

## Ferrovie zero sussidi

**Ecco perché il mercato può renderle efficienti, pulite e meno costose**  
di Claudio Brenna

*Dal 1 gennaio 2010, secondo la normativa europea, partirà la liberalizzazione dei servizi ferroviari passeggeri che, se pienamente attuata, porterebbe all'efficientamento dell'intero settore ferroviario. Più imprese in concorrenza potrebbero contendersi il mercato migliorando il servizio, le frequenze ed i prezzi sia per i passeggeri che per lo Stato. Il Ministero dei trasporti e le Regioni sono tutt'ora i principali clienti del mercato ferroviario, la liberalizzazione e l'efficientamento di quest'ultimo comporterebbero il miglioramento dei servizi per l'utenza e diminuzione dei contributi pubblici, che per il 2008 sono ammontati a 2 miliardi e 230 milioni di euro. Attualmente Trenitalia SpA considera redditizio un servizio se questo ha domanda media di 215 passeggeri a treno, in caso contrario chiede contributi pubblici. Si stima che in scenario concorrenziale, a parità di prezzi attuali, ovunque ci sia una domanda media di almeno 126 passeggeri ci sarà almeno un'impresa che voglia effettuare servizio senza chiedere neppure un euro allo Stato.*

*La liberalizzazione è una questione centrale per lo sviluppo e l'efficientamento dell'intero settore ferroviario, è necessario non imbrigliare il mercato con leggi protettive dell'attuale monopolio ma lasciare che la concorrenza induca il miglioramento dei servizi e consenta la razionalizzazione della spesa pubblica sia a livello centrale che regionale.*

Biglietti più economici, personale capace e gentile, treni puliti ed efficienti. E nessun onere per lo Stato.

Questo potrebbe essere lo scenario raggiungibile dal 1 gennaio 2010.

Il primo gennaio 2010, chiunque si potrà svegliare al mattino ed improvvisarsi imprenditore ferroviario, comprare un treno, pagare il pedaggio al gestore dell'infrastruttura (come si fa in autostrada) e vendere i biglietti al pubblico per i servizi che effettua. Crescerebbero rapidamente molte imprese in concorrenza, il mercato sarebbe più efficiente, i prezzi più bassi, l'offerta maggiore e non si correrebbe più il rischio di sentire parlare di carrozzoni pubblici a rischio fallimento.

Sembra un sogno, e infatti lo è. Lo è perché il legislatore italiano e l'attuale operatore dominante, ex monopolista, negli ultimi tempi stanno cercando di ostacolare l'apertura del mercato consolidando così le posizioni acquisite.

La gestione Moretti di F.S. Spa eredita una situazione disastrosa dei conti del gruppo, con quasi due miliardi di euro di perdite nell'anno 2006; oggi le Fer-

*Claudio Brenna segue il corso di laurea specialistica in Discipline Economiche e Sociali presso l'Università Bocconi. Ha lavorato presso l'ufficio commerciale delle Ferrovie Nord Milano seguendo la gestione di servizi speciali ferroviari ed il progetto di integrazione tariffaria nell'area milanese.*

rovie fanno utili, ma a quale prezzo? Sono stati fatti decisi passi verso l'efficientamento della gestione aziendale ma la parte rilevante del risultato deriva da cambiamenti intervenuti a livello di principi contabili, dalle operazioni straordinarie e, soprattutto, dall'increscioso aumento dei contributi pubblici erogati a vario titolo alle società del gruppo.

Nel 1991 la Comunità Economica Europea, con la direttiva 440 comincia il lento processo di liberalizzazione del mercato ferroviario avente come obiettivo l'efficientamento dell'intero settore.

A causa dell'insormontabile barriera all'ingresso costituita dall'unicità e disponibilità dell'infrastruttura il legislatore comunitario decide di mantenere il monopolio (tuttavia regolato) nella gestione di quest'ultima e invece incentivare lo sviluppo di un mercato nella gestione dei servizi producibili dal suo sfruttamento. In pratica i binari e le stazioni rimangono di una società monopolista che le concede in uso, con vincolo di trasparenza e non discriminazione, a qualunque impresa ferroviaria che ne faccia richiesta. Si può comprendere meglio tale mercato immaginandosi un'autostrada (il gestore dell'infrastruttura in regime di monopolio regolato) che fa pagare un pedaggio ai taxisti o alle imprese di autoservizi (imprenditori che offrono servizi di trasporto) i quali posseggono il proprio taxi o il proprio pullman ed effettuano servizio al pubblico.

