

Liberalizzare le ferrovie

Gli esempi europei e il ritardo italiano

di Andrea Giuricin

Il legislatore europeo non ha conosciuto per lungo tempo interesse verso la liberalizzazione del mercato nel settore del trasporto ferroviario. Solamente dopo la metà degli anni novanta, anche in seguito al successo avutosi nel campo del trasporto aereo, la Commissione Europea ha proposto alcuni pacchetti legislativi che andassero nella direzione dell'apertura alla concorrenza.

In Europa, nel settore del trasporto ferroviario, sono individuabili due grandi modelli agli antipodi:

- Il modello francese
- Il modello inglese

Il primo modello, quello rinvenibile in Francia, prevede una presenza Statale molto forte nel settore. L'unico attore sul mercato, controllato dallo Stato, gestisce sia la rete ferroviaria che l'operatore monopolista. In questo modello lo Stato investe ingenti somme di denaro pubblico per sviluppare il trasporto ferroviario e le infrastrutture, in particolar modo quelle relative all'alta velocità (TGV). Il totale dei contributi Statali supera gli 11 miliardi di Euro l'anno.

Il secondo modello, ha la caratteristica principale di avere introdotto una grande liberalizzazione del mercato, dove diversi operatori sono in concorrenza e non c'è più la presenza di un monopolista. Le somme investite dallo Stato sono inferiori alla metà di quelle francesi e non sono state realizzate grandi opere infrastrutturali.

L'esperienza inglese, nel breve periodo ha avuto sicuramente dei punti deboli, quali la diminuzione della sicurezza ferroviaria. La privatizzazione della rete ferroviaria non ha aiutato in questo senso, in quanto per alcuni anni sono stati compiuti investimenti al di sotto di quelli necessari. Dal punto di vista economico, la privatizzazione della rete si è rivelata un fallimento di mercato, mentre la liberalizzazione nel medio periodo si è rivelata la scelta più giusta.

Il mercato inglese è stato valutato dall'Unione Europea come un mercato di riferimento nel trasporto ferroviario. Diversi rapporti prendono ad esempio la liberalizzazione britannica e quella svedese.

Questo successo è riscontrabile sia dal numero di operatori che operano sul mercato inglese, sia dal limitato uso di risorse pubbliche per lo sviluppo del mercato stesso.

Le somme investite nel trasporto ferroviario in Inghilterra dal settore pubblico, negli ultimi dieci anni, sono sostanzialmente simili a quelle investite in Italia e circa il 40 per cento di quelle francesi.

KEY FINDINGS

- La liberalizzazione del trasporto ferroviario è l'obiettivo che si è posta l'Unione Europea.
- In Europa sono riscontrabili due modelli: quello anglo-svedese e quello francese. La Gran Bretagna e la Svezia hanno concluso il processo di apertura del mercato da alcuni anni con successo e con un uso limitato di risorse pubbliche rispetto alla Francia.
- Il trasporto ferroviario italiano è cresciuto negli ultimi 12 anni ad un tasso inferiore alla media europea. Sono riscontrabili diversi problemi: la non separazione effettiva tra rete ferroviaria ed operatore dominante ed i costi eccessivi per la costruzione delle opere infrastrutturali.
- Le FS hanno accumulato perdite per 3,3 miliardi di Euro negli ultimi 7 anni nonostante abbiano beneficiato di contributi pubblici negli ultimi 9 anni per quasi 40 miliardi di Euro. I costi operativi di FS superano di 3 miliardi i ricavi delle vendite.
- I problemi del settore sono diversi e difficilmente risolvibili nel breve periodo.

Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

Queste risorse “limitate”, solo grazie alla concorrenza del mercato, hanno potuto tradursi in un incremento del traffico passeggeri e merci che hanno portato, lo scorso anno, il Regno Unito ad essere il terzo mercato per numero di passeggeri chilometri.

La seguente tabella mostra l’evoluzione del mercato passeggeri in milioni di passeggeri chilometri nei principali paesi dell’Unione Europea dal 1995 al 2006.

TABELLA 1

Trasporto Ferroviario Passeggeri

Milioni Pax KM

Paese	1995	1998	2001	2004	2005	2006
Francia	55563	64186	71209	74293	76490	78845
Germania	70977	72666	75754	72563	74947	77803
UK	30251	36517	39327	43349	44416	46776
Italia	43859	41392	46752	45578	46145	46438
Spagna	15313	17478	19191	19015	19802	20310
Polonia	26635	20553	22469	18210	17679	18101
Olanda	16350	14900	15500	13450	14036	14677
Ungheria	8441	8884	10005	10546	9550	9657
Belgio	6757	7097	8038	8670	9117	9627
Svezia	6839	7230	8792	8634	8910	9563
UE25	322395	328341	354027	349821	357501	369253

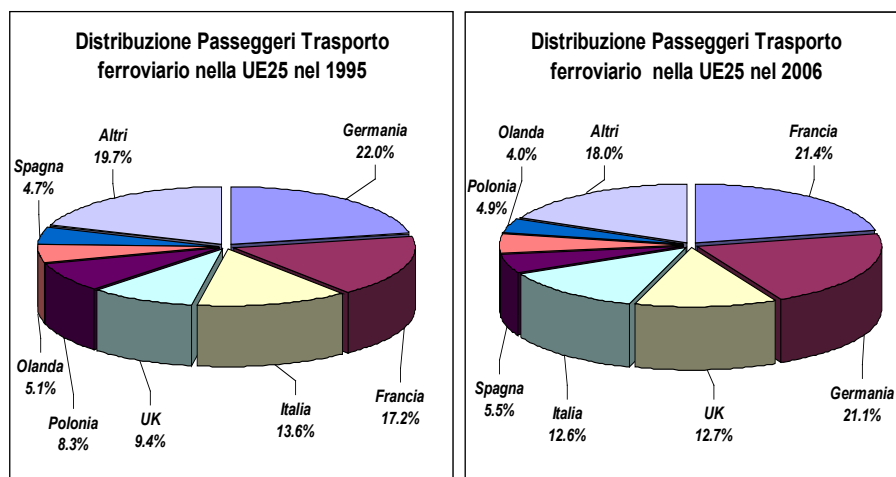
La Francia nel 2006 è diventato il primo mercato europeo, superando la Germania con 78,8 miliardi di passeggeri chilometri.

