

1.0 Il problema della congestione

Ogni automobilista sogna una strada completamente libera, con un panorama stupendo, per raggiungere località incantevoli. Ma questo accade solo nelle pubblicità delle automobili. La realtà è che le strade, con paesaggi spesso non attraenti, sono intasate da altri automobilisti, con lo stesso sogno, che ci costringono a rallentare, a frenare, quando non a fermarci in coda sotto il sole. In altre parole, la libertà individuale (di spostarsi) incontra un limite nella libertà (di spostarsi) degli altri.

In termini più tecnici, la limitata capacità stradale (offerta) a fronte di un'elevata richiesta di utilizzo (domanda) comporta che la velocità di percorrenza di un tratto di strada da parte di un veicolo sia nettamente inferiore a quella tecnicamente e legalmente consentita a causa della compresenza di altri veicoli. Se la densità (numero di veicoli per Km di strada) di veicoli è elevata, le velocità effettive possono essere molto basse o, addirittura, nulle. È il ben noto fenomeno della congestione, che, mentre alcuni anni fa, era seriamente presente solo in alcuni tratti dei grandi centri urbani, attualmente interessa la gran parte delle città, anche di media e piccola dimensione, e si sta diffondendo anche alle strade extraurbane. Inoltre, mentre nel passato la congestione era associata alle ore di punta, in corrispondenza dei flussi casa-lavoro, attualmente nelle grandi città esistono condizioni serie di congestione per molte ore della giornata.

L'estendersi e l'aggravarsi della congestione rende sempre più pressante la richiesta che "si faccia qualcosa". Questa richiesta è più forte dove le condizioni di congestione pregiudicano l'accessibilità a certi luoghi e da parte delle categorie di operatori economici che usano la strada¹ non per piacere ma per lavoro (recarsi al lavoro o trasportare merci). Oltre alla spiacevolezza di guidare in condizioni di traffico congestionato, la congestione rappresenta un costo economico legato al maggior tempo consumato per svolgere una attività, e quindi al minor numero di servizi svolti nell'arco della giornata. Pur essendo alquanto problematico stimare il costo economico della congestione (Button, 1993, p. 114), esistono alcune stime che mostrano che esso è molto rilevante². Inoltre, si deve considerare che la congestione aggrava l'impatto ambientale dei veicoli stradali – in quanto a basse velocità l'efficienza dei motori

Il road pricing: una misura auspicabile e realizzabile?

Romeo Danielis

RICERCATORE PRESSO IL DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE E STATISTICHE DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRIESTE

Road pricing was first suggested at a theoretical level by Pigou back in 1920, and at a political level in 1963 in the Smeed Report. Nevertheless, up to now it has only scarcely and partly been applied. In the light of the on-going debate and of recent experience, we speculate whether it is still to be regarded as desirable and feasible.

in termini di emissioni e di consumo di energia è più basso³ – e riduce l'attrattiva economica di un'area. Ma se c'è un accordo unanime sulla necessità di intervenire per ridurre la congestione, ci sono invece parecchi punti di disaccordo su come intervenire. Il problema è dibattuto da diversi punti di vista da parecchio tempo. Attualmente, gli economisti ed i pianificatori dei trasporti sembrano concordare sulla conclusione che gli interventi infrastrutturali – di espansione della capacità stradale o di costruzione di nuove strade – incidono molto debolmente sulla congestione per la presenza di una notevole domanda latente. Sono invece ritenute necessarie misure integrate che agiscono sia sull'offerta di trasporto, migliorandone l'efficienza, che sulla domanda. Questo secondo obiettivo – la gestione ed il controllo della domanda di trasporto – può attuarsi attraverso misure fisiche, regolamentari o fiscali (May, 1986), sia sui veicoli parcheggiati che su quelli in movimento. Il controllo del parcheggio si è dovunque presentato alquanto problematico e comunque lascia aperto il problema del traffico di passaggio. Sul traffico in movimento, l'inefficienza e, a volte, la rozzezza delle misure fisiche e regolamentari – verificata anche nelle città italiane (provvedimenti di targhe alterne, divieti di circolazione in determinate ore) – ha rilanciato l'interesse sulla possibilità di contenere il traffico e combattere la congestione attraverso misure fiscali.

La più a lungo discussa misura fiscale, sia in senso temporale che di pagine sulle riviste specializzate, ed anche la meno applicata è il *road pricing*. L'obiettivo di questo scritto è di presentare una breve rassegna della discussione sul *road pricing* per rispondere alle seguenti domande: alla luce della discussione teorica e delle esperienze empiriche è auspicabile che si adottino misure di *road pricing*? E – visto che per decenni questa misura lodata e caldeggiata nella letteratura teorica ha trovato solo poche e parziali applicazioni pratiche – il *road pricing* è ora tecnologicamente e politicamente realizzabile? E come dovrebbe essere introdotto?

2.0 Il road pricing

Per illustrare le relazioni di tipo ingegneristico che sottostanno alla congestione vengono convenzionalmente usati i grafici 1a e 1b⁴. Il grafico 1a mostra la relazione inversa, assunta per semplicità lineare, che esiste tra