

Il prezzo del carburante nelle stazioni di servizio è il risultato della somma di diversi componenti, quali il prezzo della materia prima, il margine lordo dell'azienda (che include la remunerazione di tutte le fasi di lavorazione e distribuzione più i profitti dell'azienda e del rivenditore) e le tasse, come accise e IVA. La componente del prezzo del margine lordo incide per appena l'8%; il prezzo della materia prima invece, che rappresenta circa 1/3 del prezzo totale¹, è soggetto a variazioni di quotazione di borsa internazionale e agli effetti delle fluttuazioni valutarie, pertanto il suo ammontare può variare in modo sostanziale nel tempo.

La componente più rilevante, le tasse, può essere ridefinita sulla base di decisioni politiche, determinando quindi una variazione significativa del prezzo totale del carburante: nei paesi europei le accise e l'IVA rappresentano generalmente più della metà del prezzo finale².

La situazione ipotetica analizzata attraverso il modello è l'aumento del prezzo finale del carburante del + 50%. Poiché il prezzo del carburante è altamente percepito dagli utenti, insieme ai pedaggi che potrebbero dover pagare durante il viaggio, la decisione in merito alla durata del viaggio con un'auto privata e al tipo di strada percorsa viene a dipendere dal livello complessivo del prezzo del carburante.



1: http://www.unione petrolifera.it/?page_id=303, accesso 18/04/2018

2: Georgina Santos, Road fuel taxes in Europe: Do they internalize road transport externalities?, *Transport Policy*, Volume 53, 2017, Pagine 120-134

L'impatto sul prezzo del carburante incide sull'aumento dei costi di esercizio del veicolo ed è la parte del Costo Generalizzato che varia con la durata del viaggio. Il primo scenario simula l'effetto di un aumento del 50% del prezzo del carburante, che corrisponde a circa un + 25% dei costi di esercizio del veicolo. Questa variazione ha conseguenze limitate nel cambio modale e rimane limitata alla scelta del percorso diverso.

Osservando la mappa di tutta Italia è possibile apprezzare le variazioni dei flussi nel sistema stradale. La mappa è per lo più "rossa". Ciò significa che il sistema stradale ha perso traffico a favore del sistema di trasporto pubblico. Questo fatto, in linea di principio, non è ovvio, poiché in caso di indisponibilità o inefficacia del trasporto pubblico qualsiasi aumento di carburante aumenterebbe i costi privati ma non comporterebbe alcun cambio modale. In effetti, questo è ciò che accade: non tutti i corridoi stradali perdono traffico. In realtà, l'effetto principale è visibile solo sui rapporti a lunga distanza, mentre il traffico sulle strade locali è pressoché invariato. Ciò significa che il sistema del trasporto pubblico è percepito come "utile" solo per le grandi distanze.

