

1 La "querelle" sui prezzi ferroviari dei servizi merci

È cosa nota che, nell'ultimo anno, i prezzi praticati delle ferrovie europee per i servizi merci sono, in media, notevolmente aumentati, particolarmente sulle reti dei Paesi che costituiscono il cuore del sistema economico europeo (Germania, Belgio, Olanda). Su certi segmenti (trasporto intermodale, ad esempio) si sono avuti aumenti alquanto significativi (15-20%) e molte contrattazioni, che vedevano coinvolti grandi clienti, sono addirittura salitate.

L'incremento dei prezzi è un fenomeno alquanto complesso da valutare, dal momento che il giudizio muta secondo la prospettiva di osservazione: il rialzo potrebbe essere, da un lato, pienamente comprensibile e giustificabile, da un altro inspiegabile ed assurdo.

Dal primo lato vi è, innanzitutto, la necessità di migliorare il livello di copertura dei costi del sistema ferroviario, al fine di ridurre i disavanzi delle imprese pubbliche; obiettivo, questo, enunciato come uno dei principi più stringenti nella generalità dei Paesi UE. Oltre alla generale necessità di ridurre i disavanzi pubblici di bilancio (resa recentemente ancor più stringente dal processo di unificazione monetaria), la limitazione delle sovvenzioni pubbliche alle ferrovie rappresenta una componente importante di una più specifica aspirazione delle collettività a vedere ridotto, nel lungo periodo, il profluvio di danaro pubblico versato in un settore che ha rappresentato uno dei simboli dell'inefficienza della pubblica amministrazione in Europa. I virtuosi principi di riduzione dell'intervento finanziario diret-

La democratizzazione dei prezzi ferroviari del trasporto merci.

Spunti per una critica alle recenti proposte U.E. sui canoni di infrastruttura

Vittorio A. Torbianelli

RICERCATORE ISTIEE

Democratising freight railway prices. A criticism of the recent UE proposals on infrastructure charges

The recent growth of rail haulage prices has brought new life to the debate on the "ideal" price level for this kind of transport. On the one hand, a higher price could be considered necessary to allow a higher proportion of the costs to be covered, therefore reducing the burden on the taxpayers, on the other hand the rise in prices could entail a loss of competitiveness to road haulage, thus endangering the social objectives connected to the protection of the environment. There is a fundamental ambiguity in the situation described above, that could not be solved even by an economic approach, to attempt to assess the different impacts on society of the two approaches. In this uncertainty it would therefore seem appropriate to suggest politicians (representatives chosen by the public) as the most appropriate judges of welfare as far as rail prices are concerned. The point of view put forward by this article is that the rigid approach expressed in recent EU papers (July 1998) -aiming at keeping rail prices low according to the concept of marginal-cost pricing- does not allow the scope of a political decision to single member states on the value of rail transport, thus allowing for different prices in each member state. The approach put forward by the EU, furthermore, foresees heavy subsidies for the infrastructure rather than for the rail service and does not allow the clear and democratic assessment of the cost sustained by society for each service; public subsidy of services would be more transparent and democratic.

to a sostegno delle ferrovie sono stati ripetutamente affermati pure in molteplici documenti politici dell'U.E. che si richiamano all'opportunità che le imprese ferroviarie siano maggiormente responsabili delle proprie scelte e godano di maggiore libertà commerciale.

Dal secondo lato, vi sono altri motivi che, altrettanto comprensibilmente, fanno per contro gridare a gran voce contro il rialzo dei prezzi. All'interno del partito dei "ribassisti", primeggiano coloro che invocano la questione dei "costi esterni", sostenendo la necessità di aumentare il ricorso alle modalità ambientalmente meno intrusive; costoro confidano, invero con molto idealismo, nella possibilità che un maggiore ricorso alla ferrovia sottragga significative quantità di traffico alla strada. Gli "ambientalisti" sostengono, dunque, che i prezzi dovrebbero collocarsi ad un livello tale da rendere conveniente la scelta ferroviaria rispetto alle alternative stradali; tesi, questa, spesso sostenuta fra le righe di quegli stessi documenti dell'U.E. che inneggiano alla libertà commerciale delle ferrovie. Prossimo al partito dei difensori dell'ambiente, vi è poi chi, forse con ideali meno elevati, ritiene che la ferrovia abbia da svolgere il compito istituzionale di aiutare le imprese industriali che trattano grossi quantitativi di merci, favorendo - vale a dire sussidiando - trasporti a basso costo.

Sia i "rialzisti" che i "ribassisti" hanno sicuramente, alle proprie spalle, una vasta congerie di enunciati ufficiali a sostegno delle proprie tesi e, quindi, si sentono giustamente incoraggiati a lamentarsi. Nei paragrafi 2 e 3, si tenterà di disegnare