

Interreg III C
Progetto MARE
Sotto-Progetto TRAMO
Università degli Studi di Genova
Dipartimento POLIS

La Valutazione dei Costi Esterni della
Mobilità a supporto delle politiche
urbane di trasporto

Il Caso Studio di Genova



Next EU 500+ Project
INTERREG III C



L'utilizzo dei mezzi di trasporto porta con se una serie di costi, meglio definiti come costi esterni o esternalità negative, di tipo sanitario, ambientale, al patrimonio immobiliare, alle attività produttive ed alle attività sociali che ricadono sulla collettività perché non completamente sostenuti da chi ne è effettivamente responsabile.

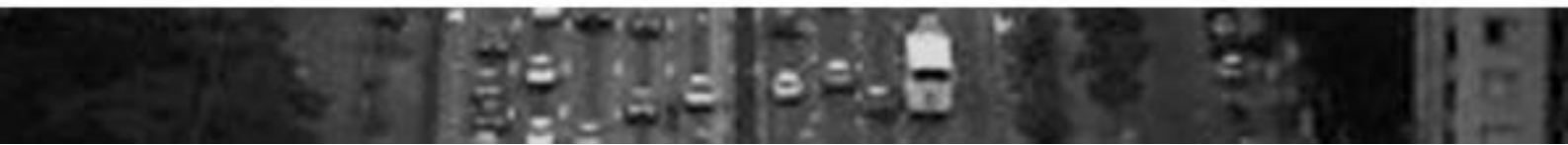
Questi costi riguardano tra gli altri:

- Danni alla salute per inquinamento acustico e atmosferico
- Danni alla salute per incidentalità
- Danni economici dovuti alla congestione ed alla conseguente perdita di tempo
- Occupazione di suolo per sosta e transito dei diversi veicoli
- Costi di manutenzione delle infrastrutture viarie
- Costi per la manutenzione del patrimonio edilizio da inquinamento
- Danni legati ai cambiamenti climatici provocati dai gas serra
- Costi per lo smaltimento dei mezzi

Vi è quindi la necessità di valutare l'incidenza e la sostenibilità dei costi sulla collettività.



Si è quindi proceduto alla valutazione delle esternalità imputabili ai sistemi di trasporto nell'area del Municipio Centro Est del Comune di Genova, riconosciuto come l'ambito caratterizzato da una maggiore attrattività rispetto al comune ed all'esterno dello stesso. Verso tale area, per i servizi e le funzioni che offre, viene di conseguenza espressa una elevata domanda di spostamento.



Lo studio ha riguardato la valutazione dei costi derivanti dall'uso dei mezzi pubblici e privati che utilizzano la rete stradale dell'area di studio, ed in particolare:

Automobili

Mezzi a due ruote

Autobus

Utilizzando il metodo ExternE Transport, largamente testato a livello europeo, è stato infatti possibile procedere alle stime attraverso l'utilizzo di parametri di monetizzazione di cinque diverse categorie di impatto:

CATEGORIA

Gas Serra

Inquinamento Atmosferico

Rumore

Incidentalità

Congestione

DANNI MONETIZZATI (ExternE)

Danni alla salute umana e all'agricoltura

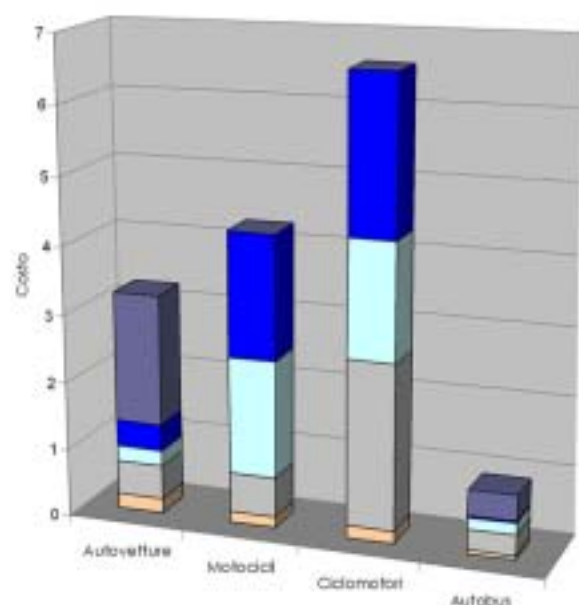
Danni alla salute e al patrimonio edilizio