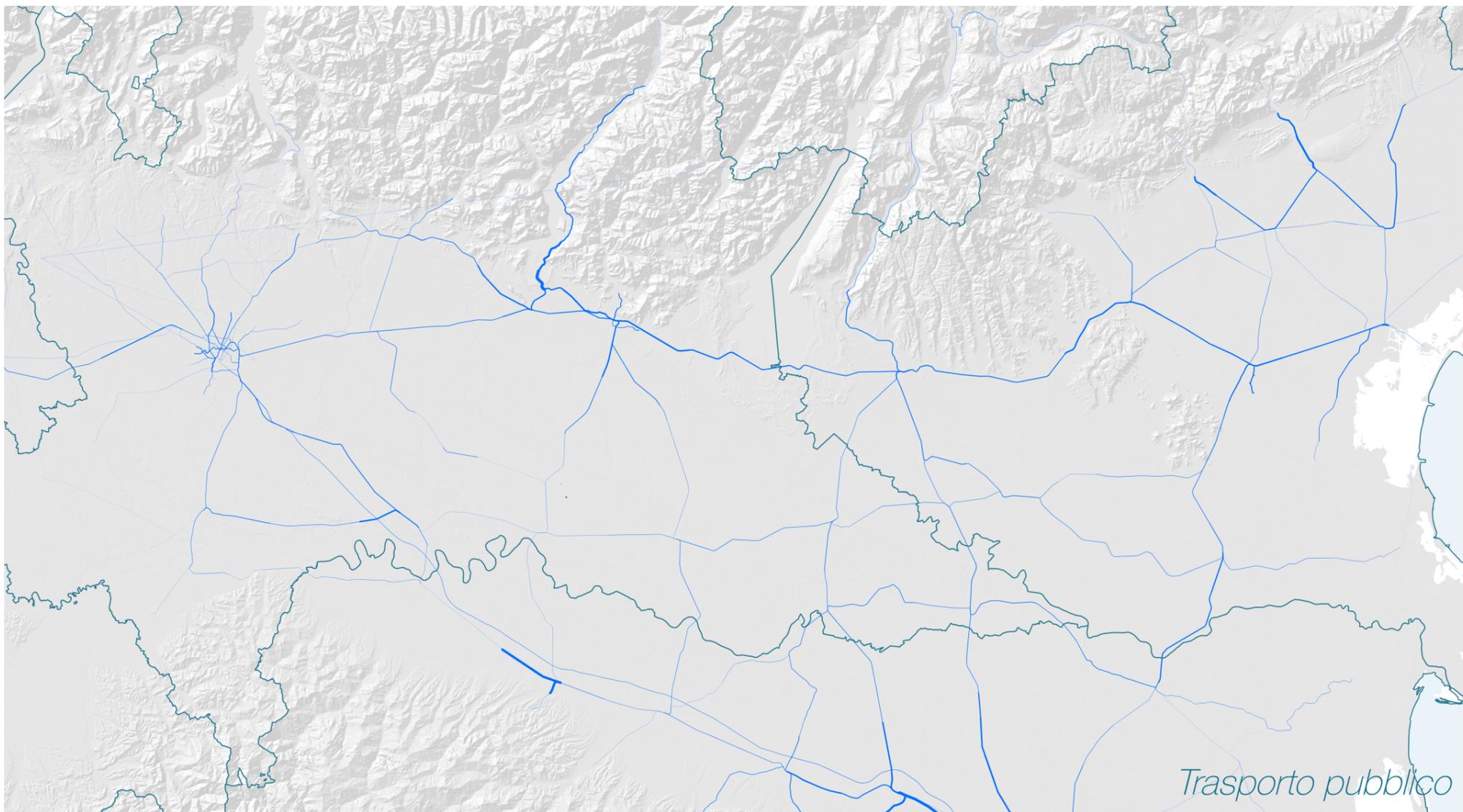
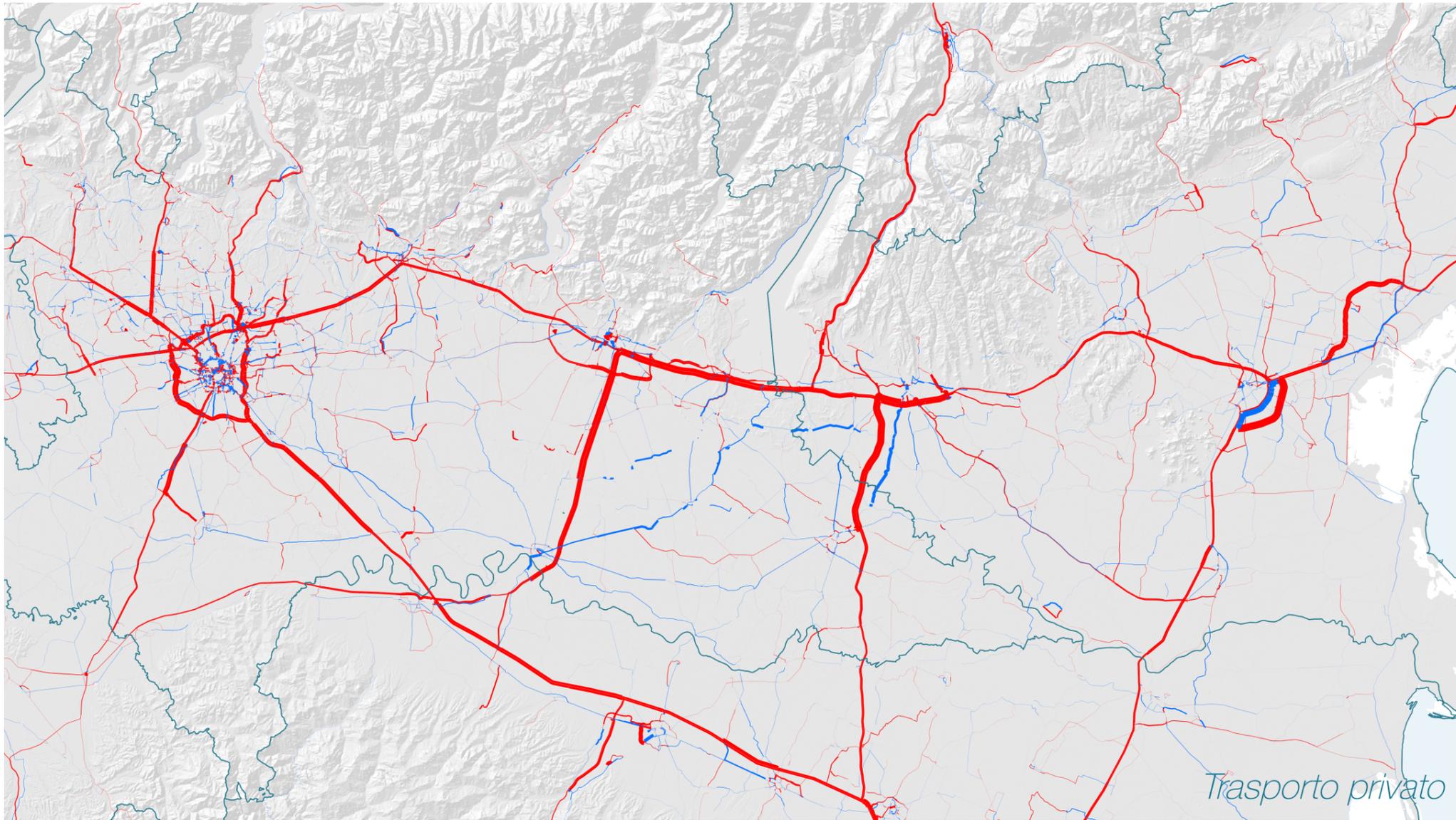
Alcune strade sembrano "blu", il che significa che hanno ricevuto traffico da altre strade, in genere perché più brevi e consentendo un risparmio sui costi del carburante. L'immagine sottostante mostra cosa accade nel sistema di trasporto pubblico. La piccola percentuale di utenti che sono passati al trasporto pubblico è distribuita in modo non uniforme. In alcuni contesti l'alternativa al trasporto pubblico è più attraente, tipicamente per flussi di pendolarismo più lunghi (ad esempio intorno a Brescia o nel nord della Puglia).