Il Regno Unito ha superato l’Italia ed è diventato lo scorso anno il terzo mercato per il trasporto ferroviario passeggeri.

Il mercato dell’Unione Europea a 25 Stati è cresciuto da 322,4 a 369,3 miliardi di passeggeri chilometri negli ultimi 12 anni.

L’incremento in valore assoluto è stato di circa 47 miliardi di passeggeri chilometri e circa l’85 per cento di questa crescita è dovuta ai due modelli individuati: Francia ed Inghilterra.

GRAFICO 1



Il Grafico 1 mostra le percentuali di mercato per i principali paesi dell'Unione Europea. Più dettagliatamente, i due grafici mostrano la crescita della Francia e del Regno Unito in termini percentuali, mentre mostrano la perdita di quote di mercato dell'Italia che passa dal 13,6 per cento del 1995 al 12,6 per cento del 2006.

La Germania ha perso la leadership nel mercato ferroviario passeggeri e nel 2006 ha circa il 21 per cento del mercato. L'incremento della Gran Bretagna è ancora più evidente se si raffrontano il numero di passeggeri chilometri del 1995 con quelli del 2006.

Nella Tabella 2 è rappresentato l'andamento temporale dal 1995 al 2006 del numero di passeggeri chilometri per i diversi Stati dell'Unione Europea.

La tabella mostra ancora meglio la maggiore crescita del modello inglese, superiore a tutti i paesi dell'Unione Europea.

TABELLA 2

Trasporto Ferroviario Passeggeri dal 1995 al 2006

Anno base 1995 pari a 100 riferiti a Milioni Passeggeri Km

Paese	1995	1998	2001	2004	2005	2006
UK	100	121	130	143	147	155
Irlanda	100	110	117	123	138	145
Belgio	100	105	119	128	135	142
Francia	100	116	128	134	138	142
Svezia	100	106	129	126	130	140
Slovenia	100	108	120	128	130	133
Spagna	100	114	125	124	129	133
Danimarca	100	110	117	118	118	121
Grecia	100	99	111	108	119	116
UE25	100	102	110	109	111	115
Ungheria	100	105	119	125	113	114
Finlandia	100	106	103	105	109	113
Germania	100	102	107	102	106	110
Italia	100	94	107	104	105	106
Lussemburgo	100	105	121	93	95	103
Austria	100	83	86	86	88	90
Olanda	100	91	95	82	86	90
Rep.Ceca	100	88	91	82	83	86
Portogallo	100	95	81	76	78	80
Lettonia	100	77	51	59	65	72
Polonia	100	77	84	68	66	68
Estonia	100	56	43	46	59	61
Slovacchia	100	74	68	53	52	53
Lituania	100	71	47	27	25	24

Nei 25 Stati, l'incremento dal 1995 al 2006 è stato del 15 per cento, mentre in Italia la crescita si è fermata al 6 per cento.

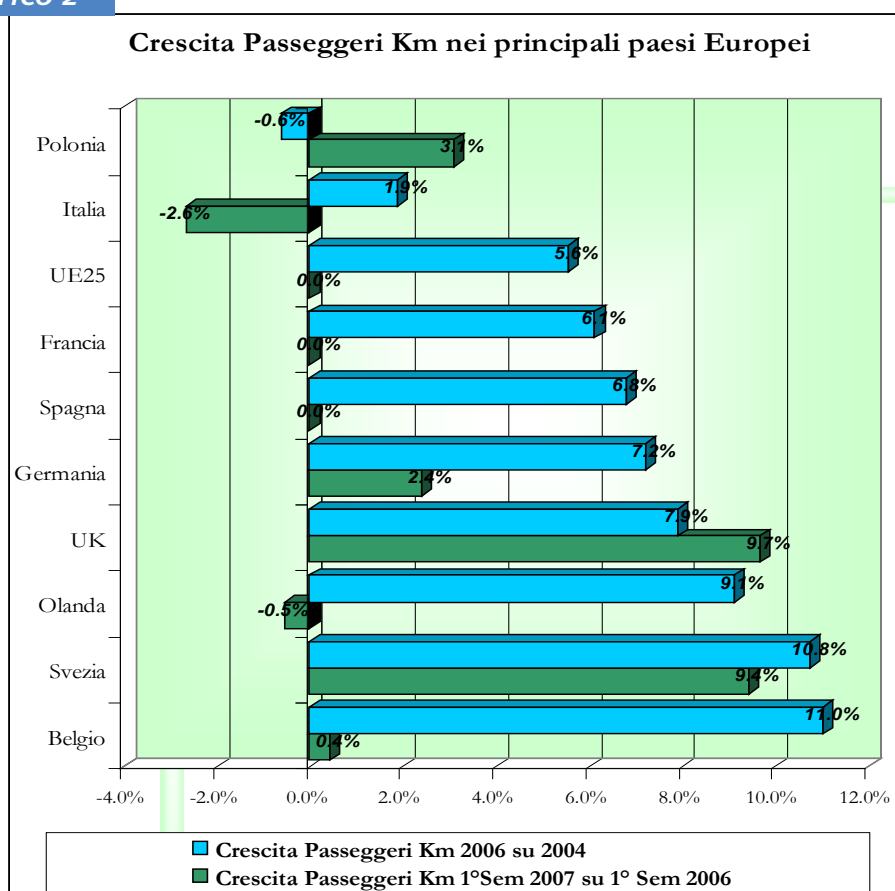
La Gran Bretagna ha conosciuto uno sviluppo del mercato del 55 per cento, mentre la Francia del 42 per cento.

