

Più sicuri e più liberi

Perché solo la concorrenza può darci più sicurezza ferroviaria

di Francesco Ramella

Premessa

La tragedia causata dal deragliamento di un treno merci che trasportava Gpl, avvenuto nella stazione di Viareggio lo scorso 29 giugno ha, prevedibilmente, riaperto i riflettori sul tema del rapporto di causalità esistente fra liberalizzazione del trasporto ferroviario e riduzione del livello di sicurezza di tale settore.

Il ragionamento, ridotto all'osso, è il seguente: a differenza di quanto accadeva con il monopolio pubblico, i soggetti privati, sotto la spinta della pressione competitiva e nell'ottica di massimizzare i profitti, riducono le spese per la manutenzione dei convogli e della infrastruttura, costringono i lavoratori a condizioni di lavoro più gravose e determinano così un incremento del rischio di incidenti. Non è la prima volta che accade. Gli archivi dei giornali di tutta Europa sono colmi di articoli nei quali si descrivono le nefaste conseguenze della privatizzazione delle ferrovie britanniche e l'argomento è un classico cavallo di battaglia di chi, nel mondo sindacale e politico, è favorevole al mantenimento dello *status quo*. Ma la realtà del trasporto su ferrovia in Gran Bretagna è davvero quella descritta dagli organi di informazione oppure no? E quali sono state le conseguenze della *deregulation* del trasporto merci su ferrovia negli Stati Uniti? Quali le tendenze in atto nei settori dell'autotrasporto e del trasporto aereo caratterizzati da una vivacissima competizione fra soggetti privati?

La seconda conseguenza del disastro di Viareggio è, anch'essa da copione, la richiesta di norme più stringenti di quelle attuali. Richiesta che, a fronte del dramma umano causato dall'incidente, sembra incontrovertibile. Anche a questo proposito, però, è forse necessaria una valutazione più attenta. La riduzione di un rischio è, ovviamente, un obiettivo desiderabile. Ma, in alcuni casi, il perseguimento di tale fine può portare a conseguenze inintenzionali indesiderabili e, paradossalmente, ad una condizione di maggior rischio per la società.

La privatizzazione del trasporto ferroviario in Gran Bretagna

Agli inizi degli anni '90, con la riforma voluta dal governo conservatore dell'epoca, British Railways, l'impresa ferroviaria che produceva in regime di monopolio i servizi ferroviari, venne frammentata in circa 100 diverse società che furono privatizzate nell'arco di un triennio a partire dall'aprile 1994 quando la rete infrastrutturale passò nelle mani di Railtrack, società inizialmente pubblica, privatizzata nel 1996 e tornata sotto il controllo statale nell'ottobre 2002.

KEY FINDINGS

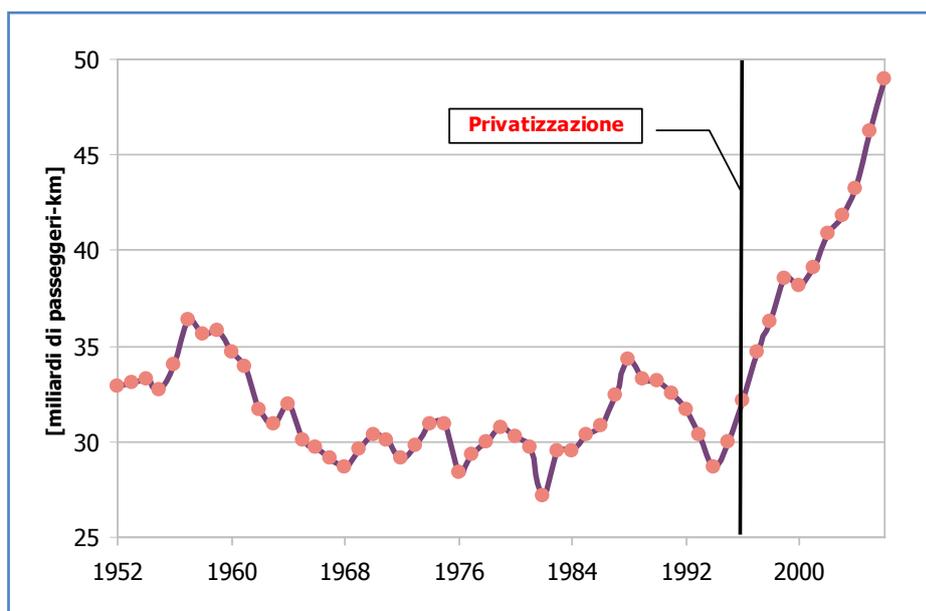
- La tragedia di Viareggio ha sollevato la richiesta di nuove regolamentazioni per tutelare la sicurezza dei trasporti su rotaia;
- L'esperienza suggerisce però che un mercato liberalizzato sia intrinsecamente più sicuro di uno fittamente regolamentato;
- In Gran Bretagna, la privatizzazione e liberalizzazione dei trasporti ferroviari hanno determinato un aumento significativo della domanda;
- A dispetto dell'aumento del traffico, la sicurezza è cresciuta;
- Si calcola infatti che il livello medio di sicurezza per ciascun passeggero sia raddoppiato;
- Anche negli Stati Uniti, la deregulation dei trasporti ferroviari ha consentito un aumento della sicurezza;
- Anche in altre modalità di trasporto (come il trasporto aereo e l'autotrasporto) la creazione di un mercato propriamente detto ha fatto migliorare le condizioni di sicurezza;
- La strategia migliore per incrementare la sicurezza, nel lungo termine, è la piena liberalizzazione del trasporto ferroviario anche in Italia.