Simulazione effettuata col modello nazionale multimodale e multiscalarare iTraM (Italian Transport Model), sviluppato da META srl in collaborazione con il Laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL) del Politecnico di Milano.

Non tutti i buoni sistemi di trasporto attraggono flussi: Milano è quasi invisibile, segno del fatto che il trasporto pubblico è già utilizzato e che chi non lo utilizza non ha una vera alternativa.

— Incremento — Diminuzione



Scenario prezzo carburante + 50% Variazione flussi stradali; focus Pianura Padana

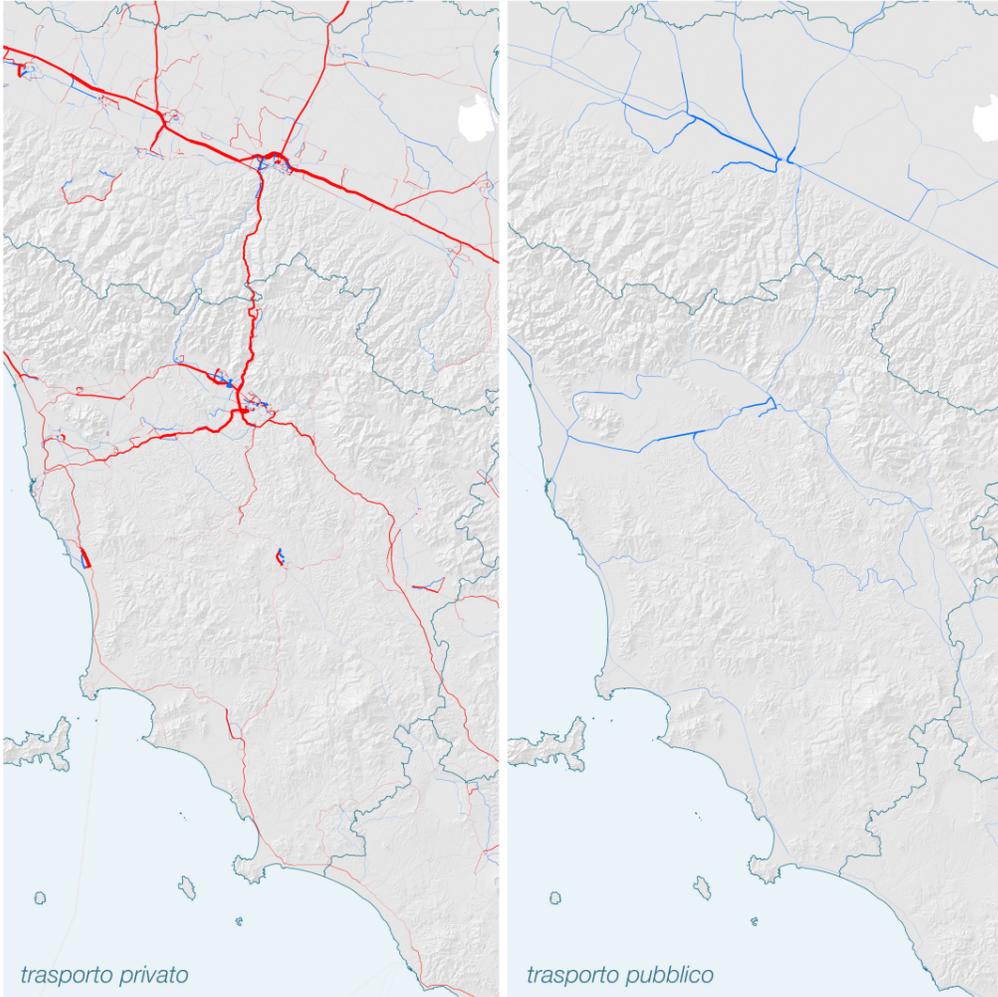


È permesso distribuire il materiale originale senza alcuna modifica, anche a scopi commerciali, a condizione che venga riconosciuta una menzione di paternità adeguata e venga fornito un link alla licenza. Quindi non è consentita la distribuzione del materiale, remixato o basato sul materiale licenziato.