Il recepimento nella normativa italiana della direttiva 91/440/CEE avviene solamente nel 1998 con il DPR 277/1998. Si innesca quindi il fondamentale processo di divisionalizzazione di Ferrovie dello Stato: Ferrovie dello Stato Spa diviene una holding puramente finanziaria con principali partecipazioni nelle due nuove società Rete Ferroviaria Italiana Spa, gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (binari e stazioni) e Trenitalia Spa, gestore dei servizi ferroviari e possessore di locomotive e carrozze.

La spinta liberalizzatrice prosegue anche nella XIV legislatura durante la quale non solo viene recepito il primo pacchetto ferroviario (mirante alla completa liberalizzazione del segmento merci) con il fondamentale D.Lgs. 118/2003 ma viene anche varata una previsione normativa di ampio respiro. Con legge 166/2002 (il cosiddetto "collegato infrastrutture") viene predisposto un cronoprogramma relativo alla completa liberalizzazione dei servizi ferroviari a lunga percorrenza ed il loro affidamento in regime di esclusiva, ma comunque sposando il principio della concorrenza per il mercato, in caso necessitano di contributo pubblico. Viene infatti previsto che i servizi di trasporto viaggiatori di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, segnatamente con riguardo ai servizi notte, siano in via transitoria assegnati a Trenitalia Spa con apposito contratto di servizio, e successivamente assegnati con procedure concorsuali.

Di fondamentale importanza è l'Art.38, comma 2 e 3:

*Per i servizi di trasporto ferroviario viaggiatori di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento al trasporto passeggeri notturno [...], il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre condizioni di concorrenzialità dei servizi stessi, ad avviare procedure concorsuali per la scelta delle imprese ferroviarie per l'erogazione del servizio [...].*

Fino alla definitiva individuazione dei servizi di cui al comma 2 ed all'espletamento delle procedure di cui al medesimo comma, e comunque non oltre il 31 dicembre 2003, al fine di garantire la continuità del servizio e tenuto conto degli attuali assetti del mercato, con contratto di servizio, da stipulare

con la società Trenitalia spa sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi oneri a carico dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla medesima società in ragione degli obblighi di servizio previsti dalle norme vigenti.

La completa attuazione di tale normativa avrebbe completato la liberalizzazione del settore sia dal punto di vista formale che da quello sostanziale: qualsiasi impresa ferroviaria in possesso dei requisiti tecnici previsti da un bando di gara emesso in modo trasparente e non discriminante da parte del Ministero dei Trasporti avrebbe potuto competere per l'aggiudicazione del servizio. Si poteva essere all'alba di una nuova stagione che avrebbe consentito, ed anzi incentivato, la nascita di nuove iniziative imprenditoriali in campo ferroviario, nonché stimolato la concorrenza tra imprese esistenti ed aumentato senza dubbio la loro tensione all'efficientamento dei processi produttivi, molto più di quanto possa fare un'ordinaria gestione legata all'amministrazione pubblica (si ricorda che la totalità delle imprese ferroviarie operanti in Italia nel segmento passeggeri sono di proprietà di organismi pubblici o sotto il loro controllo).

L'ampia portata della normativa avrebbe senza dubbio giovato anche al settore statale che avrebbe avuto certezza di spesa, potere di controllo come regolatore (e non, vagamente, come azionista) sui servizi erogati ed efficientamento nell'impiego della spesa pubblica, ma avrebbe anche avuto impatti dirompenti sul settore ferroviario italiano ed in particolare su Trenitalia SpA la quale non si trovava al tempo in ottime condizioni economiche e finanziarie.

Le grandi resistenze all'apertura del mercato hanno però indotto il legislatore a rivedere e prorogare più volte il periodo transitorio fino a che il D.L. 159/2007 (articolo 9 comma 2-bis) non ha novellato la disciplina e, pur ribadendo la necessità di regolare la fornitura dei servizi in analisi mediante contratto di servizio pubblico, ha eliminato l'obbligo di aggiudicazione mediante procedura concorsuale, rendendo quindi possibile l'affidamento diretto.

Cruciale è stato il comma 2-bis dell'Art.9:

2-bis. All'articolo 38 della legge 1 agosto 2002, n. 166, e successive modificazioni, i commi 2 e 3 [ovvero quelli che sancivano l'obbligo delle gare] sono sostituiti dai seguenti:

2. I servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con contratti di servizio pubblico da sottoscrivere almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, di durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Il Ministero dei trasporti affida, nel rispetto della normativa comunitaria, i contratti di servizio con i quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi corrispettivi, nell'ambito delle risorse iscritte nel bilancio pluriennale dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla società fornitrice.