La Svezia, che è presa a modello in diversi studi europei, insieme alla Gran Bretagna per la liberalizzazione del mercato, è cresciuta del 40 per cento per numero di passeggeri chilometri.

Interessante è anche vedere lo sviluppo del mercato negli ultimi due anni e laddove possibile, anche nei primi sei mesi dell'anno corrente.

Il seguente grafico mostra la crescita o la diminuzione del numero di passeggeri chilometri nei principali Stati europei.

GRAFICO 2



Il grafico mostra come i due paesi europei più liberalizzati (Vd. IBL - *Indice delle Liberalizzazioni 2007*), Svezia e Gran Bretagna, hanno realizzato un'ottima crescita sia nell'ultimo biennio, +10,8 per cento e +7,9 per cento, sia nei primi sei mesi dell'anno, +9,4 per cento e +9,7 per cento.

La crescita di questi due mercati è continua nel tempo.

La liberalizzazione dunque, oltre ad avere permesso una maggiore concorrenza per quanto riguarda gli operatori presenti sul mercato inglese, ha permesso uno sviluppo del mercato superiore a qualunque altro paese europeo con un contributo dello Stato, in termini monetari, relativamente basso.

La sicurezza raggiunta dal trasporto ferroviario inglese, secondo gli ultimi dati Eurostat è la migliore insieme a quella svedese, superando sia la Germania che la Francia.

In questo panorama europeo, dove si confrontano due modelli, la Commissione Europea sembra avere scelto quello anglo-svedese, andando verso una maggiore liberalizzazione del trasporto ferroviario.

I benefici della liberalizzazione britannica sono stati confusi da molti analisti con i problemi dovuti alla privatizzazione della rete; tuttavia a distanza di più di dieci dalla liberalizzazione i benefici sembrano essere di gran lunga superiori ai costi legati ad alcuni errori commessi in questo processo difficile e coraggioso.

Il modello francese si è rivelato sicuramente un successo per lo sviluppo del mercato e per la creazione di un'alta velocità efficace; tuttavia questo successo lo si è avuto con una somma di denari enorme superiore ai 100 miliardi di Euro negli ultimi 10 anni.

L'efficacia non è così importante se al contempo non si sceglie anche un modello efficiente.

In questo scenario l'Italia sembra avere scelto un modello né efficace né efficiente.

Difficoltà e costi tutti italiani

L'anno scorso non è stato un anno facile per i trasporti italiani: oltre alla perdita superiore ai 600 milioni di Euro di Alitalia, la società Ferrovie dello Stato ha accusato perdite superiori ai 2 miliardi di Euro.

Molteplici sono le motivazioni di questo sostanziale fallimento generale delle aziende di trasporto in mano pubblica. Alitalia è stata oggetto di diverse analisi, mentre meno spesso è stato trattato il tema del trasporto ferroviario.

Il settore ferroviario non è molto liberalizzato in Italia e laddove è presente un quasi monopolio pubblico, spesso si celano inefficienze. Il trasporto su ferro è entrato nell'agenda delle liberalizzazioni europee solo negli ultimi dieci anni, in ritardo, ad esempio, rispetto al trasporto aereo. Il mercato liberalizzato è indubbio che porta dei benefici ai cittadini, aprendo alla concorrenza di compagnie meno costose e più efficienti che offrono un servizio sostanzialmente uguale.

Il soggetto dominante sul mercato ferroviario è FS Holding, il quale è a capo sia dell'operatore anch'esso dominante di trasporto passeggeri e merci, Trenitalia, sia del gestore della rete, Rete Ferroviaria Italiana.

L'esistenza di una legge che in teoria pone una separazione tra gestore della rete e principale operatore è riscontrabile in diversi paesi. L'Italia ha tuttavia una sua particolarità; l'eccezione italiana deriva dal fatto che la legge, per la precisione il decreto ministeriale 138/2000, non è applicata, in quanto l'azionista unico FS Holding detiene il 100 per cento della quota azionaria sia di RFI che di Trenitalia. Esiste dunque una separazione solo societaria, ma nella realtà dei fatti l'operatore e il gestore della rete non sono indipendenti.

Esperienze passate e diversi studi commissionati dall'Unione Europea hanno dimostrato come la separazione tra rete ferroviaria e compagnie di trasporto possano aumentare il traffico di passeggeri e merci e al contempo aumentare il surplus del consumatore.

La liberalizzazione potrebbe in parte alleviare i problemi del settore del trasporto ferroviario.

L'Unione Europea, ancora una volta, ci viene in soccorso, come nel caso del trasporto aereo. Il settore merci è stato liberalizzato ormai da mesi e nel breve – medio periodo si vedranno probabilmente degli effetti positivi; nuovi operatori entreranno nel mercato e forniranno il servizio a prezzi competitivi. Il trasporto passeggeri internazionale sarà liberalizzato a partire dal 1° Gennaio 2010.

