

Ufficio Studi di NTV

QUADERNO N.2: “IL PEDAGGIO DELLE RETI FERROVIARIE IN EUROPA”

Le tariffe che le Imprese ferroviarie (IF) pagano al Gestore dell’infrastruttura (GI) sono molto più che un semplice strumento economico finanziario. Sono il crocevia nevralgico della politica dei trasporti dei vari Paesi, la leva, in sostanza, attraverso la quale si indirizza l’andamento del mercato ferroviario, sia sul lato dell’offerta (monopolio o concorrenza), sia sul lato della domanda (competizione tra le modalità di trasporto).

E questo è il motivo che ha spinto il piccolo Ufficio Studi NTV a dedicare il suo secondo quaderno proprio a un approfondimento sul tema dei pedaggi, nell’augurio di aprire un confronto e un dibattito che partano da almeno tre considerazioni:

- Le tariffe incidono pesantemente sui costi di produzione e, di conseguenza, sul prezzo di vendita per i servizi a mercato, oltre che sul livello dei sussidi per i servizi oggetto dei contributi pubblici.
- Un recente studio, commissionato dal Ministero dell’Economia e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, enuncia la necessità, al fine di ridurre i costi di realizzazione delle infrastrutture, di “aumentare i pedaggi per il traffico ferroviario passeggeri AV, in virtù della bassa elasticità della domanda di mobilità e della considerazione, quindi, che il mercato sia in grado di assorbire tale aumento”. Questa proposta tuttavia non è supportata da alcuna analisi, non riporta alcun dato, non fa riferimento ad alcuno studio che dimostri la fondatezza di tale ragionamento.
- Il Parlamento ha approvato di recente una norma (L.111/2011), in base alla quale le IF che utilizzano le linee AV sono tenute a pagare una



Nuovo Trasporto Viaggiatori

sovrattassa sul pedaggio, da utilizzare come contributo al finanziamento dei cosiddetti servizi universali, attraverso un meccanismo che prevede di fatto un trasferimento di denaro dalle casse delle nuove IF a quelle dell'incumbent.

COME FUNZIONA IN EUROPA

PIU' I PEDAGGI SONO BASSI, PIU' AUMENTA IL TRAFFICO

In base all'entità delle tariffe pagate per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria, l'Europa si divide in due macro-gruppi:

- Il blocco del nord Europa, cui appartengono i paesi scandinavi, l'Olanda e la Gran Bretagna, tutti paesi che applicano pedaggi più contenuti.
- Il blocco dell'Europa continentale e mediterranea (Germania, Francia, Spagna, Italia), che applicano pedaggi significativamente più elevati.

I paesi del primo macro-gruppo si caratterizzano per la domanda pro-capite più elevata di trasporto ferroviario di persone in Europa, e quasi tutti per una elevata quota modale del treno (Svezia, Olanda, Danimarca) o per una quota crescente nel tempo dopo una lunga fase di declino (Gran Bretagna).

Valori di domanda pro-capite e di quota modale del treno più contenuti si riscontrano invece nei Paesi del secondo macro-gruppo.

Da questa semplice analisi emerge con chiarezza che la domanda di trasporto ferroviario di persone è tutt'altro che anelastica rispetto al livello dei pedaggi.

Questo significa che tariffe di accesso alla rete più contenute risultano il miglior incentivo per un uso intensivo della stessa da parte degli operatori esistenti e dei potenziali nuovi entranti. Viceversa, tariffe troppo alte causano un utilizzo non ottimale dell'investimento infrastrutturale e costituiscono una pesante barriera d'ingresso ai nuovi operatori.



Nuovo Trasporto Viaggiatori

PEDAGGI ALTI RICHIAMANO I SUSSIDI E I SUSSIDI DISTORCONO IL MERCATO

Pedaggi elevati comportano da un lato, minori sovvenzioni al GI e dall'altro, maggiori costi per le IF, spesso in misura tale che, se non si vuole deprimere la domanda, diventa necessario per lo Stato erogare sussidi alle IF. Questo accade soprattutto per i servizi non di mercato, come i servizi regionali (per i quali nel nord Europa il pedaggio medio è di 0,6 € per treno-km, a fronte di 2,7 € per treno-km di media dal resto Europa) o quelli intercity (per i quali nel nord Europa il pedaggio medio è di 0,9 € per treno-km, a fronte di 3,7 € per treno-km di media del resto Europa).