Francesco Ramella è ingegnere dei trasporti e Fellow dell'Istituto Bruno Leoni

Nel periodo successivo alla privatizzazione, la domanda soddisfatta dal trasporto su ferro, che era oscillata intorno ai 30 miliardi di passeggeri-km nei precedenti quaranta anni, è cresciuta in media del 4% per anno, sfiorando nel 2006 i 50 miliardi di passeggeri-km (Figura 1).

FIGURA 1

Traffico passeggeri su ferrovia in Gran Bretagna dal 1952 al 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati DfT, 2008

Negli anni che vanno dal 1996 al 2003 si sono verificati cinque incidenti che hanno provocato il decesso di passeggeri (Watford Junction nel 1996, Southall nel 1997, Ladbroke Grove nel 1999, Hatfield nel 2000 e Potters Bar nel 2002). A ciascuno di essi gli organi di informazione hanno dedicato largo spazio. Si è così diffusa l'opinione che la privatizzazione avesse causato un peggioramento degli standard di sicurezza delle ferrovie britanniche. I dati a nostra disposizione mostrano però una diversa realtà.

Al fine di valutare la veridicità di tale opinione, Andrew Evans (2007) dell'Imperial College di Londra ha posto a confronto l'evoluzione dei trend relativi alla incidentalità prima e dopo la riforma ed ha verificato come il numero di sinistri ferroviari mortali verificatosi in ciascuno degli anni successivi alla privatizzazione risulta essere inferiore a quello che sarebbe stato prevedibile ipotizzando che il trend di evoluzione del fenomeno in atto prima della riforma fosse rimasto inalterato negli anni seguenti (Figura 2).

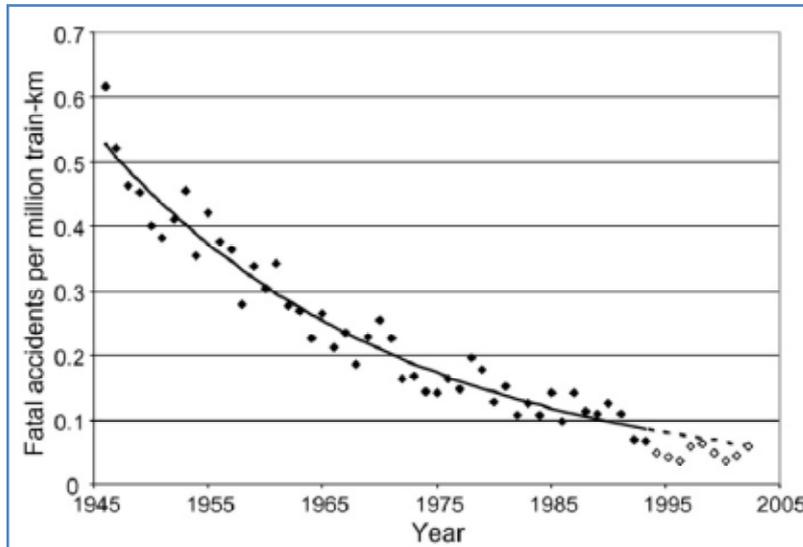
E, se poniamo a confronto il numero di decessi in ambito ferroviario¹ nel decennio precedente ed in quello successivo alla privatizzazione, verificiamo come tra il 1996 ed il 2005 si sia registrato in media un numero di decessi pari a 40 per anno, a fronte di una media di 62 fra il 1986 ed il 1995 (Figura 3).

Ancor più favorevole risulta essere l'evoluzione della sicurezza del trasporto ferroviario in Gran Bretagna qualora si prendano in considerazione le fatalità occorse ai passeggeri a causa di incidenti ferroviari. Il parametro universalmente utilizzato per confrontare

1 Comprensivo delle fatalità che hanno riguardato gli addetti al servizio e di quelle avvenute non a causa di incidente (ad esempio per infortunio occorso durante la salita o discesa di un passeggero dal convoglio); sono invece esclusi i decessi conseguenti all'investimento di automobilisti e pedoni presso i passaggi a livello ed i suicidi.

FIGURA 2

Incidenti mortali per miliardo di treni-km sulla rete ferroviaria britannica dal 1946 al 2003