In Italia, la separazione tra RFI e Trenitalia introdotta per legge ormai sette anni fa, necessitava anche di una regolazione delle tariffe e per questo motivo il Cipe, con la delibera 173/99, prevedeva un sistema di price cap; tuttavia le tariffe sono rimaste bloccate per diversi anni e le Ferrovie dello Stato hanno invocato il diritto di applicare l'aumento. Nell'ultimo anno le tariffe dei treni sono aumentate considerevolmente senza seguire le procedure che esistono per legge.

Boitani e Coco in un articolo de "la voce.info" mettono bene in luce come si poteva fare meglio e come la procedura attuata dall'attuale Governo non abbia brillato per efficacia.

Un altro grave problema per il sistema ferroviario italiano è il costo spropositato, oltre alla lentezza, per il compimento delle opere ferroviarie.

In Italia sono stati costruiti poco più di 500 chilometri di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità o ad alta capacità, circa un terzo di quella francese e metà di quella spagnola.

L'elemento più grave è il costo; la Tabella 3 mostra i costi medi in milioni di Euro per la costruzione di un chilometro di nuova linea ad alta velocità / alta capacità. I dati sono della stessa Rete Ferroviaria Italiana.

TABELLA 3

Alta Velocità / Alta capacità

Costi in milioni di Euro

Nazione	Linee Realizzate		Linee Progettazione e Realizzazione	
	Km Linee	Costo medio/Km	Km Linee	Costo medio/Km
Italia	564	32	647	45
Francia	1548	10	990	13
Spagna	1030	9	1490	15

Fonte: Rete Ferrovie Italiane

Il costo medio in Italia è stato di 3 volte superiore di quello francese o spagnolo e questo differenziale di costo è spiegabile solo in parte alla configurazione territoriale. Le linee in progettazione o in realizzazione avranno dei costi per chilometro di circa il 50 per cento superiori a quelle realizzate e come prassi saranno pagate 3 volte il costo degli altri due paesi *benchmark*. Questo problema riguarda principalmente la rete ferroviaria.

Rete Ferroviaria Italiana è solo una parte del gruppo più ampio di Ferrovie dello Stato; ed è proprio in questa società che si riscontrano dei dati molto preoccupanti.

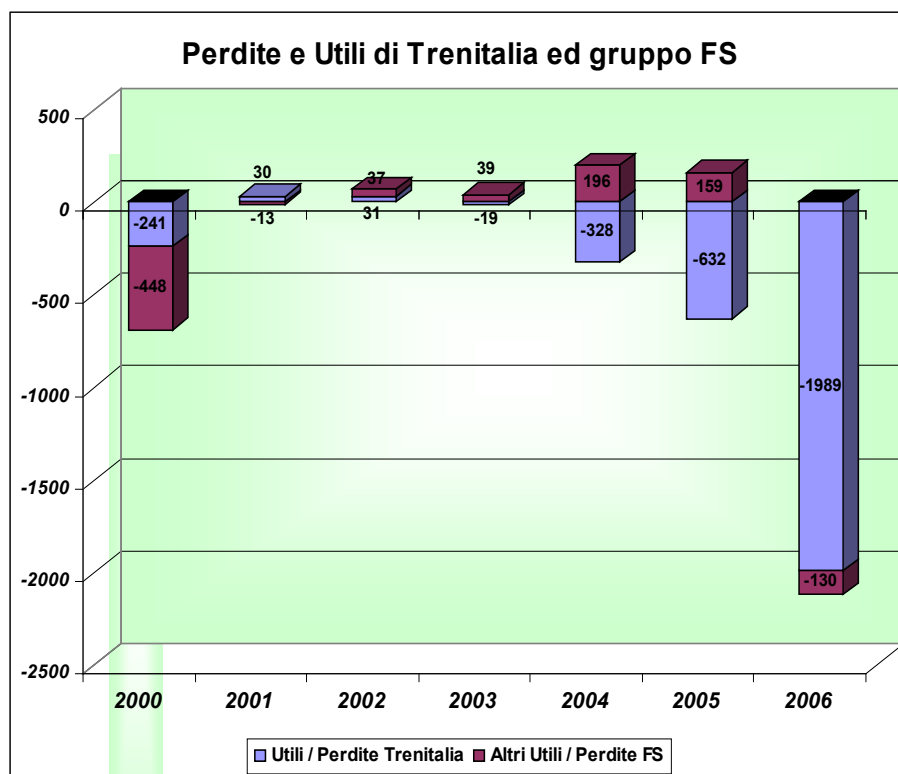
Gli ultimi tre anni sono stati davvero difficili per la capogruppo Ferrovie dello Stato; è stato un crescendo di perdite, passando dai 132 milioni di Euro del 2004, ai 472 del 2005 fino a raggiungere i 2,119 miliardi di Euro del 2006.

Negli ultimi 7 anni le perdite cumulate sono state di circa 3,3 miliardi di Euro, pari a 473 milioni di Euro l'anno.

Le perdite sono quasi del tutto attribuibili alla principale società del gruppo: Trenitalia. Questa ultima ha perso 1,989 miliardi di Euro nell'ultimo anno e nel complesso dal 2000 al 2006 ha cumulato perdite per circa 3,1 miliardi di Euro.

Nel grafico successivo è riportato l'andamento delle perdite e degli utili di Trenitalia e della capogruppo Ferrovie dello Stato dal 2000 al 2006.