È la fine della stagione di tensione alla liberalizzazione a cui faranno seguito altri provvedimenti di natura prevalentemente parziale e specifica tendenti a garantire i diritti acquisiti dell'incubement e la tutela dei monopolisti, in particolare Trenitalia SpA.

Un piccolo tentativo di giungere ad una soluzione almeno in parte concorrenziale lo si ha con la legge Finanziaria per il 2008 (art. 2, comma 253) che prevede lo svolgimento di un'indagine conoscitiva da parte del Ministero dei Trasporti sul trasporto ferroviario viaggiatori sulla media e lunga percorrenza, volta ad individuare i servizi *che presen-*

tano o sono in grado di raggiungere l'equilibrio economico, e da destinare alla liberalizzazione, ed i servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione, da mantenere in esercizio tramite l'affidamento di contratti di servizio pubblico.

La seduta del CIPE del 17 dicembre 2009 ha individuato, sulla base dell'indagine conoscitiva predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il perimetro dei servizi di utilità sociale relativi al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza per i quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico ed ha espresso parere favorevole allo schema di Contratto di servizio per il periodo 2009-2014 relativo al trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico.

Pare dunque in fase di rinnovo il contratto di servizio fra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia SpA per i servizi a media e lunga percorrenza mediante la procedura dell'affidamento diretto, evitando quindi la ben più efficiente procedura concorsuale.

Per ora non sono disponibili i documenti approvati dal CIPE, si sa però che il contratto di servizio vigente tra Ministero e Trenitalia SpA per i servizi universali a lunga percorrenza ha un valore di circa 170 milioni di euro.

La strategia normativa volta a consolidare il gruppo FS Spa attraverso contributi pubblici e lo sfruttamento della rendita monopolistica si esplica sia a livello di trasporto pubblico locale che nazionale.

In ambito regionale, con legge 2/2009, vengono stanziati 480 milioni di euro in favore delle Regioni che saranno resi disponibili, in palese violazione delle regole europee, a condizione che queste concludano dei contratti di servizio esclusivamente con Trenitalia Spa.

*«Per assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico, al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia s.p.a., è autorizzata la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011. L'erogazione delle risorse è subordinata alla stipula dei nuovi contratti di servizio[...].»*

In seguito, con la legge 33/2009 viene imposta una durata minima di sei anni per i contratti di servizio.

*«Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.»*

Ci si trova quindi in una situazione in cui le Regioni da una parte avrebbero le risorse necessarie per la stipula dei nuovi contratti di servizio e per fare le gare, ma dall'altra la presenza di un doppio vincolo: quello di durata del contratto di servizio che impedisce di fatto la stipula di contratti-ponte con l'incubement della durata di 2-3 anni durante i quali procedere alle gare e quello di destinazione obbligatoria delle risorse trasferite dallo Stato a "Trenitalia s.p.a.".

In questa situazione, e con Trenitalia che spinge per il rinnovo dei contratti di servizio volendo inserire in questi anche importanti investimenti in materiale rotabile, alle Regioni non resta altro che prendere atto della loro inferiorità contrattuale e firmare alle condizioni imposte dal monopolista.

Allo stato attuale tutte le regioni italiane, eccetto il Piemonte, hanno firmato il contratto di servizio con Trenitalia SpA in base alla nuova normativa e con incrementi di costi di non scarso rilievo.

Nonostante la liberalizzazione sembrasse del tutto compromessa e di fatto rimandata di almeno sei o dodici anni, uno spiraglio di speranza viene appunto dal Piemonte: in data 10 luglio 2009 la presidente della Regione e l'assessore ai trasporti dichiarano di non voler stare alle condizioni imposte da Trenitalia ma di voler ricorrere all'Autorità Antitrust contro la legge 2/2009 al fine di vedersi assegnate direttamente le risorse di competenza. In data 11 novembre 2009 è poi stato pubblicato il bando di gara europeo per la fornitura dei servizi ferroviari in ambito regionale.