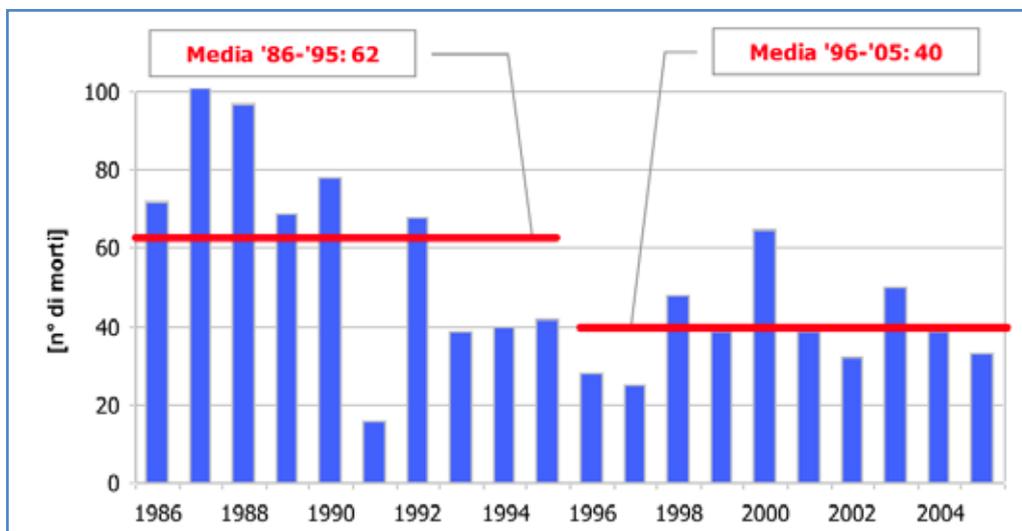


Fonte: Evans, 2007

il livello di sicurezza dei vari modi di trasporto è il rapporto fra numero di morti (oppure feriti) e la domanda complessiva soddisfatta; infatti, a parità di altre condizioni, il numero di morti / feriti cresce proporzionalmente al prodotto del numero di passeggeri e della distanza media percorsa da ciascuno di essi. Ebbene, tale rapporto era pari in media a 0,91 (poco meno di un decesso per ogni miliardo di km percorso in ferrovia) prima della privatizzazione ed è risultato uguale a 0,42 (un decesso ogni 2,5 miliardi di km) dopo la riforma. In altre parole, per un passeggero delle ferrovie britanniche il livello di sicurezza è più che raddoppiato.

FIGURA 3

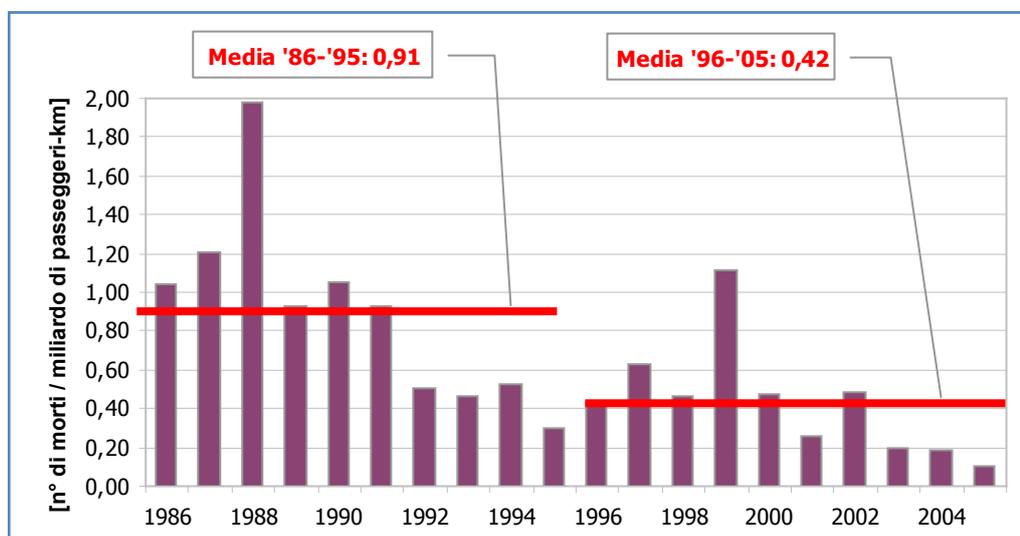
N° di morti sulla rete ferroviaria britannica dal 1986 al 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati DETR 1996, DFT 2005 e DFT 2008

FIGURA 4

Tasso di mortalità del trasporto su ferrovia in Gran Bretagna dal 1986 al 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati DETR 1996, DFT 2005 e DFT 2008

La deregulation del trasporto merci su ferrovia negli Stati Uniti.

Le compagnie ferroviarie merci statunitensi, quasi tutte appartenenti a soggetti privati, detengono una quota del trasporto interno (misurato in tonnellate-km) pari al 40%, hanno un fatturato superiore ai 50 miliardi di dollari ed impiegano 187mila addetti. La quasi totalità della rete sulla quale operano tali società è costruita, posseduta e mantenuta dalle stesse.

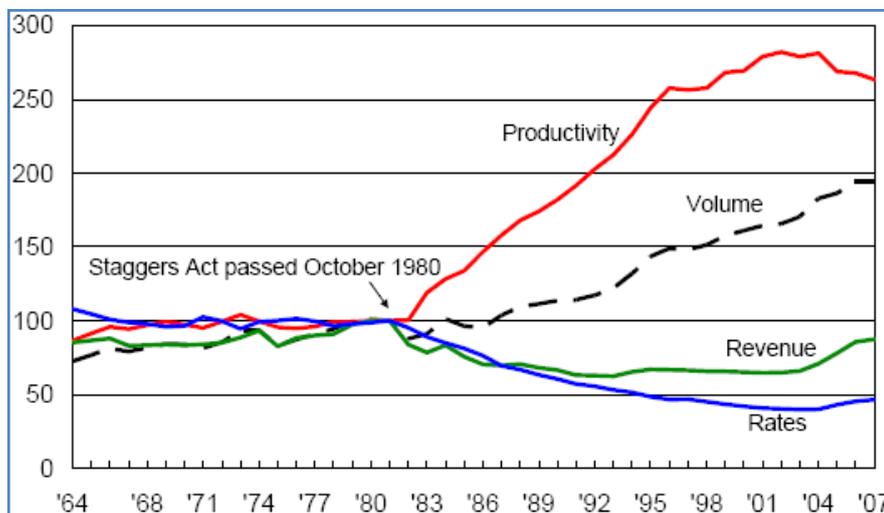
Nel 2006 erano presenti sul mercato 561 società. Sette fra queste, con fatturato superiore ai 350 milioni di dollari, sono classificate dal Surface Transport Board (agenzia indipendente nell'ambito del Dipartimento dei Trasporti) in "Classe I" e detengono complessivamente una quota pari al 93% del mercato, il 67% della rete ferroviaria ed occupano il 90% degli addetti; operano generalmente in più Stati e prevalentemente sulle relazioni di lunga distanza. Vi sono poi 33 compagnie "regionali" con fatturato compreso fra i 40 ed i 350 milioni di dollari ed una estesa di rete superiore alle 350 miglia e 323 società locali. Poco meno di duecento sono le imprese che operano esclusivamente all'interno dei terminali. Completano il quadro dell'offerta due società canadesi.