GRAFICO 3



Il grafico precedente suddivide le perdite o gli utili, nella gestione Trenitalia e in quella delle altre società di Ferrovie dello Stato. Naturalmente si denota che il bilancio della Holding è largamente coincidente con quello della controllata. Negli ultimi 7 anni considerati, ben 4 esercizi sono stati chiusi in rosso per FS e cinque per Trenitalia; solamente nel 2001, 2002 e nel 2003 la capogruppo ha chiuso con i conti in positivo.

Questi dati di forti perdite non derivano solamente da una gestione non proprio esemplare dal punto di vista economico, ma sono largamente influenzati da un fattore molto importante: i contributi dello Stato od Enti Pubblici Territoriali ed i fondi utilizzati.

Contributi statali

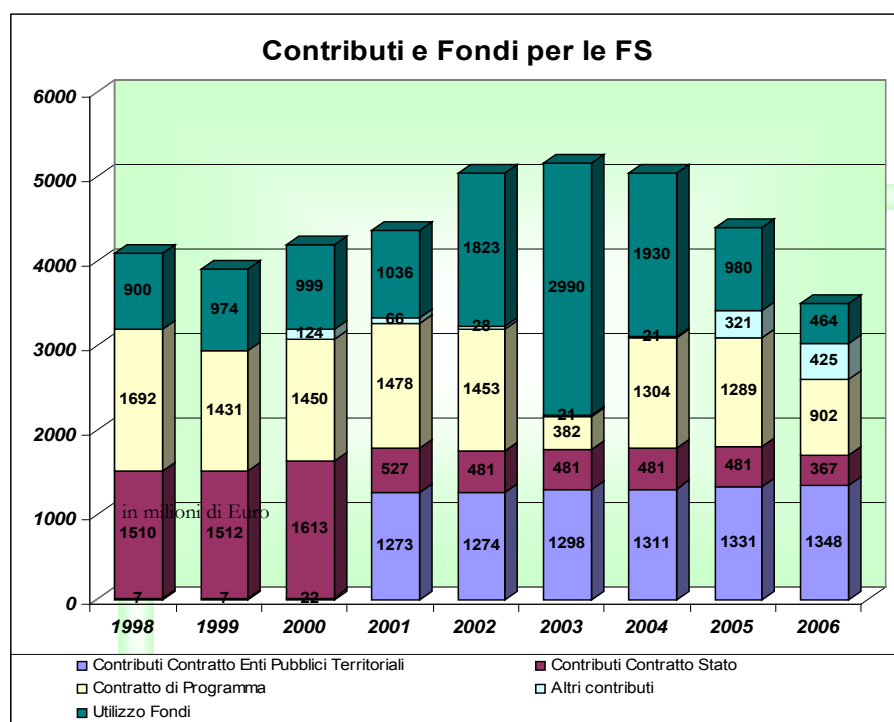
Il trasporto ferroviario, per sua natura, ha bisogno di grandi investimenti. Questi denari pubblici possono essere anche mal spesi, come dimostrato precedentemente per il caso alta velocità ed alta capacità. Lo Stato garantisce inoltre, tramite contratti di programma o contributi, il servizio universale.

Il Grafico 4 mostra i diversi contributi o fondi versati dallo Stato o da Enti Pubblici Territoriali dal 1998 ad oggi alle Ferrovie dello Stato.

La somma spesa dallo Stato è stata complessivamente di 39,6 miliardi di Euro, in media 4,4 miliardi di Euro l'anno.

Il picco è stato raggiunto nel 2003 con quasi 5,2 miliardi di Euro, mentre il minimo è stato raggiunto nell'ultimo anno rilevato, dove lo Stato ha versato 3,5 miliardi di Euro. Si evidenzia un trend decrescente negli ultimi 3 anni, a causa della diminuzione dei

GRAFICO 4



contributi del contratto con lo Stato (-114 milioni di Euro), del contratto di programma (-402 milioni di Euro) e dell'utilizzo di fondi (-1464 milioni di Euro).

Ferrovie dello Stato: perdite moltiplicate

La diminuzione dei soldi spesi dallo Stato spiega solo in parte il peggioramento del conto economico di Ferrovie dello Stato.

I ricavi dovuti alle vendite sono aumentati di poco negli ultimi 7 anni (+673 milioni di Euro) e sono nel 2006 pari 5,4 miliardi di Euro, al contrario i costi operativi sono cresciuti maggiormente fino a raggiungere la cifra di 8,4 miliardi di Euro (+1450 milioni di Euro).

Il seguente grafico illustra meglio l'andamento dei ricavi delle vendite, inclusi i contratti da servizio pubblico ed i costi operativi di Ferrovie dello Stato.

La differenza negativa tra queste due variabili ha raggiunto nell'ultimo anno la cifra record di 3 miliardi di Euro.