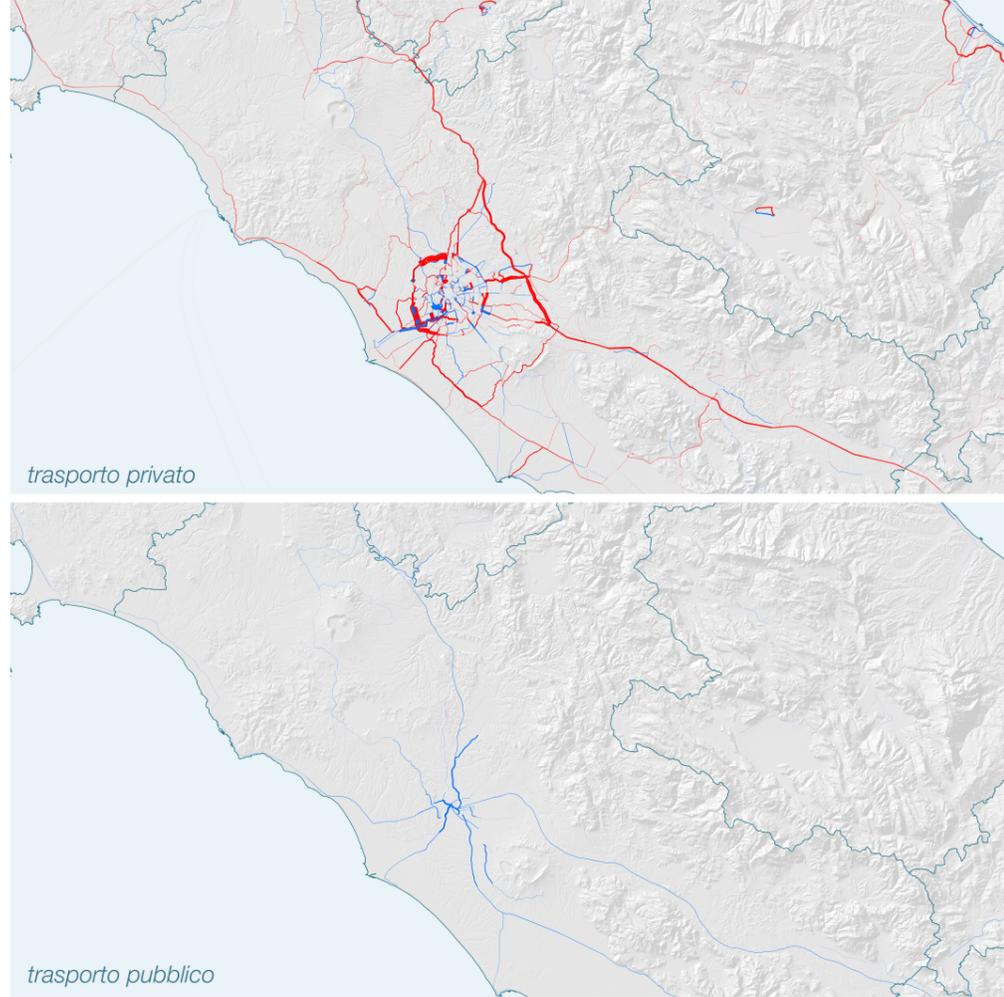
FOCUS INCREMENTO DEL PREZZO DEL CARBURANTE

EFFETTI SUL TRASPORTO PRIVATO E PUBBLICO

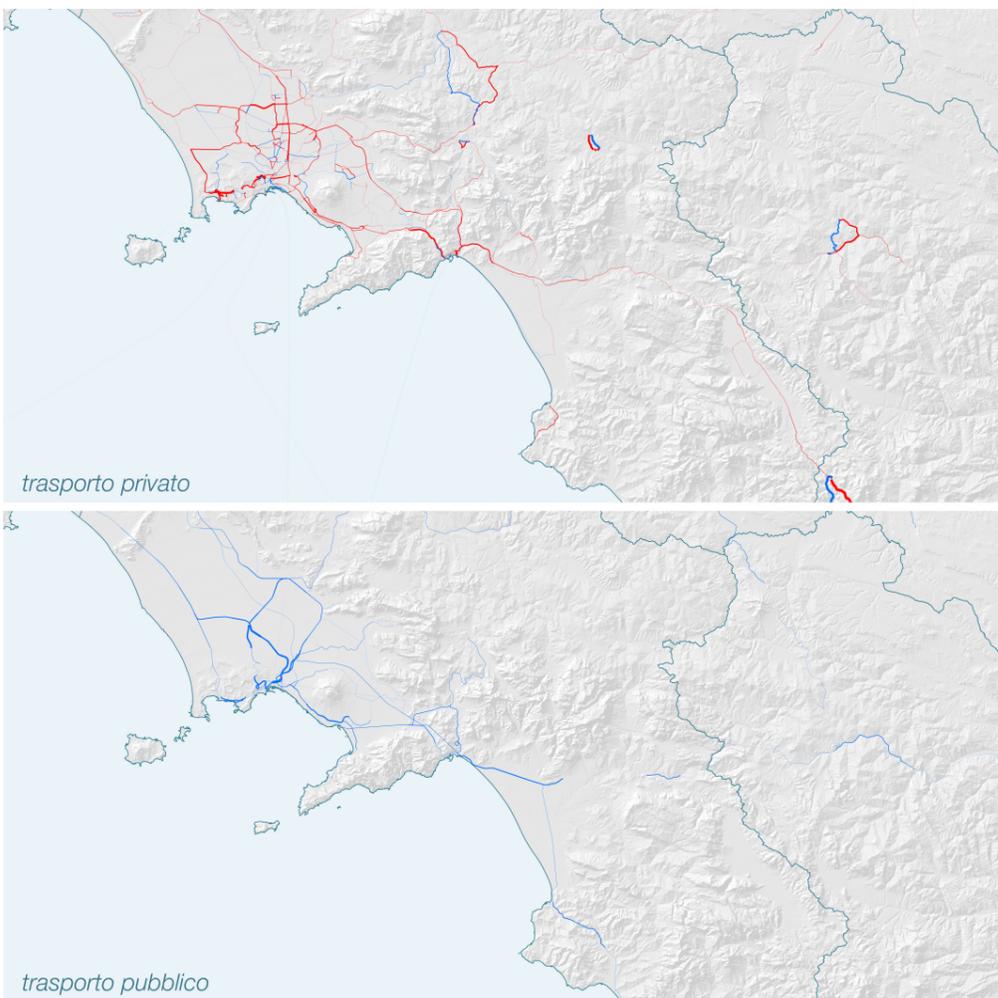