Con l'approvazione dell'*Interstate Commerce Act* nel 1887, il settore del trasporto ferroviario fu il primo ad essere assoggettato ad una pervasiva regolamentazione economica da parte del governo federale. La situazione rimase pressoché invariata per quasi un secolo nel corso del quale la Interstate Commerce Commission esercitò un ruolo di rigido controllo delle attività svolte dalle imprese. Nella seconda parte del secolo scorso, a seguito della crescente perdita di quote di mercato a favore del trasporto su strada, le condizioni economiche delle società andarono progressivamente peggiorando. Le difficoltà finanziarie delle compagnie e la conseguente riduzione di investimenti per il rinnovo della rete e del materiale rotabile fecero sì che, a partire da metà degli anni '60, si interrompesse il trend di miglioramento degli standard di sicurezza in atto da svariati decenni (Savage, 2003).

Si registrarono molti fallimenti e vennero avanzate proposte di nazionalizzazione dell'intero settore ma, nel 1980, con lo *Staggers Rail Act*, si decise di seguire la strada opposta con la liberalizzazione delle tariffe (seppure con il permanere del potere della Surface Transportation Board di fissare un tetto massimo) e la rimozione di numerosi vincoli normativi che interferivano con le scelte imprenditoriali. Grazie alla riforma, le prospettive del settore sono mutate radicalmente. La produttività e la domanda soddisfatta, che erano rimaste sostanzialmente invariate nei precedenti quindici anni, sono cresciute nel quarto di secolo successivo rispettivamente del 170% e del 95%. La competizione fra gli operatori ha determinato una riduzione dei ricavi per unità di traffico, pressoché invariati tra il 1965 ed il 1980, pari al 54%

FIGURA 5

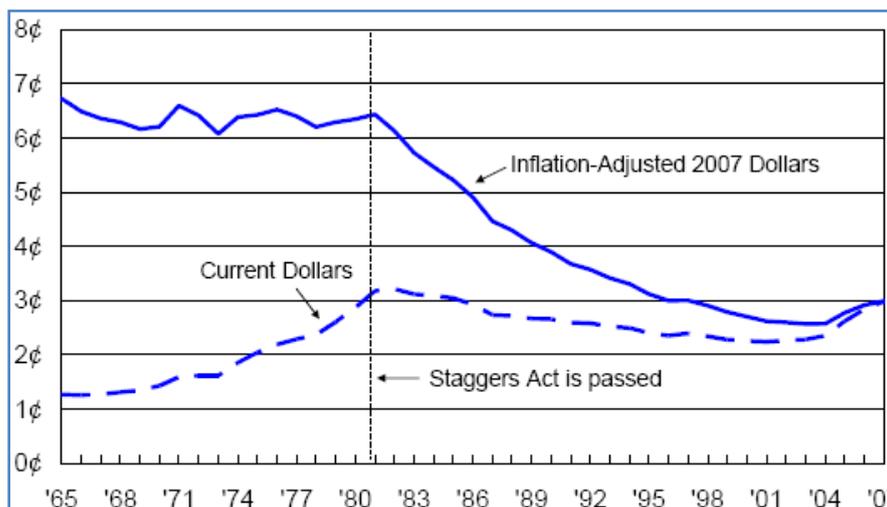
Performance economiche delle imprese ferroviarie negli Stati Uniti dal 1964 al 2007



Fonte: AAR, 2008a

FIGURA 6

Ricavi per unità di traffico delle imprese ferroviarie negli Stati Uniti dal 1965 al 2007

