

La quantificazione economica dei costi ambientali come strumento di politica dei trasporti

Paolo Sartor

DOTTORANDO IN INGEGNERIA DEI TRASPORTI,
IUAV ISTITUTO UNIVERSITARIO DI ARCHITETTURA DI VENEZIA

Alberto Santel

DIRIGENTE UFFICIO TRAFFICO, COMUNE DI BOLOGNA

The research is divided into two sections. In sections 1, a review was completed on state-of-the-art literature in the field of transport costs and externalities. The aim of the review is two fold: a) to estimate monetary values and parameters used in section 2; b) to enlighten the links between different policy options and both interest at stake and developmental developments. In sections 2 a quantitative analysis was completed using a cost-benefit approach to best be impacts of traffic diversion - from road to rail transport - on a wide range of indicators: congestion, economy, accident and the environment.

lordi appaiono sensibili nel caso analizzato (asse autostradale Torino-Trieste, molto significativo in quanto è l'asse più carico del Paese) e dell'ordine delle 100 Lire tonn-Km, cioè dello stesso ordine, per intenderci, delle tariffe medie del trasporto stradale.

0.2 Indicazioni di politica dei trasporti

Iniziamo considerando le alternative logiche che si presentano. Si può intervenire sul settore per via normativa e per via tariffaria. Tali interventi possono a loro volta interessare un modo o l'altro, con segno opposto, cioè vincolando o tassando il modo che genera esternalità o sussidiando il modo che non ne genera.

Mantenendoci a livello teorico occorre subito osservare che l'intervento tariffario è, quando possibile, più efficiente perché consente agli utenti di agire con comportamenti ottimizzanti. In altre parole, saranno selezionati gli operatori più efficienti e i trasporti più necessari. Sempre dal punto di vista teorico, è più efficiente tassare le esternalità che sperare di diminuirle sussidiando i modi con minori esternalità. E in effetti questa è la politica della teoria: infatti sussidiare i modi meno inqui-

per l'azione pubblica. Diventa allora essenziale "misurare" i costi connessi a diverse alternative di ripartizione modale, per derivarne indicazioni di linee di azione non ideologiche. In questo studio in particolare ci si concentra sui costi esterni cessanti, per la collettività, di una tonnellata-Kilometro sottratta al sistema autostradale.

In altri termini si valutano i benefici sociali lordi di trasferire una tonnellata di merci dalla strada alla ferrovia. Benefici sociali lordi, si è detto in quanto non sono stati valutati i costi sorgenti per il sistema ferroviario che sono rilevanti nel lungo periodo, e di movimentazione terminale, né i costi non monetizzabili attinenti al tempo, alla flessibilità, ecc. che giocano a favore del trasporto su gomma.

Tali benefici sociali

0 Prefazione

(a cura del professor Marco Ponti, Docente di Economia dei Trasporti IUAV Venezia)

0.1 Alcune considerazioni generali

La presente ricerca che ho proposto e diretto per conto delle FS SpA con poca fatica, dato il valore dei due ricercatori coinvolti nell'elaborazione è stata formulata in un contesto del trasporto merci che potremmo definire difensivo

Infatti il declino storico di questo modo di trasporto, nato e sviluppato essenzialmente con la prima rivoluzione industriale nel secolo scorso, è accompagnato nei paesi industriali da crescenti problemi di scarsità di risorse pubbliche e dalle concomitanti modificazioni della domanda di trasporto industriale, sempre più orientata a prodotti "ricchi e leggeri" per i quali il vantaggio tecnico del mondo ferroviario (bassi costi per grandi quantità) è irrilevante.

Nel contesto europeo questa posizione "difensiva" riflette una contraddizione tragica: infatti mentre nei paesi con abbondanza di spazio (gli USA in particolare) la sostanziale dominanza nel trasporto su gomma risulta assorbibile senza traumi eccessivi, in paesi "densi" e con insediamenti storici difficilmente modificabili la dominanza della gomma genera fenomeni di congestione e inquinamento non risolvibili con l'estensione delle infrastrutture stradali. Né il progresso tecnico ferroviario (velocità soprattutto) può da solo risolvere la contraddizione, in quanto come vedremo, i fenomeni più negativi del trasporto su gomma si verificano in aree dense, cioè per segmenti della domanda (breve distanza, bassi carichi) per cui il mondo ferroviario non può essere recuperato, neppure espandendo l'offerta di servizi ed infrastrutture.

Da qui la necessità di una rilevante attenzione ad interventi regolatori, sia normativi che tariffari, ed ai costi e ai benefici di tali interventi, poiché i meccanismi di mercato sono in questo caso sensibilmente distorti e quindi non forniscono che segnali deboli e frammentari