In ambito nazionale c'è da registrare che il contratto di servizio fra Trenitalia e Ministero dei Trasporti non riguarda solamente, come di consueto, i treni notte (Espressi ed IntercityNotte) ma anche numerosi treni Intercity e addirittura degli Eurostar. Facendo passare alcuni servizi come non remunerativi o a domanda debole e sotto il ricatto di cancellazione di molti treni, Trenitalia riesce quindi a farsi sussidiare molti più servizi che in passato, anche laddove la normativa prevedeva lo svolgimento di servizi in regime di concorrenza nel mercato.

Una volta concluso il maxicontratto di servizio da 170 milioni di euro con il Ministero e visti i possibili scenari a partire dal 1 gennaio 2010 (nello stesso periodo era cominciata una collaborazione fra DB, ÖBB e FNM che ha portato questi tre operatori, a partire dal 13 dicembre 2009, a gestire servizi Eurocity sull'assedel Brennero) viene approvata una nuova normativa, la legge 99/2009, con la quale vengono rese più stringenti le condizioni per il rilascio della licenza ferroviaria e per l'operatività di imprese ferroviarie non italiane. Viene inoltre disposto che

*2. Lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico [...]*

Trenitalia riesce quindi dapprima a farsi contrattualizzare dei servizi che dovrebbero essere gestiti in regime di concorrenza nel mercato, ed in seguito garantire che tali servizi siano esenti da concorrenza.

È con tutte queste normative, e non invece seguendo ed ampliando la portata innovatrice e liberalizzatrice delle direttive europee, che l'Italia sta tutelando gli attuali monopolisti e consentendo che il loro potere di mercato aumenti anziché diminuire.

### **Uno scenario concorrenziale**

Trenitalia ha dichiarato nel bilancio 2008 un costo a treno chilometro (ovvero il costo che sostiene mediamente per far viaggiare un treno per un chilometro) di 15,03 €/TrKm, di poco superiore ai 13,29 €/TrKm delle FFS (Ferrovie Federali Svizzere) e agli 11,88 €/TrKm della divisione regionale di DB (Deutsch Bahn - ferrovie tedesche) ma inferiore ai 21,22 €/TrKm della divisione a lunga percorrenza sempre di DB.

Anche i costi a passeggero chilometro, ovvero il costo che Trenitalia mediamente sostiene per trasportare un passeggero per un chilometro, non è molto distante da quelli dei competitor europei.

FIGURA 1

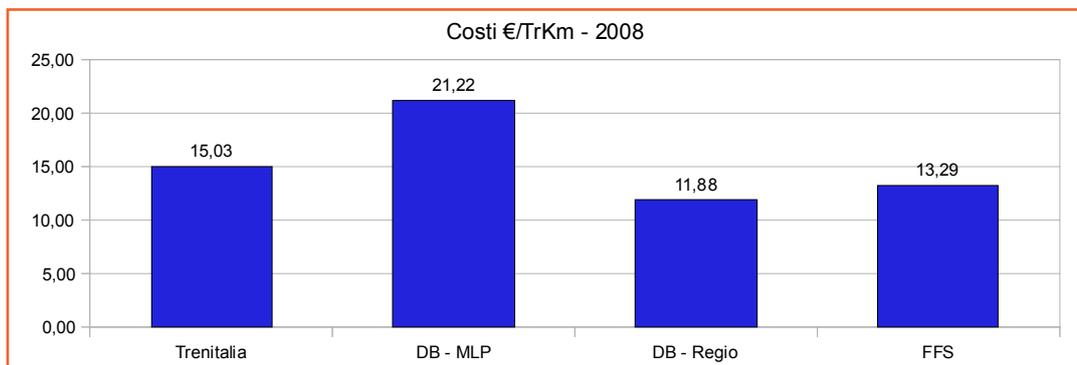
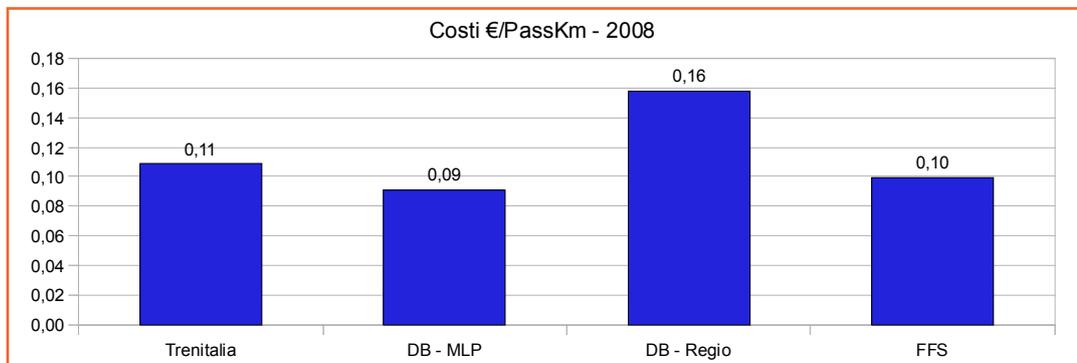