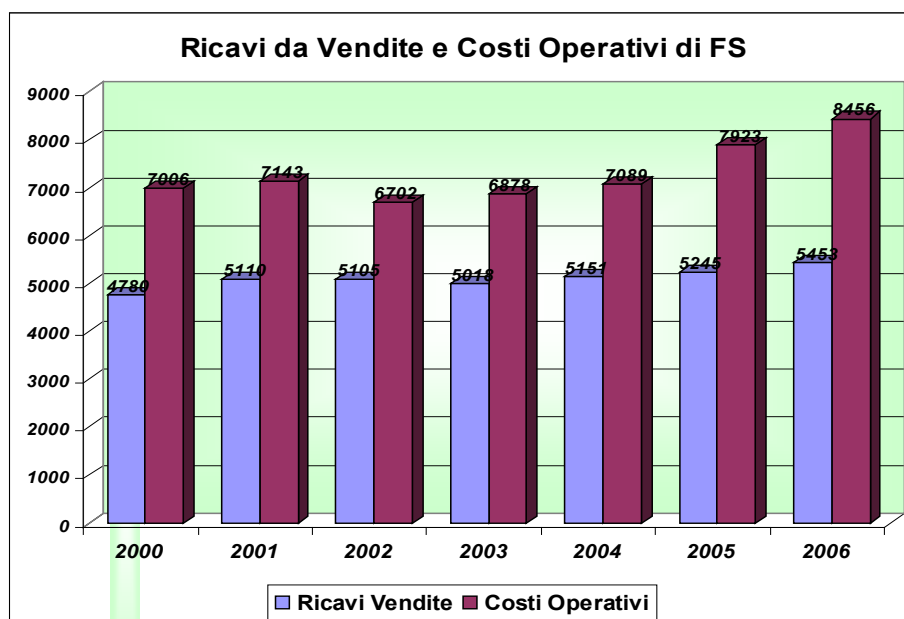
La gestione delle Ferrovie negli ultimi anni ha provocato un continuo peggioramento dei conti.

I costi operativi dal 2003 al 2006 sono aumentati del 23 per cento e mentre le spese per il personale sono cresciute di poco, +6,3 per cento, grazie alla diminuzione dei dipendenti scesi di poco sotto le 100 mila unità, le altre spese sono aumentate considerevolmente.

La Tabella 4 mostra l'andamento delle diverse voci di costo operativo dal 2003 al 2006 per il bilancio di Ferrovie dello Stato.

I costi per i servizi sono aumentati di quasi il 40 per cento in quattro anni, mentre le spese per le materie prime dell'87 per cento.

GRAFICO 5



Nei servizi è curiosa la voce “viaggi e soggiorni” che è quella che è aumentata maggiormente insieme alla manutenzione e riparazione, arrivando a superare i 50 milioni di Euro l’anno; circa mezzo miliardo di Euro è dunque speso tra l’altro per la manutenzione e la riparazione di carrozze e locomotori non molto moderni.

Le maggiori spese comunque competono alla voce personale, le quali superano i 4,7 miliardi di Euro, il 56 per cento del totale. Le Ferrovie dello Stato d’altronde danno lavoro a quasi 100 mila persone con una spesa per il personale media di circa 47000 Euro a dipendente.

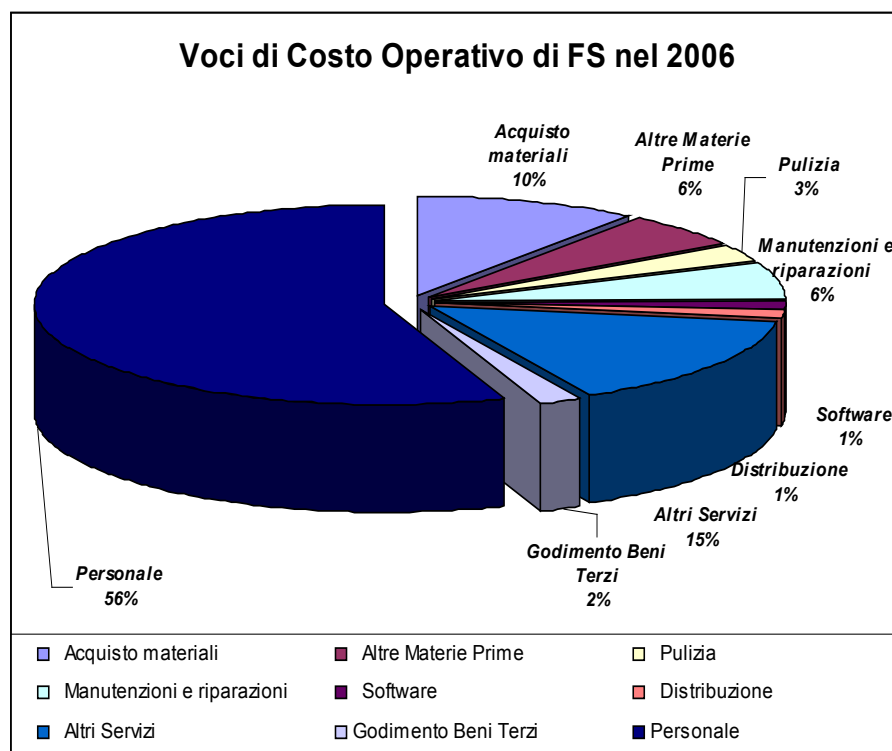
TABELLA 4

Costi Operativi FS dal 2003 al 2006

in milioni di Euro

Voci di Costo	Anno				Diff %
	2003	2004	2005	2006	
Materie Prime	720	750	1147	1350	87,5%
Acquisto materiali	609	637	755	863	41,7%
Altre Materie Prime	111	113	392	487	338,7%
Servizi	1611	1742	2049	2245	39,4%
Pulizia	177	177	185	227	28,2%
Manutenzioni e riparazioni	311	348	525	510	64,0%
Utenze	83	80	75	79	-4,8%
Software	117	129	125	123	5,1%
Distribuzione	118	112	130	109	-7,6%
Premi Assicurativi	65	69	76	81	24,6%
Viaggi e soggiorni	33	44	51	53	60,6%
Altri Servizi	707	783	882	1063	50,4%
Godimento Beni Terzi	118	127	135	153	29,7%
Personale	4429	4470	4592	4708	6,3%
Totale	6878	7089	7923	8456	22,9%

GRAFICO 6



I costi operativi hanno diverse voci importanti di spesa oltre a quella per il personale e il Grafico 6 mostra la suddivisione in percentuali.

