

GLI STRUMENTI ECONOMICI PER LA REGOLAZIONE DEL TRASPORTO URBANO

Pro e contro

Gerardo Marletto
Dipartimento di Economia Impresa Regolamentazione
Università di Sassari

GLI ARGOMENTI

- 1. La regolazione economica del trasporto urbano:
due approcci alternativi**
- 2. Gli strumenti per la regolazione del trasporto urbano:
una rassegna sintetica**
- 3. Conclusioni**

**1. LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEL TRASPORTO:
L'APPROCCIO ORTODOSSO/1**

Il trasporto urbano è un mercato:

- **che dovrebbe garantire l'ottimo sociale ed economico**
- **ma non ci riesce perché ci sono relevantissime esternalità negative (danni alla salute, inquinamento, congestione, ecc.)**
- **per questo motivo è necessario un intervento pubblico**

**1. LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEL TRASPORTO:
L'APPROCCIO ORTODOSSO/2**

**La regolazione economica rafforza il mercato del
“trasporto urbano”:**

- **migliorando la sua capacità di autoregolazione (assicurazioni, diritti di mobilità, ecc.)**
- **correggendo i segnali di prezzo sbagliati (tasse sui carburanti, pedaggi, ecc.)**

**1. LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEL TRASPORTO:
L'APPROCCIO NON ORTODOSSO/1**

Il trasporto urbano è un regime socio-tecnico:

- **frutto di una storia passata dove hanno pesato interessi, comportamenti, decisioni**
- **che oggi è bloccato in un assetto obsoleto dal punto di vista economico e ambientale (il regime dell'auto di proprietà)**
- **per questo motivo è necessario un intervento pubblico**

**1. LA REGOLAZIONE ECONOMICA DELLA MOBILITA':
L'APPROCCIO NON ORTODOSSO/2**

La regolazione economica è solo uno dei possibili strumenti:

- **per avviare e rendere percorribile un processo di transizione verso un nuovo regime del trasporto urbano (tpl + sharing + flessibili + bici + TDM + city logistics...)**
- **governando le tre dimensioni strutturali del cambiamento: tecnologie/organizzazioni, istituzioni, valori**

**2. PRO E CONTRO DEGLI STRUMENTI PER LA REGOLAZIONE
ECONOMICA DEL TRASPORTO URBANO/1**

Gli strumenti per la correzione dei segnali di prezzo:

- **pagare la sosta (il caso romano)**
- **pagare l'accesso (il caso londinese)**
- **pagare l'acquisto (il caso danese)**

Gli strumenti per l'autoregolazione del mercato

- **usare/scambiare diritti di mobilità (il caso genovese)**

2. PRO E CONTRO DEGLI STRUMENTI PER LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEL TRASPORTO URBANO/2

Le cautele generali:

- **creare le condizioni per l'accettabilità (studi, sondaggi, sperimentazioni, ecc.)**
- **valutare l'efficacia (ex-ante, in itinere, ex-post)**

**2. PRO E CONTRO DEGLI STRUMENTI PER LA REGOLAZIONE
ECONOMICA DEL TRASPORTO URBANO/2**

I pro:

- **generano disincentivi (ma che cosa viene disincentivato?)**
- **generano risorse (per chi e per che cosa?)**

2. PRO E CONTRO DEGLI STRUMENTI PER LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEL TRASPORTO URBANO/3

I contro:

- **generano comportamenti distorsivi (sosta circolante, allungamenti di percorso, spiazzamento delle motivazioni etiche, ecc.)**
- **generano effetti redistributivi indesiderati (carattere regressivo, penalizzare gli espulsi dalla città, ecc.)**

3. CONCLUSIONI

Un quesito di fondo:

- **Qual è l'obiettivo?**
Restare/Uscire dal regime dell'auto di proprietà?

Tre cautele:

- **Integrare sempre con altri strumenti**
- **Fare attenzione agli effetti indesiderati**
- **Verificare i risultati in itinere**

Una certezza:

- **No alle mode: la congestion charge non è la panacea di tutti i mali**

GRAZIE DELL'ATTENZIONE!

marletto@uniss.it