FIGURA 2



Pare quindi che Trenitalia sia in linea con il mercato e che non si possa fare meglio. Ma la situazione attuale è ben lungi da assomigliare ad un mercato perfettamente concorrenziale: tutte le imprese analizzate sono infatti ex monopolisti con strutture gigantesche e pesanti eredità, soprattutto dal lato della forza lavoro.

Ci si concentrerà nella seguente analisi sui servizi ferroviari a media e lunga percorrenza, ovvero a quelli che sono attualmente inseriti nel milionario contratto di servizio fra Trenitalia e Ministero dei Trasporti.

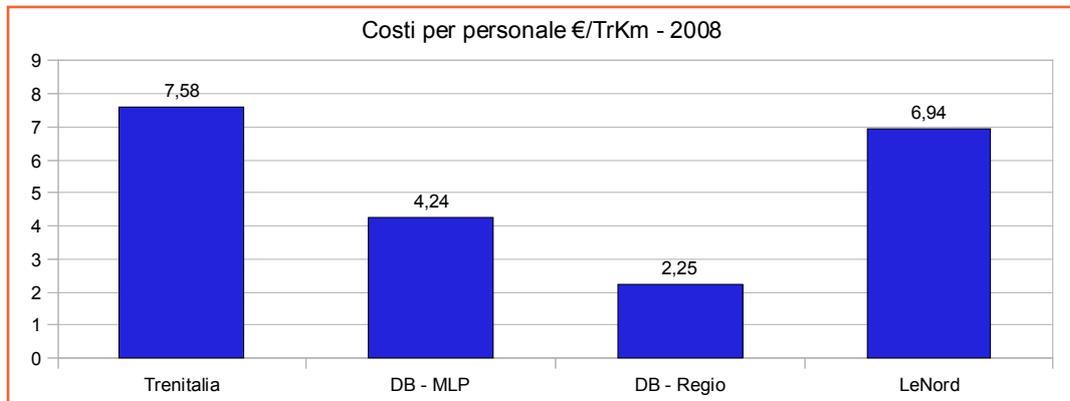
Per verificare l'efficienza del mercato attuale ed i suoi possibili sentieri di sviluppo si deve ipotizzare uno scenario perfettamente (o quasi) concorrenziale. In un mercato di tale genere prevarrebbe un costo stimabile in circa 9 €/TrKm.

Si può ricostruire tale stima mettendo insieme, per ogni componente di costo, il migliore indice trovato sul mercato relativo ai player attualmente operanti nonché utilizzando dati reperibili direttamente nel caso si riferissero a mercati concorrenziali.

Il costo del trasporto si può suddividere, in prima approssimazione, in sei aree: pedaggio per avere accesso all'infrastruttura, personale, ammortamento del materiale rotabile, manutenzione, pulizia e commerciale.

- ➔ Il pedaggio è un prezzo stabilito da RFI SpA e ratificato legislativamente, lo si considera quindi nella sua misura media relativa ai servizi a lunga percorrenza su rete tradizionale di 2,15 €/TrKm.
- ➔ Come costo del personale pare un buon indice il best practice a livello europeo che è relativo alla divisione regionale di DB e pari a 2,25 €/TrKm.