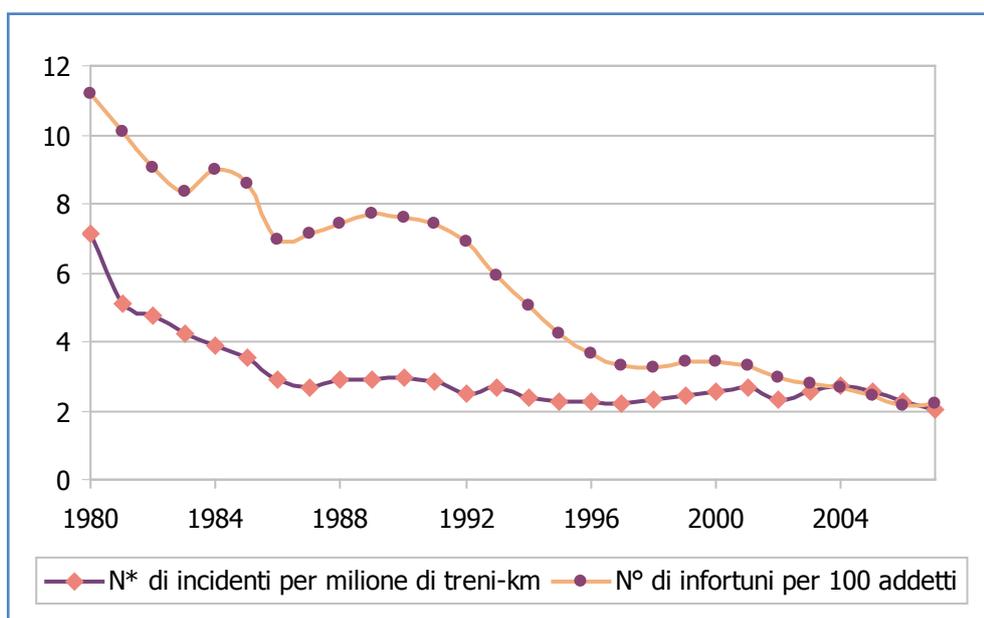


Fonte: AAR, 2008a

Come nel caso britannico, la *deregulation* del trasporto merci su ferrovia negli Stati Uniti non sembra aver comportato ricadute negative in termini di sicurezza come testimoniato, tra l'altro, dall'evoluzione del tasso di incidentalità e del numero di infortuni occorsi agli addetti; entrambi i parametri fanno segnare una rilevante diminuzione nei anni successivi alla riforma. La media dei due valori nell'ultimo quinquennio risulta esser inferiore rispettivamente del 51% (incidentalità) e del 74% (infortuni) rispetto a quella del periodo 1980-1984.

FIGURA 7

Tassi di incidentalità e di infortunio degli addetti del trasporto su ferrovia negli Stati Uniti dopo la deregulation



Fonte: nostra elaborazione su dati AAR, 2008b

Analoga evoluzione ha interessato il comparto delle merci pericolose - circa 1,7 milioni di carri movimentati nel 2008 - con un rapido declino degli incidenti tra il 1980 ed il 1990 ed una successiva stabilizzazione del fenomeno (Figura 8).

Il trasporto aereo e l'autotrasporto

I dati sopra riportati mostrano come le esperienze di liberalizzazione e privatizzazione del settore ferroviario in Gran Bretagna e negli Stati Uniti non abbiano comportato ricadute negative sui livelli di sicurezza offerta. Analoghe conclusioni si possono trarre analizzando i settori del trasporto aereo e dell'autotrasporto di merci su strada, due settori caratterizzati da un elevato livello di competizione fra operatori.

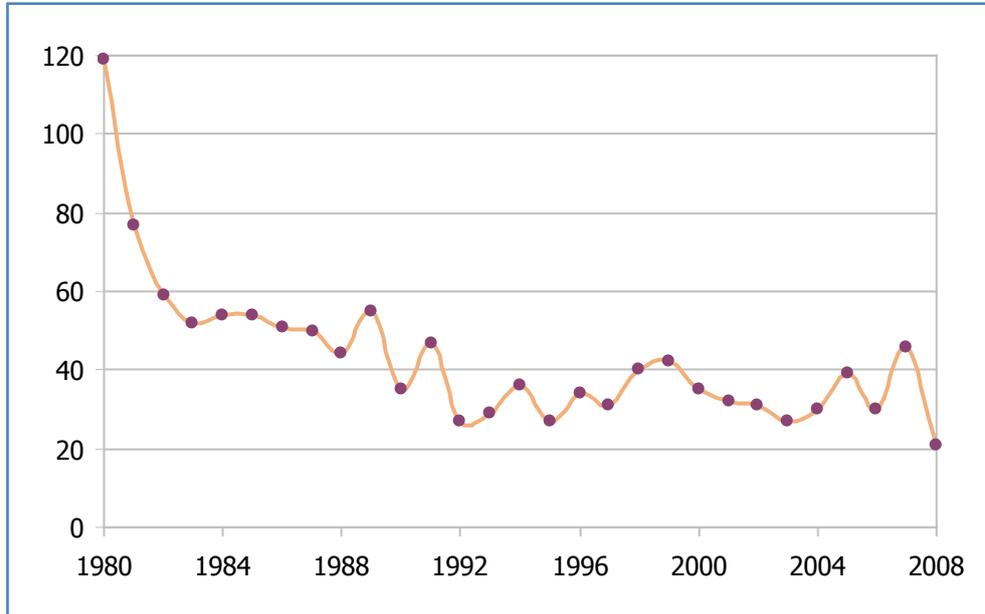
In particolare, nel caso degli Stati Uniti, il trend di lungo periodo di riduzione dei tassi di incidentalità è proseguito dopo l'emanazione dell'*Airline Deregulation Act* del 1978. Nell'ultimo decennio, il numero medio di incidenti mortali rapportato alle percorrenze complessive degli aeromobili dell'aviazione commerciale è risultato pari a un settimo rispetto a quello del decennio precedente la liberalizzazione.

In tre degli ultimi dieci anni non si sono registrati incidenti mortali.