Danni fisici per il superamento delle soglie

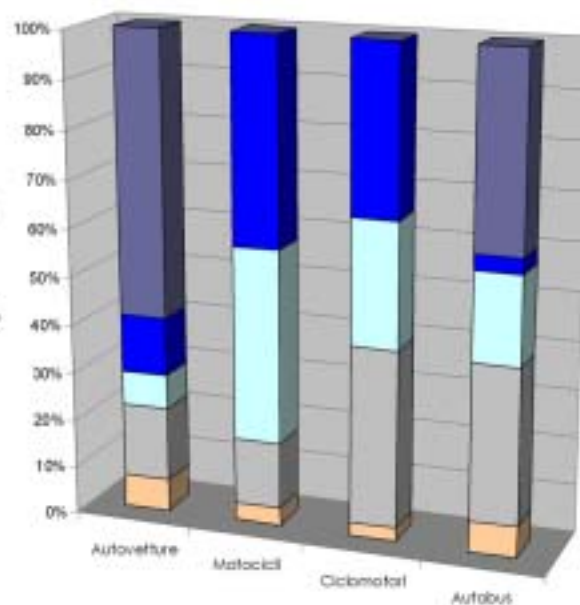
Danni alla salute, risarcimenti e spese

Perdita di produttività per tempo perso

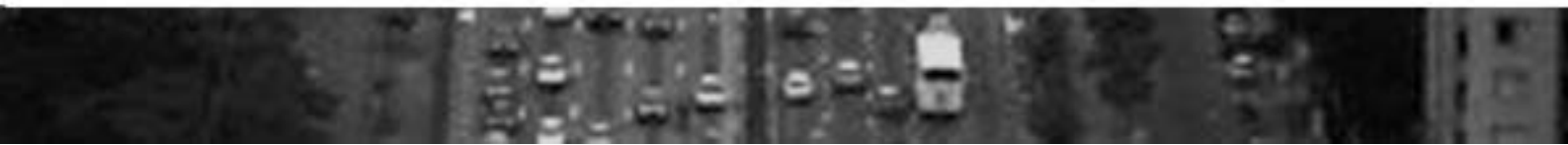
Costo chilometrico per passeggero



Peso percentuale degli impatti



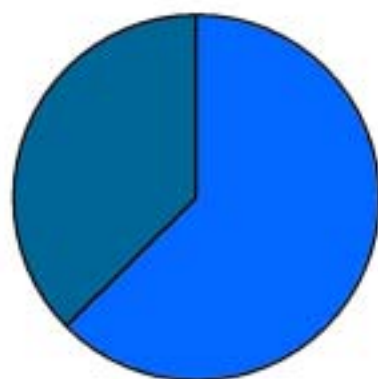
I parametri utilizzati per il calcolo delle esternalità complessive, riportati nei grafici precedenti, si riferiscono alla densità di passeggeri movimentati per ciascun chilometro di rete stradale, ai quali viene attribuito un valore economico, ovvero un costo.



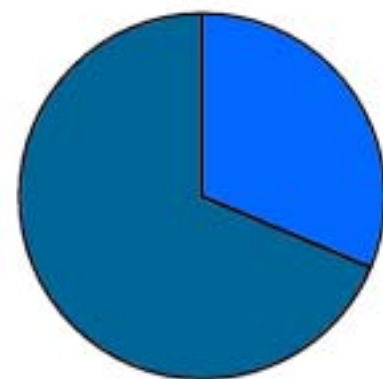
I risultati contenuti nel rapporto sono serviti a mettere in luce un problema reale e non sempre considerato nell'ambito delle politiche di trasporto portate avanti dagli enti preposti, che distorce il mercato del trasporto a discapito dei mezzi pubblici, meno dannosi per la collettività e per l'ambiente.

Va in ogni caso considerato che i danni sociali e ambientali, seppur quantificabili, rappresentano perdite ben più gravi di quanto possa sintetizzare il valore economico in sé (vite umane, aumento della morbilità, compromissione dell'ambiente, peggioramento della qualità della vita).

Numero degli spostamenti



Costi esterni stimati



■ Privato
■ Pubblico

L'incidenza dei costi esterni del traffico privato stimata sull'intero arco della giornata è pari a 16000€/giorno.

Il costo giornaliero è stato valutato utilizzando i dati di traffico al 2007 riferito ai due principali assi che permettono l'attraversamento dell'area, le due circonvallazioni, a mare e a monte.

Per comprendere la reale incidenza di tali costi deve essere considerato come, con una lunghezza di poco meno di 11 km complessivi, queste due direttrici rappresentino solo una piccola parte della rete stradale che serve l'area oggetto di studio, che si sviluppa complessivamente per 80 km circa.

Le politiche di regolamentazione devono non solo provvedere a far corrispondere i costi esterni a chi produce effettivamente il danno, ma devono mirare alla sua mitigazione in termini assoluti.

Risulta pertanto necessario intervenire complessivamente sul sistema del trasporto, che è responsabile di ingenti costi per la collettività, prospettando soluzioni maggiormente sostenibili attraverso la diminuzione delle esternalità complessive, che, a livello nazionale sono stimabili con il 3% del PIL.