FIGURA 3

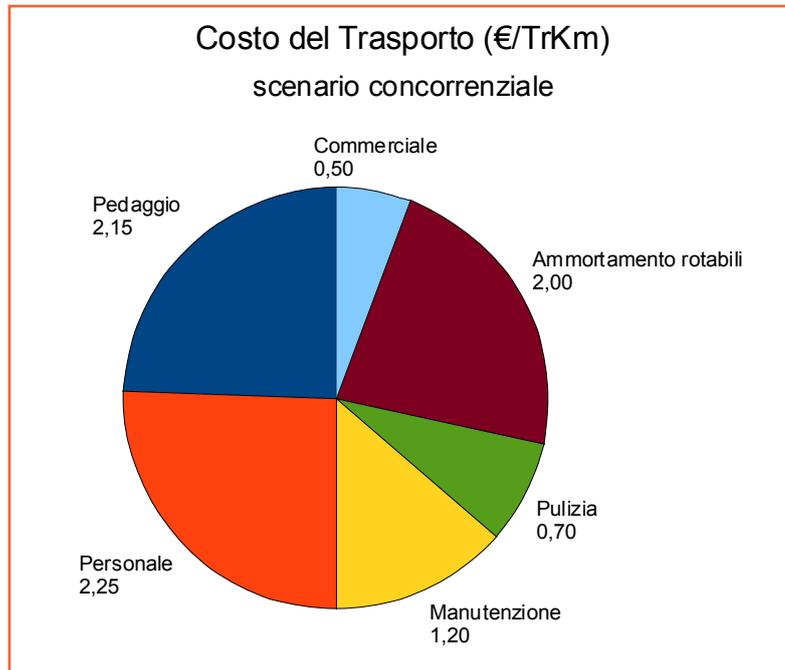


- ➔ Per gli ammortamenti del materiale rotabile bisogna considerare che, per premessa, si vuole che il materiale sia completamente nuovo e di alto livello in modo tale che il servizio offerto risulti significativamente migliore. Uno degli ultimi investimenti in materiale rotabile per servizi a media e lunga percorrenza è stato effettuato da ÖBB -(Österreicher Bundes Bahn - le Ferrovie austriache) per i nuovi Railjet il cui costo unitario risulta di circa 12 milioni di euro. Considerando che un treno potrà percorrere circa 300.000 chilometri all'anno e l'ammortamento in 20 anni di vita si giunge a quantificare un costo per ammortamento di 2 €/TrKm.
- ➔ Il costo della manutenzione è stimabile in circa il 3% del valore d'acquisto dei veicoli, risultato composto dall'1% all'anno del valore d'acquisto per la manutenzione ordinaria ed il 10% del valore di acquisto ogni 5 anni per la manutenzione ciclica e straordinaria. Utilizzando tale metodo teorico la risultanza è di 1,2 €/TrKm. Il dato teorico è confermato da alcuni studi effettuati da Regione Lombardia in occasione della messa a gara dei servizi regionali che pervengono a stime del tutto comparabili.
- ➔ Per stimare invece i costi di pulizia non c'è niente di meglio che prendere a riferimento le gare europee indette dalla stessa Trenitalia nell'ultimo anno per l'appalto dei servizi di pulizia dei propri treni. Facendo una media tra diversi contratti risultanti da tali gare ne risulta un costo pari a 0,7 €/TrK.
- ➔ Si deve infine stimare il costo dell'area commerciale, quantificabile in circa 0,5 €/TrKm per spese commerciali e relative alla bigliettazione, dei quali 0,2 €/TrKm per il sistema di bigliettazione e prenotazione (stima fatta sulla base delle tariffe esposte nel Catalogo dei servizi di Trenitalia).

Aggregando tali componenti si ricostruisce il costo medio del trasporto che prevarrebbe in regime di libero mercato pari a 8,80 €/TrKm.

Costo del trasporto (€/TrKm)	
Pedaggio	2,15
Personale	2,25
Manutenzione	1,20
Pulizia	0,70
Ammortamento rotabili	2,00
Commerciale	0,50
<b>COSTO TOTALE</b>	<b>€ 8,80</b>

FIGURA 4



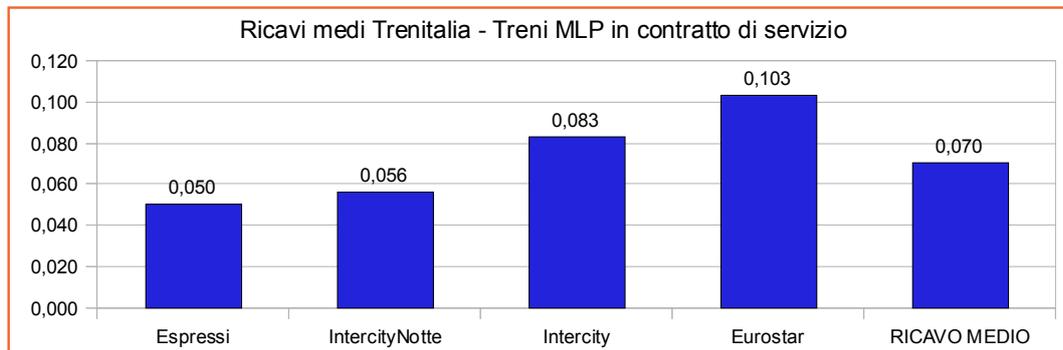
Se quindi le istituzioni mutassero in senso concorrenziale ci sarebbe un graduale efficientamento dell'intero settore che porterebbe ad una corposa riduzione dei costi. Una tale riduzione dei costi aziendali consentirebbe alle imprese di offrire sul mercato servizi che allo stato attuale non sono ritenuti remunerativi e di conseguenza di richiedere meno erogazioni da parte dello Stato.