In un'analisi relativa ai venti anni successivi alla *deregulation*, Savage (1999) stima che il numero di decessi in incidenti aerei sia aumentato di 10 unità per anno. Tale valutazione modellistica si basa sull'ipotesi che i nuovi vettori siano meno sicuri di

FIGURA 8

Numero di incidenti relativi al trasporto di merci pericolose su ferrovia negli Stati Uniti dopo la deregulation



Fonte: nostra elaborazione su dati AAR, 2008b

quelli “storici”.² che il livello di sicurezza di una compagnia sia minore in caso di difficoltà finanziarie ed infine prende in considerazione l’utilizzo sulle tratte di adduzione ai nodi,³ di velivoli di minori dimensioni e tecnologicamente più arretrati (motore a pistoni) rispetto a quelli adibiti ai collegamenti sulle distanze più lunghe (peraltro, la crescita della domanda sulle stesse tratte di adduzione ha fatto sì che gli aeromobili più piccoli venissero progressivamente abbandonati). A fronte di tale impatto negativo, Savage stima che, grazie all’ampliamento del mercato conseguente alla *deregulation* ed all’acquisizione da parte del trasporto aereo di una quota di spostamenti precedentemente effettuati in auto – modo di trasporto che presenta un tasso di mortalità cinquanta volte superiore a quello dell’aereo – il numero di vittime in incidenti stradali sia stato ridotto fra le 200 e le 300 unità all’anno.

Negli Stati Uniti anche il settore dell’autotrasporto merci è stato caratterizzato negli anni seguenti alla *deregulation*, attuata con il *Motor Carrier Act* del 1980, da un rilevante miglioramento dei livelli di sicurezza. Il numero di incidenti mortali causati da veicoli pesanti (peso a pieno carico superiore a 4,5 tonnellate) è rimasto invariato pur in presenza di un raddoppio delle percorrenze complessive. Contrariamente alle aspettative, il tasso di mortalità per i veicoli pesanti è diminuito più velocemente che per le auto.

Un’evoluzione simile si è registrata in Italia ed in Europa dove il settore è stato liberalizzato a partire dalla fine degli anni ’80 con il progressivo venir meno delle barriere all’ingresso e dei vincoli tariffari. Sulle autostrade del nostro Paese, ad esempio, è proseguita la riduzione del tasso di mortalità correlato al traffico pesante che nel 2008 è

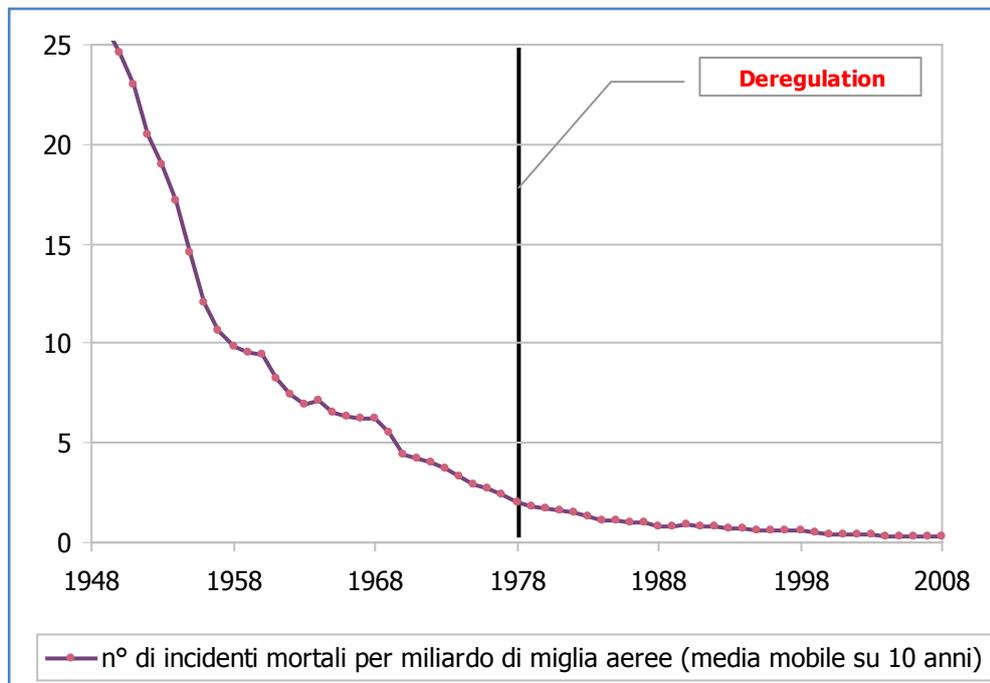
2 A tal riguardo si rileva come gli aeromobili delle due maggiori compagnie low-cost in Europa, Ryanair e Easy Jet, che operano rispettivamente dal 1985 e dal 1995 e che nel 2007 hanno trasportato tanti passeggeri quanti Lufthansa ed Air France, non sono finora stati coinvolti in alcun incidente con conseguenze fatali per le persone a bordo.

3 La *deregulation* determinò la trasformazione dell’offerta da un modello prevalentemente “point to point” ad uno del tipo “hub & spoke”

risultato pari a circa 1/7 di quello registrato nel 1974 ed il cui divario rispetto a quello delle auto si è ridotto nello stesso periodo del 90%.

