



Costi esterni e scelte trasportistiche: il caso dei flussi merci del Nord Italia

Daniela Ambrosino – Claudio Ferrari – Anna Sciomachen – Alessio Tei
Dipartimento di Economia – Università di Genova



SIET – Milano, 29 giugno – 1 luglio 2015



Agenda

- ◆ Costi esterni e trasporti
- ◆ Attuali politiche
- ◆ Possibilità di intervento

I costi esterni

- ◆ I costi esterni (Pigou, 1932) sono uno degli elementi maggiormente studiati in ambito trasportistico perché influiscono sulla corretta stima dei costi complessivamente generati
- ◆ Come suggerito dalla letteratura, i costi totali possono essere suddivisi in:
 - ◆ Costi privati, ovvero i costi monetari percepiti dall'utente
 - ◆ Costi sociali, ovvero quelli che ricadono sulla collettività, non direttamente percepiti dall'utente (ad es. la congestione e l'inquinamento)
- ◆ L'UE e l'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) stanno spingendo per una maggiore redistribuzione dei costi totali in ambito trasportistico, al fine di far ricadere anche i costi sociali sull'utenza (ad es. Eurovignette)

I costi esterni

- ◆ Esempi dei costi esterni sono (Maibach et al., 2008):
 - ◆ Inquinamento atmosferico
 - ◆ Rischio
 - ◆ Congestione
 - ◆ Inquinamento acustico
 - ◆ Inquinamento idrico
 - ◆ Cambiamento climatico

Il contributo dei trasporti alle emissioni comunitarie

- ◆ Tra i maggiori “contributi esterni” dei trasporti, vi è quello delle emissioni. Nel 2011, l’EEA ha stimato che:
 - ◆ Il 26% delle emissioni comunitarie sono generate dal trasporto su gomma;
 - ◆ il 21% delle emissioni comunitarie sono provocate dalle altre modalità di trasporto;
- ◆ Per tale motivo, l’UE ed i governi nazionali si sono impegnati a:
 - ◆ Migliorare lo shift modale
 - ◆ Determinare politiche di “internalizzazione” dei costi esterni

Politiche di shift modale

- Il riequilibrio per lo shift modale è dato dall'assunto che la modalità stradale (quella largamente più utilizzata) generi maggiori costi esterni delle altre modalità. Stando ai valori suggeriti dall'EEA, ad esempio:

Year	IWW	Maritime	Rail	Road
CO ₂ per t/km	31,40	13,98	21,44	108,08

Fonte: rielaborazione da EEA

- Per tale motivo, sono stati introdotti diversi strumenti di incentivo per ottenere il riequilibrio delle modalità di trasporto, sia in Italia che in Europa:
 - Politiche di incentivo alla variazione del trasporto (ad es. Ecobonus, Ferrobonus)
 - Politiche di maggior offerta di alternative (ad es. MoS, corridoi trans-europei)

Internalizzazione dei costi

- ◆ Le politiche di internalizzazione dei costi sono legate ad una valutazione monetaria dei costi esterni generati da un determinato trasporto. Esse hanno differenti difficoltà legati a:
 - ◆ Stima di valori non monetari (ad es. Maibach et al., 2008)
 - ◆ Riconoscimento da parte dell'utenza
 - ◆ Accettazione da parte dell'utenza
- ◆ Esempi di internalizzazione dei costi possono essere ritrovati in differenti politiche italiane e comunitarie, ad esempio:
 - ◆ Eurovignette
 - ◆ Road pricing

Le due politiche a confronto

Shift modale

- ◆ Contributi per la variazione di soluzione
- ◆ Sostenibilità eco-fin di breve-medio periodo
 - ◆ Albanese et al. (2013)
- ◆ Buona accettazione
- ◆ Facilità di implementazione delle misure

Internalizzazione

- ◆ Maggior costo in proporzione ai costi totali generati
- ◆ Sostenibilità di lungo periodo
- ◆ Basso livello di accettazione
- ◆ Difficoltà di valutazione e implementazione