Per avere una completa visuale dello scenario di mercato concorrenziale che si verrebbe a profilare e al fine di rendere solida l'analisi esposta è necessario indagare se qualche impresa, data la struttura di costo ricostruita, voglia offrire i suoi servizi sul mercato sperando di fare utili da questa attività.

Per fare ciò si ipotizza però che i prezzi (e quindi i ricavi per l'impresa) rimangano invariati e pari a quelli che oggi Trenitalia, in media, applica nei servizi inclusi nel contratto di servizio con il Ministero dei Trasporti. Si vuole infatti dimostrare che un eventuale risparmio pubblico non sia realizzato con un aumento delle tariffe e quindi a discapito dei cittadini.

Si calcola quindi un indice di ricavo come media ponderata, rispetto ai volumi delle diverse categorie di treno, delle attuali tariffe, misurate in euro al passeggerochilometro, ovvero come costo medio che attualmente Trenitalia chiede per trasportare per un chilometro un passeggero su un treno rientrante nel contratto di servizio con il Ministero. Tale indice risulta pari a 0,07 €/PassKm.

FIGURA 5

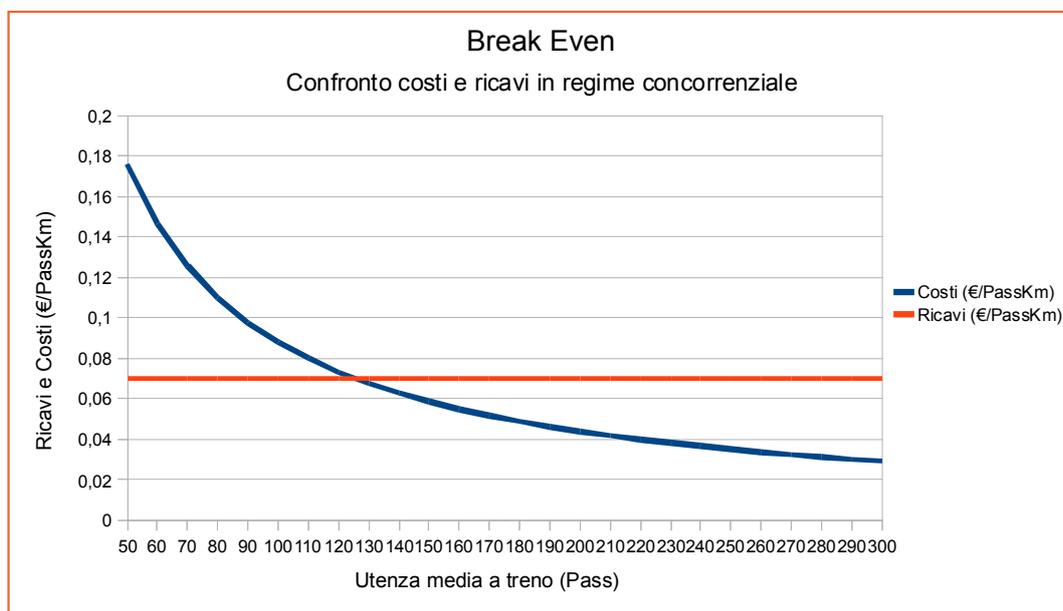


Avendo ora a disposizione gli indici di costo (che ricordiamo tendere a 8,80€/TrKm in regime competitivo) e di ricavo è possibile stabilire a quale livello di domanda sarà conveniente per un'impresa effettuare servizio.

Rapportando l'indice di costo con l'indice di ricavo risulta un break-even di 126 passeggeri a treno.

$$Break - even = \frac{8,80 \frac{\text{€}}{\text{TrKm}}}{0,07 \frac{\text{€}}{\text{PassKm}}} = 126 \text{ Passeggeri}$$

FIGURA 6



Se ne conclude che, in uno scenario concorrenziale, ovunque esista una tratta con una domanda di almeno 126 passeggeri ci sarà almeno un'impresa ferroviaria che vi vorrà effettuare una corsa ferroviaria senza chiedere alcun contributo allo Stato.