FIGURA 9

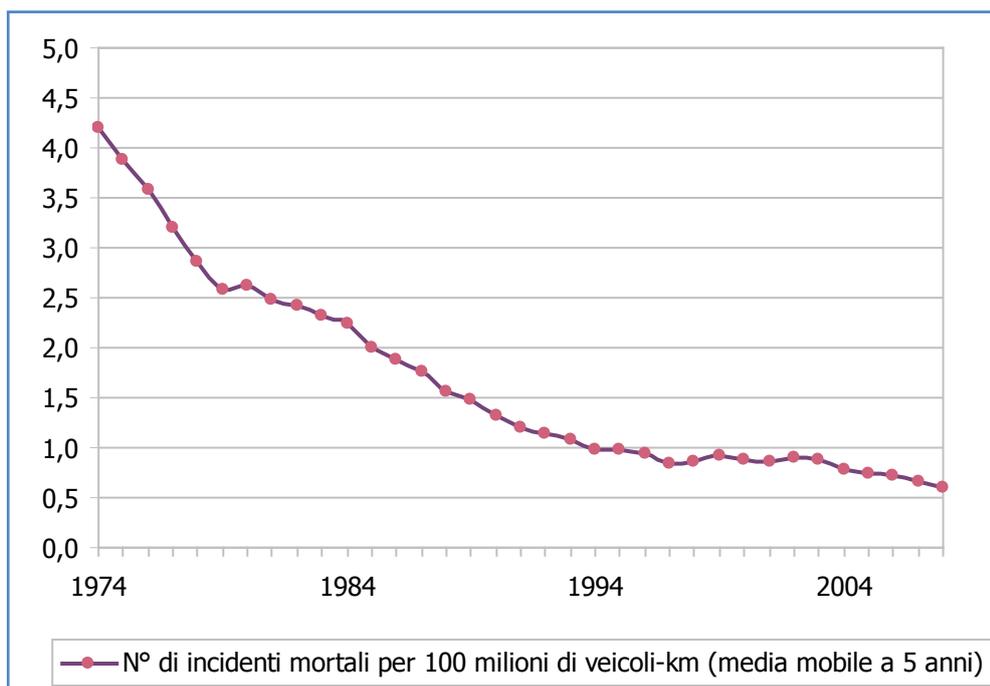
Incidenti mortali per miliardo di miglia aeree negli Stati Uniti dal 1948 al 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Air Transport Association, 2009

FIGURA 10

Incidenti mortali per milione di veicoli-km sulla rete autostradale italiana dal 1974 al 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati AISCAT, 2008

Conclusioni

Le plurime esperienze sopra descritte evidenziano come il venir meno di vincoli alla concorrenza fra operatori dei trasporti determina evidenti ricadute positive con riferimento all'ampliamento della domanda soddisfatta ed alla crescita della produttività mentre non ha alcun riflesso negativo in termini di sicurezza. Sia nel caso del trasporto ferroviario che in quello aereo come per l'autotrasporto di merci il trend di riduzione dei tassi di incidentalità / mortalità è proseguito sostanzialmente inalterato dopo l'apertura dei mercati; i livelli attuali di sinistrosità di tutti i settori sono i più bassi di sempre e rappresentano una modesta frazione di quelli registrati negli scorsi decenni.

Una meta analisi (Elvik, 2006) di venticinque ricerche condotte in merito agli effetti della liberalizzazione sulla sicurezza giunge ad analoga conclusione.

D'altra parte, le esperienze di *deregulation* che hanno interessato i vari settori della mobilità negli ultimi trent'anni non hanno comportato alcun allentamento dei requisiti in vigore prima delle riforme. Occorre poi sottolineare come, se da un lato la competizione fra operatori può costituire un incentivo a ridurre le spese per la manutenzione dei veicoli e, spesso, comporta un carico di lavoro più gravoso per gli addetti, dall'altro, a differenza di quanto accade in presenza di un monopolista pubblico o comunque di stringenti vincoli all'ingresso nel mercato di nuovi soggetti, un degrado dei livelli di sicurezza offerti in particolare nei confronti dei clienti (passeggeri o caricatori di merci) avrebbe un'immediata ripercussione negativa sulla profittabilità dell'impresa e, nel medio-lungo periodo, sulla sua stessa esistenza. Lo stesso dicasi per danni arrecati a terzi in presenza di un assetto normativo che faccia ricadere sugli operatori i costi degli stessi.

Ciò nondimeno, in presenza di eventi drammatici come quello accaduto nella stazione di Viareggio lo scorso mese, è abituale la richiesta di imporre vincoli ancor più stringenti di quelli attuali e/o di limitare la competizione tra operatori.

Tali richieste, benché comprensibili sotto il profilo emotivo, rischiano però di essere controproducenti, in particolare se riguardano settori quali quello aereo e quello ferroviario che oggi presentano livelli di sicurezza non solo assai più elevati rispetto al passato ma anche relativamente al trasporto su gomma. Maggiori costi per le imprese conseguenti ad una regolamentazione più pervasiva di quella attuale oppure minor efficienza produttiva a causa della riduzione della pressione concorrenziale determinano infatti, a parità di altre condizioni, uno spostamento di domanda verso il trasporto stradale e, dunque, paradossalmente una riduzione del livello complessivo di sicurezza del trasporto.

È quanto accaduto, ad esempio, in Gran Bretagna a seguito di uno dei gravi incidenti avvenuti dopo la privatizzazione. L'enfasi data dai mezzi di informazione all'evento e le drastiche riduzioni della velocità consentita ai convogli sulla rete ferroviaria fecero sì che una quota di utenti abbandonasse il treno (divenuto più costoso in termini di tempo di spostamento) per l'auto con conseguente aumento del numero di morti e feriti.

Non diversa è la situazione se i costi per conseguire una maggior sicurezza, invece che dalle imprese, sono sopportati dal soggetto pubblico.

Le misure promosse dallo Stato vengono finanziate attraverso le tasse e, dunque, comportano una riduzione della ricchezza privata e della spesa che individui e famiglie destinano per accrescere la propria sicurezza: se sono di efficacia modesta possono condurre ad una situazione peggiore di quella cui si voleva porre rimedio.