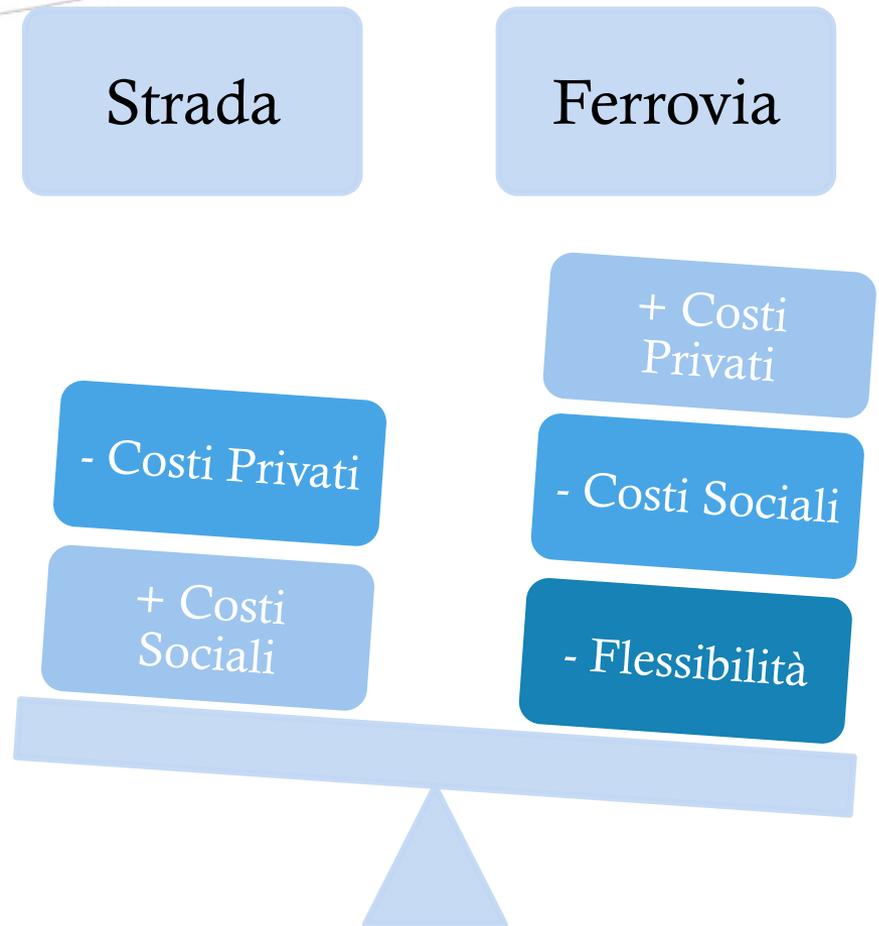
Mentre risultano più semplici le politiche di shift modale, l'internalizzazione appare l'unica soluzione di lungo periodo

Il trasporto intermodale

- ◆ Per quel che concerne le merci, il crescente tasso di containerizzazione e la possibilità di sviluppare corridoi logistici complessi hanno recentemente influenzato anche la possibilità di introdurre politiche miste idonee a creare reti intermodali.
- ◆ Tale fattore è legato al fatto che:
 - ◆ A seconda delle distanze percorse potrebbe esserci una differente convenienza nella scelta modale (ad es. Hoover)
 - ◆ L'attrattività di molti nodi del trasporto è valutata non solo rispetto ai costi monetari ma anche rispetto alla qualità dei collegamenti intermodali (ad es. Tongzon [2009] per i porti; Notteboom e Rodrigue [2008] per gli interporti)
 - ◆ L'estensione di reti altamente integrate potrebbe limitare i vantaggi della strada e rendere meno onerosa l'internalizzazione dei costi (ad es. Ambrosino et al., 2015)