Le spese in altri servizi raggiungono il 15 per cento dei costi operativi, seguiti dall'acquisto dei materiali che incide per circa il 10 per cento del totale.

I dati più preoccupanti sono quelli che si ricavano andando a confrontare alcune variabili:

- ➔ Ricavi totali
- ➔ Ricavi delle vendite, esclusi i contratti pubblici
- ➔ Costi del personale
- ➔ Costi operativi
- ➔ Contributi e Fondi concessi alle Ferrovie dello Stato

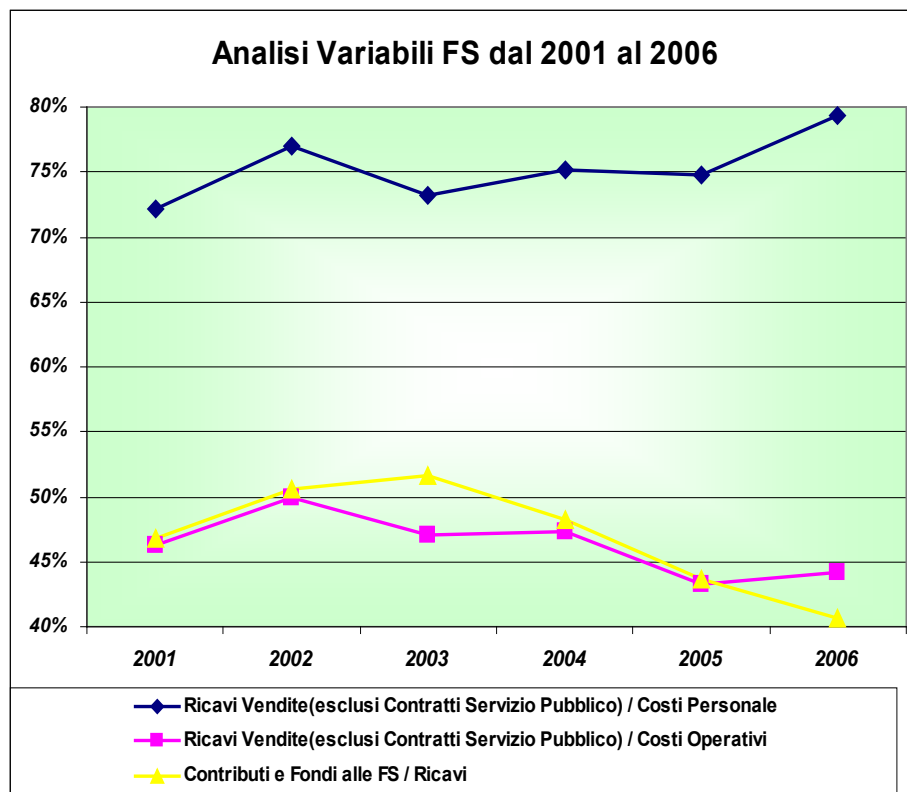
Confrontando l'ultima variabile con la prima è possibile capire l'incidenza dei contributi Statali sull'entrate totali dell'operatore dominante del trasporto ferroviario. Nel 2001 i contributi ed i fondi erano circa il 47 per cento del totale dei ricavi di FS. Il massimo è stato raggiunto nel 2003, arrivando a superare la soglia del 50 per cento, per poi scendere al 41 per cento nell'ultimo bilancio.

Andando a dividere la seconda variabile, cioè i ricavi delle vendite esclusi i contratti di programma con i costi operativi, si può vedere il grado di copertura dei costi operativi tramite entrate dirette derivanti dall'emissione di biglietti. Questo rapporto è sempre inferiore al 50 per cento e dimostra come la vendita di servizi al netto dei contributi pubblici sia del tutto insufficiente a coprire i costi operativi. Nel 2006 il rapporto scende al di sotto della soglia del 45 per cento.

Il terzo indicatore considera ancora una volta i ricavi delle vendite al netto dei contributi e fondi diviso il costo del personale. Se questo rapporto fosse pari al 100 per cento, significherebbe che i ricavi delle vendite coprirebbero almeno i costi del personale; tuttavia il valore massimo raggiunto tra il 2001 e il 2006 è il 79 per cento. Questo dimostra come Ferrovie dello Stato non sia in grado di coprire neanche le spese del personale senza l'aiuto dei contributi e dei fondi dello Stato.

Il grafico successivo mostra l'andamento temporale dei tre indicatori calcolati.

GRAFICO 7



La non adeguatezza dei ricavi, rispetto ai costi permette di compiere alcune riflessioni; sicuramente Ferrovie dello Stato necessitano di aumentare le proprie tariffe per avvicinarsi ai livelli europei, ma al contempo deve essere migliorata la qualità del servizio. La metodologia utilizzata per gli aumenti tariffari dell'ultimo anno è sbagliata, come è stato errato il blocco delle tariffe per 5 anni. Il metodo del price cap sarebbe stato sicuramente più efficiente.

La riflessione principale riguarda tuttavia la struttura dei costi. Le spese per il personale sono sproporzionate sia rispetto ai ricavi derivanti dalle vendite, sia rispetto al totale dei costi operativi. In generale i costi sono troppo elevati e questo deriva sicuramente dal fatto che l'operatore opera in un regime dove la concorrenza è molto limitata sia da barriere all'ingresso, sia dalla sua natura di ex monopolista pubblico.