L'adozione di qualsiasi provvedimento volto ad accrescere la sicurezza dovrebbe quindi essere preceduto da un'analisi dei costi e dei benefici. A tal fine occorre attribuire un valore economico all'obiettivo di ridurre il rischio che accadano morti premature.

È possibile, ad esempio, adottare come riferimento la differenza di salari fra impieghi che comportano diversi livelli di rischio oppure la disponibilità da parte dei consumatori a spendere di più per acquistare un prodotto, ad esempio un'auto, che presenta caratteristiche equivalenti ad un'altra, ma che garantisce un più elevato livello di sicurezza. Un'analisi condotta negli Stati Uniti negli anni '70 stimò che gli impiegati in un settore che comportava un rischio aggiuntivo pari a un decesso ogni diecimila persone ricevevano un salario di 600 dollari più elevato, il che equivale ad attribuire un valore pari a 6 milioni di dollari per una "vita statistica". Nei decenni successivi sono state elaborate altre analisi che hanno portato a stime comprese fra i tre e gli otto milioni di dollari (Viscusi 2002, p. 57). Un decisore pubblico che volesse riprodurre le scelte compiute individualmente dai cittadini dovrebbe fare riferimento a tale parametro.

Considerato che negli anni '00, in Europa occidentale il numero di passeggeri morti in incidenti ferroviari è risultato in media pari a 70 unità all'anno,⁴ non sembrano essere giustificati ingenti investimenti per migliorare il livello di sicurezza del settore. Un decisore pubblico razionale che avesse come obiettivo quello di minimizzare il numero di decessi complessivo sulle reti di sua proprietà, dovrebbe destinare la totalità delle risorse al settore stradale che, seppure presenti anch'esso una situazione radicalmente migliore rispetto al passato, fa registrare ogni anno ancora quasi 30mila decessi. I margini di miglioramento sono dunque assai più rilevanti che non nel settore ferroviario od in quello aereo come dimostrano le esperienze di svariati Paesi europei ed in particolare, negli ultimi anni, quella della Francia che, grazie ad un'azione di controllo e repressione dei comportamenti non conformi al codice della strada, nell'arco di meno di un decennio ha pressoché dimezzato il numero delle vittime di incidenti stradali. Il contributo più rilevante per la sicurezza dei trasporti che potrebbe oggi venire dalla ferrovia è quello che si conseguirebbe, grazie ad una più accesa competizione fra operatori, con un miglioramento dell'efficienza produttiva e la riduzione dei sussidi pubblici: se anche una modesta quota parte delle risorse che attualmente gli stati destinano al trasporto su ferro (quasi 50 miliardi di euro all'anno in Europa occidentale) venisse destinata alla sicurezza stradale, la riduzione del numero di vittime di incidenti sarebbe dell'ordine di qualche centinaio di unità all'anno. Più concorrenza e più sicurezza, un ossimoro solo apparente.

Bibliografia

- AAR, *Overview of America's Freight Railroads*, 200a, <http://www.aar.org/PubCommon/Documents/AboutTheIndustry/Overview.pdf> (ultimo accesso 26/07/09)
- AAR, *Rail Safety at a Glance: A Quarter Century of Progress*, 2008b, http://www.aar.org/~media/AAR/PPTS/Safety_Powerpoint_FINAL_PRES.ashx (ultimo accesso 26/07/09)
- AIR TRANSPORT ASSOCIATION, *Safety Record of U.S. Air Carriers*, 2009, <http://www.airlines.org/economics/specialtopics/SafetyRecordOfCarriers.htm> (ultimo accesso 26/07/09)
- DETR, *Transport statistics for Great Britain 1996 Edition*, 1996, <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/tsgb/edition19961.pdf> (ultimo accesso 26/07/09)
- DFT, *Transport statistics for Great Britain 2005 Edition*, 2005, <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/tsgb/edition2005.pdf> (ultimo accesso 26/07/09)
- DFT, *Transport statistics for Great Britain 2006 Edition*, 2008, <http://www.dft.gov.uk/adobepdf/162469/221412/217792/421224/transportstatisticgreatbrit.pdf> (ultimo accesso 26/07/09)
- Elvik, Rune, "Economic deregulation and transport safety: a synthesis of evidence from evaluation studies", *Accident Analysis and Prevention*, 38, p. 678-686, 2006
- Evans, Andrew W., "Rail safety and rail privatisation in Britain", *Accident Analysis and Prevention*, 39, p. 510-523, 2007
- Savage, Ian, «Aviation deregulation and safety in the United States: evidence after twenty years», in Gaudry, M. e Mayes, R. (a cura di), *Taking Stock of Air Liberalization*, 93-114, Kluwer Academic Publishers, Boston, MA, 1999, <http://faculty.wcas.northwestern.edu/~ipsavage/204-manuscript.pdf> (ultimo accesso 26/07/09)
- Savage, Ian, "Deregulation and safety: experiences from the United States", *Deregulation and Transport Safety in Rail - What is the Best Practice in the European Union?" Workshop*, Bruxelles, 2003, <http://faculty.wcas.northwestern.edu/~ipsavage/606-manuscript.pdf> (ultimo accesso 26/07/09)
- Viscusi, W. Kip e Gayer Ted, "Safety at any price?", *Regulation*, Vol. 25, n. 3, p. 54 - 63, Cato Institute, 2002, <http://www.cato.org/pubs/regulation/regv25n3/v25n3-12.pdf> (ultimo accesso 26/07/09)

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.