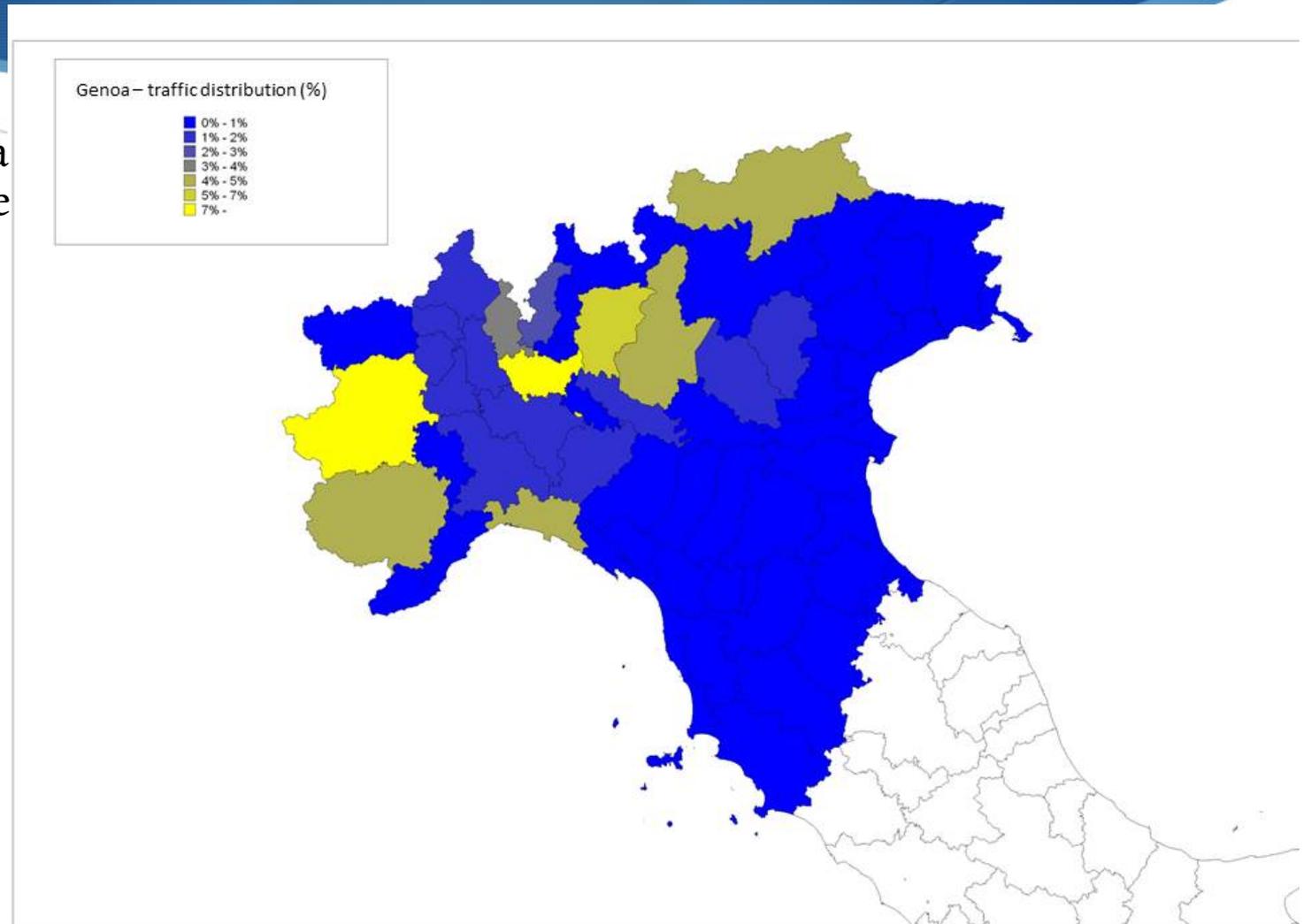
Perché l'approccio integrato?

- Lo sviluppo di un approccio integrato dovrebbe assicurare l'utilizzo della modalità più conveniente (non solo in termini di costi privati). Per effettuare ciò è necessario lo sviluppo di una rete efficiente di nodi idonei al "trasbordo" dei flussi.
- La riduzione dei costi esterni potrebbe quindi essere dovuta da un mix di fattori legati sia al "naturale" riequilibrio modale che all'internalizzazione di alcuni costi.



Un esempio applicato alla distribuzione di flussi in Nord Italia

L'attuale uso della ferrovia è inferiore al 20% del totale (circa 30 treni al giorno). Anche l'efficienza delle MoS collegate risulta inferiore alle aspettative (CNAL, 2011).



Una soluzione

- ◆ Come studiato in Ambrosino et al. (2015) e Albanese et al. (2013) per il caso italiano, una soluzione potrebbe essere:
 - ◆ Internalizzazione dei costi esterni
 - ◆ Creazione di una rete di nodi logistici idonei a integrare differenti tipologie di flusso (idonei a non incrementare i costi totali percepiti dagli utenti)
 - ◆ Creazione di una rete di servizi alternativi “auto-sostenibili” (MoS non point-to-point)

Conclusioni e future ricerche

- ◆ Nonostante un'estesa letteratura di settore, pochi sono gli esempi di “internalizzazione dei costi” che hanno avuto successo
- ◆ Risulta meno estesa la letteratura focalizzata sulle stime dei costi esterni
- ◆ Le principali politiche si rifanno ad incentivi legati al riequilibrio modale che, però, nel lungo periodo risultano spesso non sostenibili
- ◆ Una soluzione potrebbe risultare dall'integrazione delle reti, tale da ridurre il differenziale in termini costi privati/sociali
- ◆ Il proseguo dello studio è legato alla proposta di pianificazione inclusa in Ambrosino et al. (2015) sulla possibilità di introdurre una “corona” di interporti atti a incrementare l'efficienza del trasporto intermodale in Italia

Suggerimenti?

Grazie per l'Attenzione

Claudio Ferrari – ferrari@economia.unige.it

Alessio Tei – tei@economia.unige.it

