

DIFFERENT – REAZIONE DELL’UTENZA E DIFFERENZIAZIONE EFFICIENTE DI TARIFFE E PEDAGGI

CLIENTE: *Commissione Europea, DG TREN*

ANNO: *2006 –2008*

DESCRIZIONE:

Il progetto di ricerca DIFFERENT è stato realizzato nell’ambito del VI Programma Quadro di ricerca della Commissione Europea.

Obiettivi del progetto

I principali obiettivi dei progetti DIFFERENT erano:

- migliorare la comprensione delle reazioni degli utenti di fronte alla differenziazione dei prezzi (nel settore del trasporto).
- sviluppare un approccio scientificamente fondato per determinare una differenziazione efficiente nell’ambito di meccanismi di tariffazione delle infrastrutture basate sui costi e per valutare gli impatti di tali meccanismi sul comportamento degli utenti.
- Analizzare e dimostrare i benefici e l’efficacia di schemi di tariffazione e tassazione differenziata riguardo alla gestione della mobilità, alle esternalità, agli aspetti di equità e per ottenere introiti in grado di coprire i costi di infrastruttura.
- Fornire raccomandazioni sul piano delle politiche, in generale e in particolare riguardo alle Politiche Comuni Europee dei Trasporti.

Potenzialmente, le applicazioni del principio di differenziazione tariffaria sono molteplici e includono dimensioni quali:

- il tempo, ad esempio nel caso di congestione o inquinamento acustico;
- la localizzazione, ad esempio in funzione del grado di congestione in diverse aree;
- il tipo di infrastruttura, per tenere conto di differenze dal lato dell’offerta;
- il tipo di utenza (o di categoria di trasporto merci), per catturare la disponibilità a pagare della domanda;
- il tipo di veicolo o di peso e dimensione, per considerare ad esempio l’impatto sui costi di manutenzione.

Metodologia

Un aspetto chiave nell’applicazione concreta della differenziazione tariffaria è la necessità di comprende-

re le reazioni della domanda e questo aspetto è stato studiato in DIFFERENT sia in chiave teorica che per mezzo di analisi empiriche. Queste ultime, basate su casi studio, hanno costituito il nucleo principale del progetto. Sono dunque stati analizzati alcuni casi in cui la differenziazione tariffaria è effettivamente applicata. Poiché in diversi settori mancano esperienze reali di tariffazione differenziata, si è fatto anche uso di ricerche di tipo Preferenze Dichiarate. Inoltre, sono anche stati usati dei modelli per studiare gli effetti della differenziazione.

Il ruolo di TRT

Nell’ambito del progetto, TRT ha guidato le attività mirate a valutare gli effetti della differenziazione tariffaria sugli operatori del trasporto stradale merci. Inoltre TRT ha anche coordinato applicazioni modellistiche per l’analisi degli impatti di schemi di pedaggio differenziato su strade interurbane.