Ora, la composizione standard dei treni a media e lunga percorrenza operati da Trenitalia ed inseriti nel contratto di servizio con il Ministero dei Trasporti è di 10 carrozze. Considerando che ogni carrozza ha una capienza di 72 persone in seconda classe e 54

in prima classe, da un rapido calcolo se ne conclude che un treno, mediamente, ha una capienza di 784 posti a sedere.

Ma se Trenitalia continua ad effettuare treni con rotabili aventi almeno 700 posti a sedere significa che ha la speranza di riempirne la maggior parte, si ha quindi la presunzione che tutti i servizi attualmente operati abbiano una domanda di almeno 126 passeggeri.

E dunque perché sussidiare un'impresa monopolista per un servizio che potrebbe essere invece svolto in regime di libero mercato senza oneri a carico dello Stato?

Allo stato attuale le legislazioni europea e nazionale consentono a qualsiasi impresa ferroviaria dotata delle necessarie autorizzazioni di effettuare servizi sulla rete ferroviaria nazionale in regime concorrenziale, ma consentono anche allo Stato di mettere in atto procedure competitive a livello europeo per la scelta dell'impresa ferroviaria a cui affidare i servizi. E si badi: la procedura competitiva può essere volta sia all'erogazione di sussidi, sia alla concessione di diritti di esclusiva senza alcun sussidio economico.

Al fine di garantire il diritto alla mobilità, sancito in Costituzione all'art. 16 come diritto alla circolazione su tutto il territorio nazionale, ed in applicazione dell'art. 3 sull'uguaglianza sostanziale secondo la quale è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli alle libertà individuali (visto in questo caso come garanzia di prezzi del trasporto accessibili a tutti), ma dovendo anche badare ad una efficiente gestione delle risorse erariali, l'esecutivo si trova dinnanzi ben tre strade praticabili.

Quella più radicale è di non rinnovare il contratto di servizio vigente fra Trenitalia SpA e Ministero dei Trasporti relativo ai servizi a media e lunga percorrenza e far sì che, alla scadenza, prevalga sul mercato uno o più operatori ad effettuare gli attuali servizi contrattualizzati.

La seconda alternativa è di procedere con gara competitiva a livello europeo per la scelta di un'unica impresa a cui concedere il diritto di esclusiva su determinate tratte. Se si ritiene di dover garantire il diritto alla mobilità su una determinata tratta ma si teme che gli equilibri del mercato non siano tali da far prosperare più imprese sulla stessa relazione allora la via più efficiente pare quella di assegnare il monopolio sulla tratta ad un'unica impresa. Ma il diritto di esclusiva dovrà essere concesso solamente a seguito di procedura competitiva. In questo caso il criterio di aggiudicazione potrebbe essere duplice: una gara al rialzo nella quale, dati standard di qualità del servizio e tariffe, vince chi offre di più relativamente al canone di concessione oppure una gara al ribasso nella quale, stabiliti gli standard di qualità del servizio ed il canone di concessione, vince chi stabilisce tariffe al pubblico inferiori.

Se invece si ritiene di dover garantire un servizio su una linea che veramente non si regge da sola con il solo ricavato dalla vendita dei biglietti (questa l'ipotesi in cui c'è una domanda inferiore a 126 passeggeri paganti per l'intero tragitto del treno), allora la via più efficace è quella di procedere con una gara competitiva a livello europeo con la quale scegliere la più efficiente impresa a cui concedere il diritto di esclusiva sulla tratta nonché dei contributi pubblici a copertura dei disavanzi. Come stabilire quale sia l'impresa più efficiente è semplice: fissati gli standard di servizio e le tariffe al pubblico vince chi chiede minori contributi allo Stato.

Purtroppo oggi in troppi pensano che la ferrovia sia e debba continuare ad essere un settore sistematicamente in perdita dove è strettamente necessario l'intervento pubblico che sussidi i servizi.

Ebbene, come dimostrato, così non è. È sufficiente che le istituzioni incentivino la liberalizzazione, vogliano finalmente aprire il mercato affinché nuovi player possano offrire gli stessi servizi oggi effettuati dall'incubement a condizioni migliori e senza sussidi pubblici.

La palla ora sta in mano allo Stato: può infatti decidere di continuare a tutelare i monopoli e far pagare più tasse per coprire i loro sprechi oppure può decidere di aprire il mercato, favorire l'efficientamento del settore ferroviario e risparmiare parecchi milioni di spesa pubblica.

## 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.