— Incremento — Diminuzione



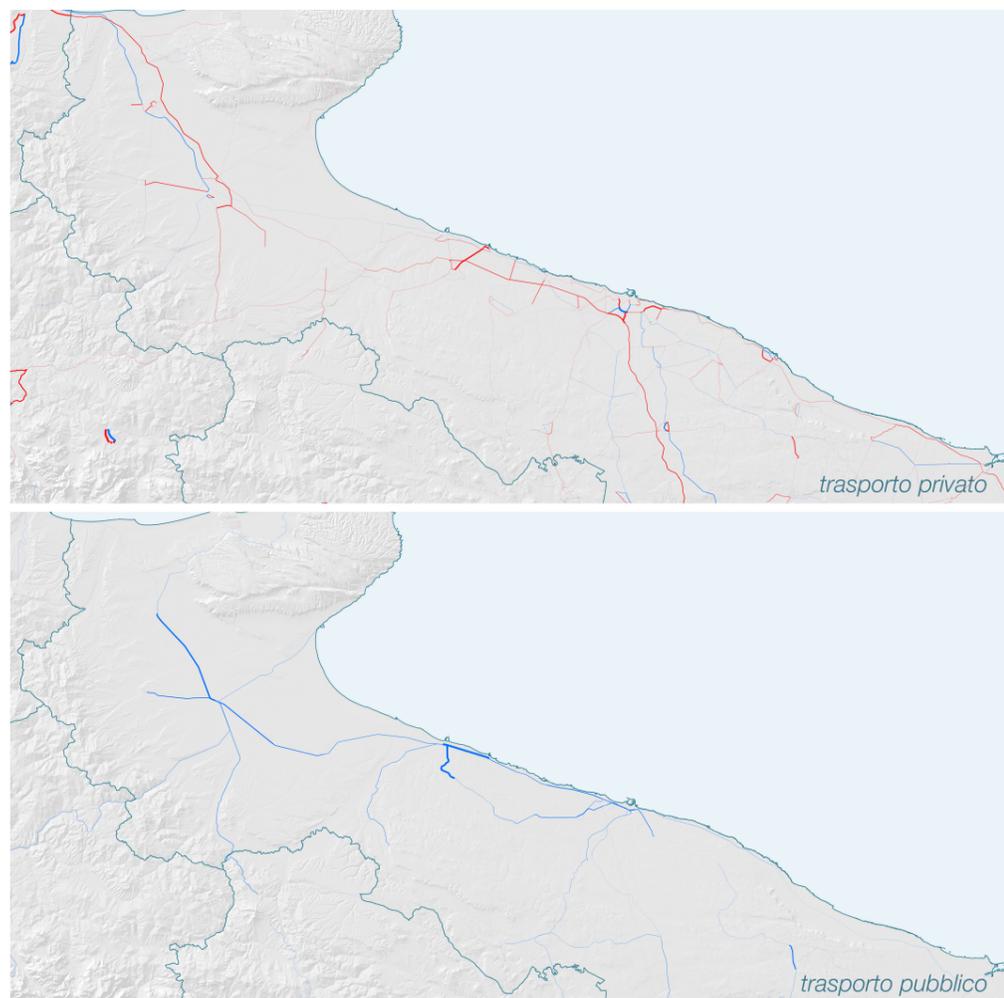
Scenario prezzo carburante + 50% Variazione flussi stradali; focus Emilia Romagna e Toscana



