

La deregolamentazione ed il trasporto pubblico

Ida Tramonti

DOTTORANDA IN SCIENZE ECONOMICHE UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO

1 La regolamentazione operativa e strutturale della normativa dell'UE

L'attività regolamentativa della UE può essere di tipo strutturale oppure operativo: è strutturale se, incidendo sulla configurazione dei mercati, ne altera l'intera architettura dei rapporti; mentre è di tipo operativa quando incide sul comportamento dell'individuo o degli individui che all'interno di quei mercati operano.

La UE alla fine del 1995 ha fatto il punto della situazione relativamente all'assunzione della dir. 440/91 da parte dei paesi membri attraverso il

"Report on the application of directive 91/440 on the development of the Community's rail and new proposals related to the access to rail infrastructure", ed ha indicato la direzione verso cui sta andando l'intera politica di regolamentazione europea in materia di trasporto ferroviario.

Il Report ribadisce che l'offerta dei trasporti relativi alle lunghe percorrenze non rientra nel concetto di "obbligo di servizio pubblico", mentre quello relativo alle brevi e medie percorrenze è ancora considerato prodotto ferroviario, la cui offerta è vincolata dall'"obbligo di servizio pubblico".

La regolamentazione del mercato del trasporto su ferro, alla luce della direttiva e conformemente a quanto espresso dal report, interviene su almeno due aspetti fondamentali e pertinenti l'attività di trasporto: da una parte sul servizio "trasporto su ferro" che non viene più considerato come un unicum, ma viene differenziato; dall'altra sul mercato del trasporto su ferro che viene modificato in tutta la sua architettura.

1.1 La regolamentazione operativa

L'attenzione del legislatore nella definizione di cosa sia da considerare rientrante nella definizione di "obbligo di servizio" e cosa non lo sia, è concentrata in effetti sulle caratteristiche di producibilità del prodotto stesso.

La discriminazione relativamente al servizio di trasporto su ferro proposta dalla UE, sembrerebbe avere il sapore di una differenziazione di tipo produttivo avente lo scopo di determinare un'offerta diversa (quello a breve e media distanza e quello a lunga distanza), diverse configurazioni delle strutture produttive, una diversa utenza servita e quindi diversi prezzi per ogni diverso

tipo di servizio.

Oltre a rappresentare una scelta di politica industriale, basata sulla modifica della struttura dei mercati e sulla creazione di altri, gli obblighi derivanti dalla dir. UE, sono leggibili anche come scelta di politica economica: la caduta del vincolo di obbligo di servizio ha soprattutto questo significato.

In verità la stessa teoria economica ha sempre registrato qualche difficoltà nel definire il servizio di trasporto come bene di pubblica utilità sulla base del fatto che la natura stessa del bene, soggetto a congestione,

impediva il suo riconoscimento come bene pubblico nei termini previsti dalla teoria economica classica. Il bene pubblico ha infatti determinate caratteristiche che si possono individuare nella:

- non escludibilità del consumatore ¹;
- non escludibilità da parte del produttore ²;
- non rivalità del consumatore ³.

Già in letteratura ⁴ si sottolineava come il servizio di trasporto potrebbe non ricadere nella definizione di servizio pubblico in quanto il semplice non utilizzo del servizio farebbe cadere una delle caratteristiche definitorie del bene pubblico (la escludibilità del consumatore); ma d'altro canto è anche vero che non tutti i componenti della collettività traggono gli stessi benefici dall'esistenza di una infrastruttura. Tuttavia, il carattere di socialità rivestito dal particolare servizio di trasporto, può essere definito pubblico per altri e diversi motivi che hanno a che fare soprattutto con la gestione del territorio e con la necessità che lo Stato intervenga attraverso forme di controllo attivo.

Le imperfezioni del mercato, la distribuzione territoriale del reddito reale che non sempre è in relazione alla domanda di infrastrutture ed il costo del trasporto inteso come generalizzato perché ricade su tutta la collettività in modo uguale, sono le caratteristiche in base alle quali si riconosce il fallimento del mercato del trasporto e si giustifica l'intervento dello stato nella produzione, distribuzione e gestione dei servizi di trasporto.

Alla luce della regolamentazione comunitaria, quindi, l'attività di trasporto su ferro, almeno per quella parte relativa alle lunghe distanze, dovrebbe essere stata liberata dai vincoli imposti dalla precedente natura pubblica che al bene stesso veniva attribuita.