La fiscalità generale si trova dunque a pagare anche le inefficienze di un operatore dominante che non riesce nemmeno a sviluppare il mercato, come dimostrato nella prossima Tabella 5; essa mostra lo sviluppo sia del mercato passeggeri che di quello merci di Trenitalia nel corso degli ultimi quattro anni.

TABELLA 5

Anno	2003	2004	2005	2006
	in milioni			
Passeggeri	Media Lunga Percorrenza			
Viaggiatori km	24930	24906	25102	25143
Posti Offerti	48997	49331	49431	45515
Load Factor	50.9%	50.5%	50.8%	55.2%
	Corta Percorrenza			
Viaggiatori km	20291	20672	21042	21296
Posti Offerti	66886	68340	69583	71258
Load Factor	30.3%	30.2%	30.2%	29.9%
	TOTALE Viaggiatori			
Viaggiatori km	45221	45578	46144	46439
Posti Offerti	115883	117671	119014	116773
Load Factor	39.0%	38.7%	38.8%	39.8%
Merci	in milioni			
Tonnellate KM	22457	23271	22199	22907

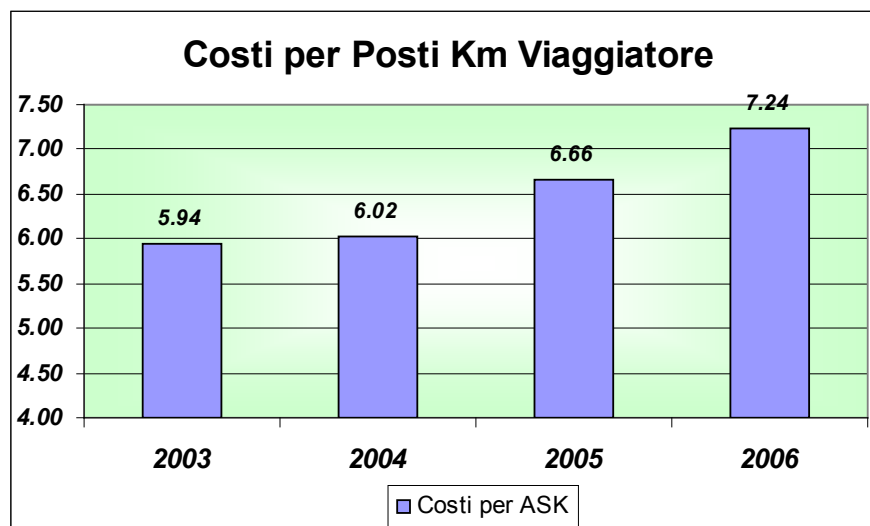
Il mercato del trasporto ferroviario merci, in milioni di tonnellate chilometri è sostanzialmente stabile negli ultimi 4 anni. Il numero di passeggeri chilometri è aumentato del 2,7 per cento nel periodo considerato, con una crescita concentrata soprattutto nella corta percorrenza.

In generale, mentre il numero di passeggeri chilometro è aumentato di una cifra minima dal 2003 al 2006, i costi del trasporto ferroviario sono aumentati considerevolmente.

Confrontando i costi operativi con il numero di posti passeggero chilometro offerti, tenendo in considerazione che il trasporto merci è stato stabile nello stesso periodo, è interessante notare l'incremento dei costi.

Il seguente grafico mostra l'andamento della variabile tra il 2003 e il 2006.

GRAFICO 8



I costi passano da circa 6 centesimi di Euro per passeggero chilometro offerto nel 2003 a 7,24 centesimi di Euro nel 2006.

L'incremento potrebbe essere dovuto anche ad un investimento maggiore odierno dello Stato che porterà ad un miglioramento futuro del servizio di trasporto. L'analisi dei costi effettuata precedentemente non sembra permettere una tale deduzione poiché l'aumento dei costi riguarda le materie prime e servizi; inoltre le spese di ammortamento e di svalutazione non sono prese in considerazione nei costi operativi.

L'incremento dei costi non è dunque giustificabile, se non con una ulteriore perdita di efficienza da parte di Ferrovie dello Stato.

L'incremento del costo unitario per posto chilometro offerto è di circa il 22 per cento, molto superiore alla crescita dell'inflazione nell'arco dei quattro anni considerati.

Il trasporto ferroviario è un insieme di grandi problemi e di grandi opportunità. Partendo dagli aspetti positivi, la liberalizzazione del mercato potrà aprire realmente il mercato ad operatori più efficienti, sempre che il Ministro Bianchi non voglia imporre un contratto unico nazionale dei ferrovieri anche agli operatori privati. Si potrebbe comparare la situazione al trasporto aereo: l'esempio è quello d'imporre il contratto dei dipendenti Alitalia anche a Ryanair o ad altri operatori low cost (in effetti questa ipotesi è presente nel progetto di riforma del trasporto aereo nazionale, ma per fortuna tutto è fermo in Parlamento).

I problemi sono innumerevoli e difficilmente si riusciranno a risolvere in breve tempo. Le perdite per il settore saranno copiose anche nei prossimi anni; se Trenitalia non riuscirà a ristrutturarsi, quando il mercato diventerà più concorrenziale, l'Italia rischierà di affrontare un nuovo caso Alitalia.

Rassegniamoci all'ennesimo spreco di risorse pubbliche...

IBL Briefing Paper

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.

I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.