Scenario prezzo carburante + 50% Variazione flussi stradali; focus Lazio



Scenario prezzo carburante + 50% Variazione flussi stradali; focus Campania

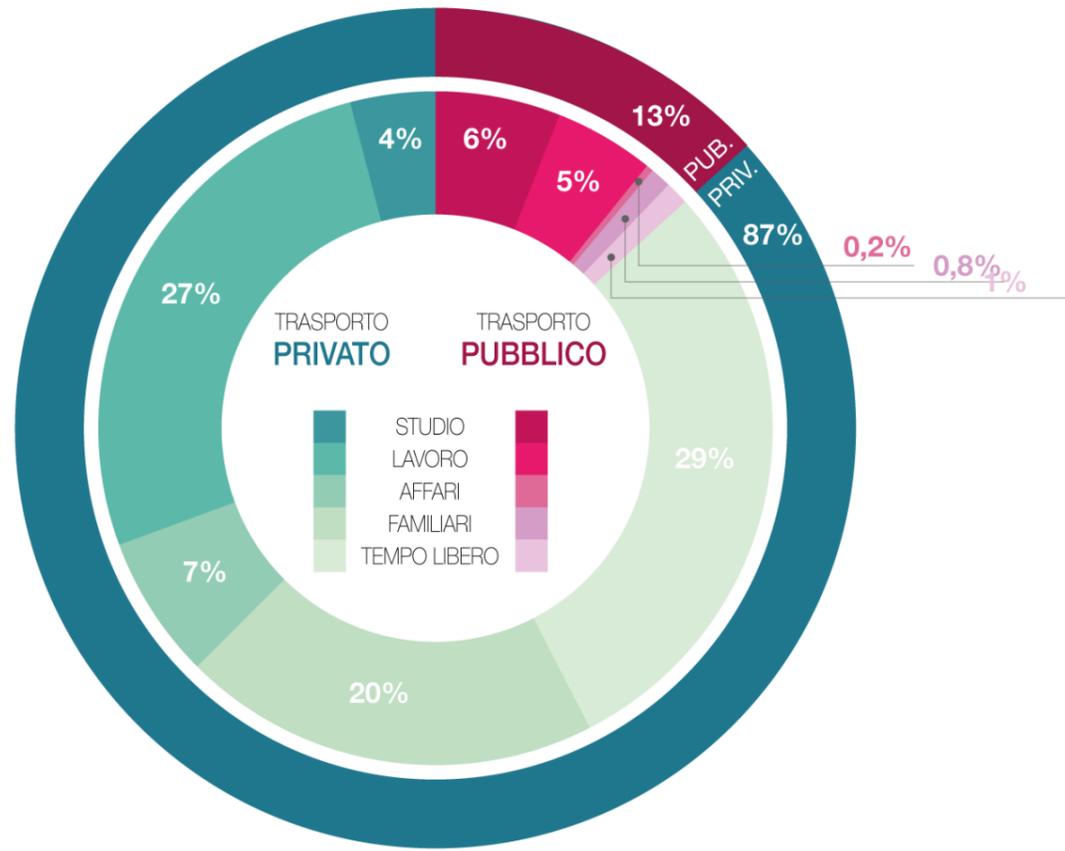


Scenario prezzo carburante + 50% Variazione flussi stradali; focus Puglia

In realtà, l'effetto complessivo di questo scenario è molto ridotto, come visibile nei grafici sottostanti. La quota del trasporto pubblico resta pressoché costante (+0,5%). Questa è, ancora una volta, una dimostrazione che le alternative pubbliche a livello locale sono più limitate (su scala nazionale) rispetto a quelle a lunga distanza.

DOMANDA INTERNAZIONALE GENERATA PER MODO E MOTIVO

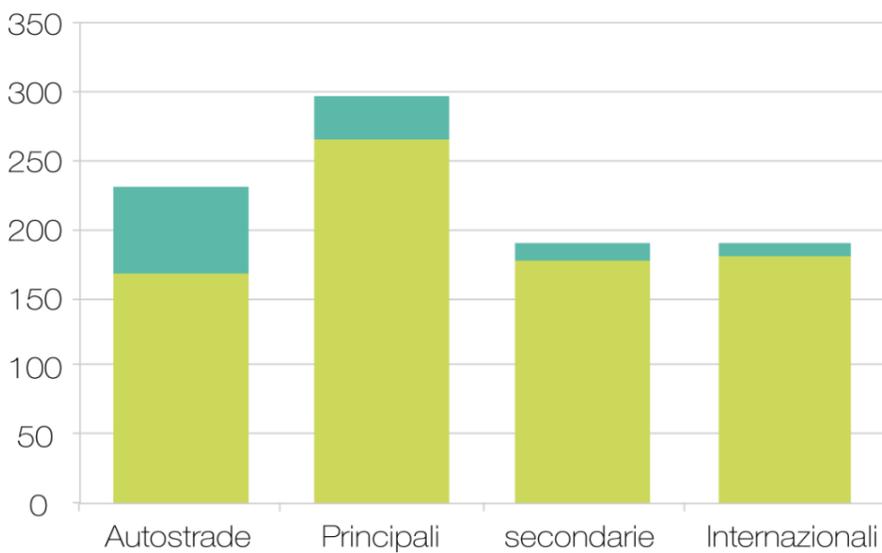
Motivo	Trasporto pubblico	Trasporto privato mil. spost/giorno	TOT
Studio	3,56	2,41	5,97
Lavoro	2,84	15,74	18,58
Affari	0,20	4,08	4,28
Familiari	0,60	11,90	12,50
Tempo libero	0,67	17,28	17,95
TOT	7,87	51,41	59,28