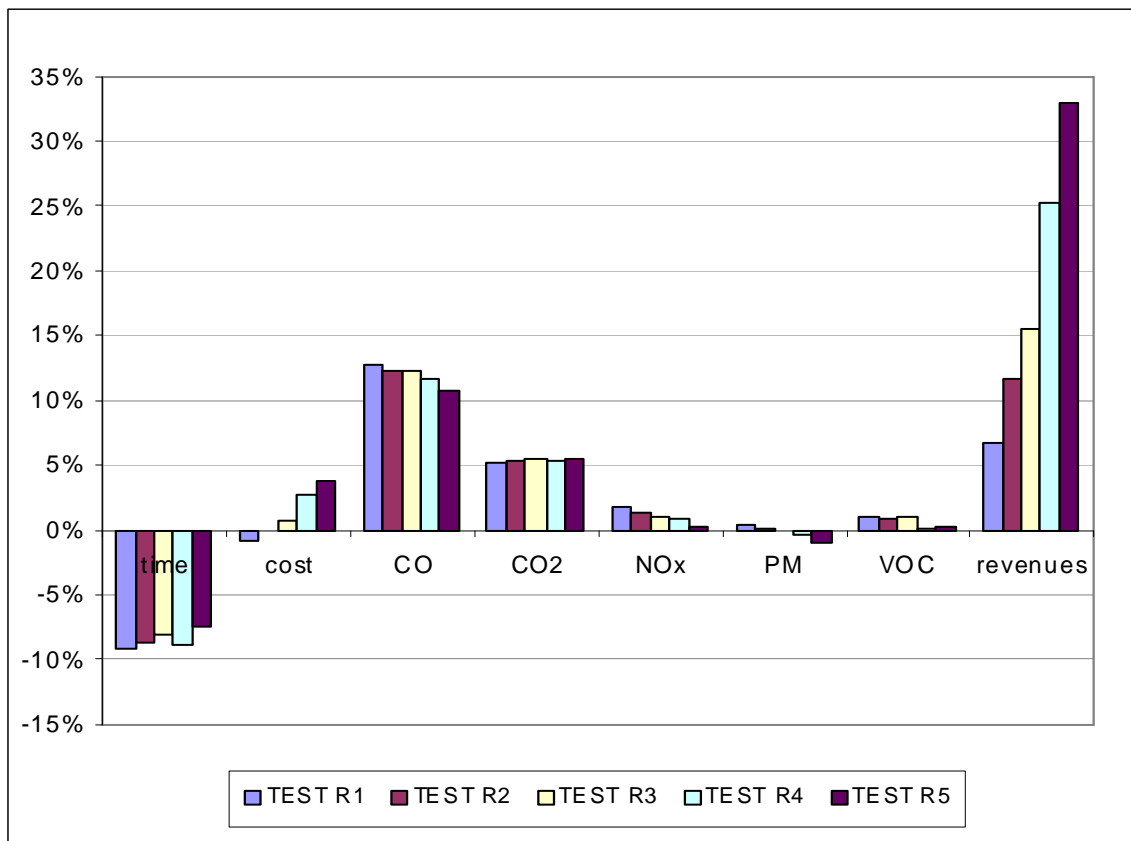
Principali risultati

Il progetto ha prodotto un vasto insieme di evidenze e di insegnamenti riguardo all’applicazione della differenziazione tariffaria in vari mercati, nonché indicazioni riguardo alla definizione e implementazione di nuovi schemi di differenziazione tariffaria per le infrastrutture da applicare al mondo reale. Con particolare riferimento all’ambito della tariffazione stradale su percorsi extraurbani, le conclusioni principali dello studio sono le seguenti:

- La differenziazione dei pedaggi stradali è generalmente percepita come una misura equa ed accettabile;
- La differenziazione dei pedaggi stradali è efficace; la sua applicazione induce cambiamenti percepibili nel comportamento della domanda;
- l’impatto è tuttavia generalmente limitato, almeno nel breve periodo. Si registrano dei cambiamenti di percorso e il settore del trasporto stradale merci è indotto a incrementare l’efficienza.

- Il cambio del modo di trasporto è una reazione molto improbabile, soprattutto nel caso del trasporto di merci;
- Sempre nel breve periodo, la differenziazione delle tariffe non sembra essere una misura efficace per ottenere miglioramenti sul lato dell'impatto ambientale;
- Obiettivi diversi possono richiedere differenti schemi di differenziazione, ad esempio uno schema mirato a massimizzare la raccolta di introiti in funzione del finanziamento di progetti infrastrutturali può non essere adatto a determinare un miglioramento dei livelli di servizio sulla rete di trasporto.
- Il contesto di applicazione è importante: nel caso di corridoi non congestionati è più facile implementare schemi di differenziazione atti a raccogliere risorse finanziarie, ma è generalmente difficile ottenere benefici sociali, che possono risultare solo ponendo dei vincoli sulle modalità di utilizzo degli introiti. Invece, in aree congestionate è possibile che pedaggi differenziati aiutino a migliorare i livelli di servizio della rete, ma al prezzo di prevedere la tariffazione anche di strade ordinarie, il che è politicamente impegnativo.

Ulteriori informazioni sono disponibili su sito web:
www.different-project.eu/



Esempio di confronto tra scenari di differenziazione tariffaria autostradale