Tale sistema innesca una pericolosa distorsione del mercato: mentre infatti le sovvenzioni al servizio, se non assegnate con procedura di gara, vanno in generale all'operatore dominante (incumbent), le sovvenzioni al GI vanno a vantaggio di tutto il sistema ferroviario e, in maniera non discriminante, di tutti gli operatori che utilizzano la rete.

IL CASO ITALIA

CARO-PEDAGGI, L'ITALIA BATTE L'EUROPA

Anche se i pedaggi sulla rete AV non sono pienamente confrontabili, le differenze sono comunque "misurabili": nei paesi nordici la media è di 2,9 euro per treno-km (con il valore massimo a 3,8 euro); nel resto d'Europa la media è di 11,6 euro per treno-km. **La tariffa italiana, sempre sulla rete AV, è ai livelli più alti in Europa: 13,4 € per treno-km, superiore a quella tedesca (11,0 €) e spagnola (10,8 €), allineata in apparenza soltanto a quella francese (13,7 €).** In apparenza, perché se si considerano le tariffe a parità di potere d'acquisto, il pedaggio italiano supera anche quello della Francia, collocandosi al primo posto in classifica.

LA PROPOSTA: TARIFFE LEGATE AL TRAFFICO

I livelli di pedaggio delle linee AV, decisamente più alti di quelli delle linee tradizionali, sono in generale la conseguenza dell'applicazione di un 'mark-up' (rincaro) sul pedaggio base della rete ferroviaria, che contribuisce alla copertura dei costi relativi a linee di nuova costituzione.

Il concetto del mark-up è ragionevole ma andrebbe applicato in maniera differente a seconda del livello di utilizzo delle singole tratte.

In parole semplici, la maggiorazione non dovrebbe essere applicata sulle tratte che non superano una soglia minima di treni giornalieri; dovrebbe essere applicata parzialmente sulle tratte dove c'è un utilizzo medio; e applicata interamente sulle tratte con alti livelli di utilizzo. Con riferimento alla rete AV italiana, il livello di utilizzo della tratta MI-FI è ben diverso da quello della RM-NA e ancora di più da quello della tratta TO-MI.

DUE CONDIZIONI PER IL SOVRAPPREZZO AV

- 1) ***LIBERALIZZAZIONE DEI SERVIZI UNIVERSALI***
- 2) ***PRINCIPIO DI SEPARAZIONE CONTABILE***

Lo strumento del mark-up può essere utilizzato non soltanto per contribuire alla copertura dei costi di costituzione delle nuove linee, ma anche per finanziare servizi particolari di trasporto ferroviario. E' il caso dell'Italia che, nella recente manovra Finanziaria, ha introdotto un sovrapprezzo al canone di utilizzo della rete ferroviaria, a carico di tutte le imprese che esercitano servizi di trasporto passeggeri sulle linee AV. In sostanza, un rincaro finalizzato al co-finanziamento dei cosiddetti servizi universali.

Premessa: primo, in Europa non esiste un simile provvedimento, anche se va ricordato che l'Italia è l'unico Paese europeo in cui sia stato liberalizzato il trasporto viaggiatori sulle linee AV.

Secondo: è importante notare che il concetto di servizio universale (ovvero il servizio cui tutti i cittadini hanno diritto, come le poste, l'elettricità, etc.),



Nuovo Trasporto Viaggiatori

non dovrebbe essere applicabile al trasporto ferroviario, laddove agli abitanti di qualsiasi sperduta località possa essere garantito il “diritto alla mobilità” con mezzi di trasporto collettivo più economici rispetto a quelli della ferrovia (sempre che quest’ultima non risulti una soluzione di trasporto economicamente sostenibile).

Non si spiega dunque perché il cittadino che utilizza i servizi AV debba pagare un prezzo più alto per contribuire al finanziamento di altri servizi ferroviari che possono essere sostituiti da soluzioni di trasporto più convenienti.

Se si intende comunque percorrere questa strada, sarebbe equo che la nuova norma fosse accompagnata da due condizioni:

- **liberalizzazione dei cosiddetti servizi universali.** Dal momento che le IF sono chiamate a contribuire alla copertura degli oneri economici relativi ai servizi poco redditizi, devono poter aspirare alla stessa gestione di tali servizi. E’ quindi indispensabile che essi vengano assegnati con procedura di gara pubblica;
- **separazione contabile dei servizi universali.** Per aumentare la trasparenza ed evitare sovvenzioni incrociate, la contabilità dei servizi oggetto di contratti pubblici deve essere tenuta separata da quella relativa ad altre attività prestate dal medesimo operatore ferroviario.



Nuovo Trasporto Viaggiatori

Rete AV, il pedaggio italiano al top in Europa