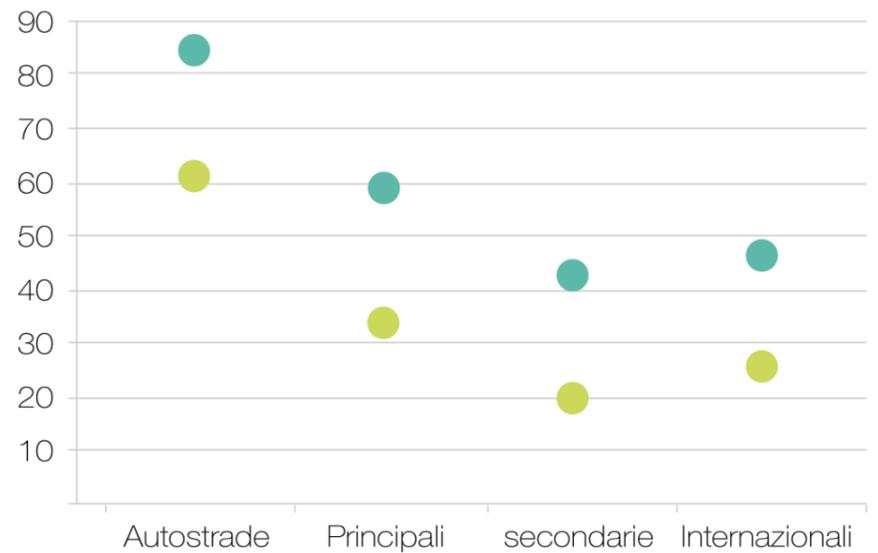
TRASPORTO PRIVATO

	volumi (mil. vkm/giorno)			tempi (mil. vh/giorno)			velocità (km/h)		
	leggeri	pesanti	totali	leggeri	pesanti	totali	leggeri	pesanti	totali
Rete autostradale	166,9	62,5	229,5	2,73	1,48	4,21	61,2	84,5	66,2
Rete principale	263,7	32,9	296,6	7,76	1,12	8,88	34,0	58,9	35,6
Rete secondaria	176,6	13,6	190,2	9,01	0,64	9,65	19,6	42,5	20,4
Rete interzonale	179,6	9,2	188,8	7,10	0,40	7,50	25,3	46,5	25,9
TOTALE	786,9	118,2	905,1	26,61	3,63	30,24	29,6	32,5	26,7

RIEPILOGO PERCORRENZE
milioni vkm/giorno



VELOCITA' MEDIE
km/h

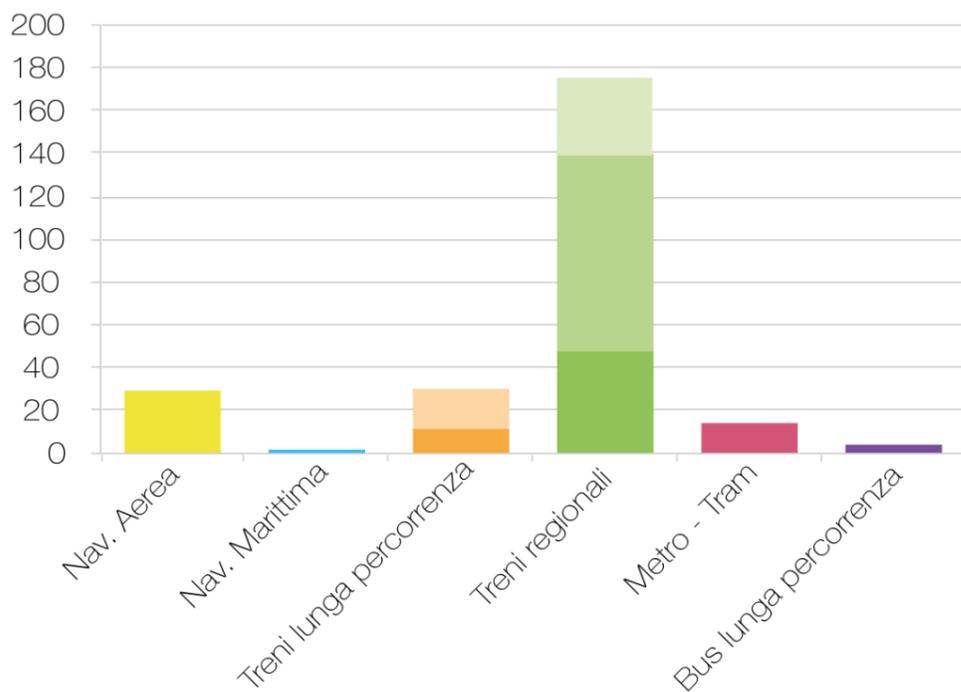


● Leggeri
● Pesanti

TRASPORTO PUBBLICO

	corse*km mkm/giorno	passengeri mil/giorno	mil. volumi mil. pax*km/kgm	perc. pax*h	tempi. km/h	vel. Comm. pax/corsa	occ. Media pax/corsa
Navigazione aerea	0,29	0,08	29,3	389,3	0,1	223,2	101,7
Nav. Marittima ed interna	0,01	0,01	0,2	38,3	0,0	22,6	45,5
LP - Alta Velocità	0,26	0,04	11,4	255,4	0,1	184,8	44,2
LP - Altro	0,22	0,19	18,7	99,0	0,2	102,7	86,2
Regionali - RV	0,38	1,53	47,6	31,0	0,6	83,1	125,2
Regionali - R	0,71	4,71	92,2	19,6	1,5	62,7	129,1
Regionali - S	0,30	3,29	35,5	10,8	0,7	47,5	120,0
Metro - Tram	0,18	3,50	14,1	4,0	0,7	20,8	79,9
Bus lunga percorrenza	0,12	0,11	4,1	81,2	0,1	54,1	33,5
TOTALE	2,46	13,5	253,2	18,8	3,9	64,4	103,0

RIEPILOGO PERCORRENZE
milioni passeggeri*km/giorno



PERCORRENZE MEDIE
km

