

Elisabetta Venezia

**IL SETTORE
DEI TRASPORTI**

**Aspetti economici
e ambientali**

FrancoAngeli

ECONOMIA e POLITICA INDUSTRIALE

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Elisabetta Venezia

**IL SETTORE
DEI TRASPORTI**

**Aspetti economici
e ambientali**

FrancoAngeli

Volume pubblicato con il contributo straordinario dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e rientra nel progetto di ricerca sui Trasporti coordinato da Elisabetta Venezia e finanziato dalla Regione Puglia (CUP B35F20002470002).

Isbn e-book: 9788835193487

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della
licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it*

Eventuali link attivi presenti nel volume sono forniti dall'autore. L'editore non si assume alcuna responsabilità sui link ivi contenuti che rimandano a siti non appartenenti a FrancoAngeli.

*Questo volume è dedicato alla mia famiglia,
a chi c'è e a chi non c'è più,
e alle studentesse e agli studenti
che vorranno leggerlo
affinché possano orientarsi verso un futuro
spero più sereno ed equilibrato di quello attuale.*

INDICE

Prefazione	pag.	11
Introduzione	»	13
1. La struttura del mercato, i costi di produzione e la formazione del prezzo	»	16
1.1. Gli elementi essenziali	»	16
1.1.1. La domanda di trasporto	»	16
1.1.2. L'offerta di trasporto	»	20
1.1.3. Le forme di mercato nel settore dei trasporti	»	22
1.2. I costi di breve e di lungo periodo	»	25
1.3. La determinazione dei prezzi	»	28
1.4. I sistemi tariffari	»	30
1.5. Il pricing dinamico e le nuove tecnologie	»	34
1.6. Dal pricing dinamico al costo marginale sociale	»	36
1.7. I livelli essenziali di servizio e la determinazione delle tariffe	»	38
2. Le scelte modali nei trasporti	»	41
2.1. Le scelte modali e il digramma di Hoover	»	41
2.2. Scelte modali e costo generalizzato	»	44
2.3. I modelli di scelta modale: l'approccio comportamentale	»	45
3. Le infrastrutture	»	49
3.1. Le infrastrutture di trasporto: definizione e caratteristiche	»	49
3.2. Le infrastrutture di trasporto come monopoli naturali	»	50
3.3. Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto	»	52
3.4. La regolazione e l'accesso alle infrastrutture	»	55
4. La valutazione degli investimenti	»	57
4.1. Le tecniche di valutazione degli investimenti	»	57
4.1.1. La domanda di trasporto	»	59

4.2.	L'analisi costi-efficacia e il ruolo del controfattuale	pag.	61
4.3.	Il ruolo economico degli investimenti nei trasporti	»	64
4.3.1.	Il ruolo delle economie di agglomerazione	»	67
4.3.2.	Accessibilità e competitività territoriale	»	69
4.3.3.	Investimenti nei trasporti e innovazione tecnologica	»	71
4.3.4.	Effetti sull'occupazione: tra creazione e sostituzione	»	72
4.3.5.	Il problema della causalità e dell'endogeneità	»	74
4.3.6.	Investimenti nei trasporti e sostenibilità economica	»	76
5.	I fallimenti di mercato	»	81
5.1.	I fallimenti di mercato nel settore dei trasporti	»	81
5.2.	Esempi di fallimenti di mercato e interventi correttivi	»	84
5.3.	Casi di studio	»	85
6.	La valutazione di impatto ambientale	»	88
6.1.	La valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture dei trasporti	»	88
6.2.	I metodi di valutazione basati sulle curve di domanda	»	90
6.2.1.	I metodi basati sulle preferenze espresse	»	91
6.2.2.	I metodi basati sulle preferenze rivelate	»	93
6.3.	I metodi di valutazione non basati sulle curve di domanda	»	94
6.3.1.	Il metodo dose-risposta	»	95
6.3.2.	I metodi dei costi di sostituzione e di ripristino	»	96
6.3.3.	Il metodo del comportamento difensivo o riduttivo	»	98
6.3.4.	Il metodo del costo opportunità	»	99
7.	Trasporti e ambiente	»	105
7.1	Relazione tra il settore dei trasporti e l'ambiente	»	105
7.2.	La mobilità sostenibile in ambito urbano	»	107
7.2.1.	Gli interventi sulla domanda	»	109
7.2.2.	Gli interventi sull'offerta	»	114
7.3.	Criticità e traiettorie di intervento nelle città italiane	»	118
8.	Mobilità e invecchiamento della popolazione	»	124
8.1.	La mobilità come dimensione della qualità della vita	»	124
8.2.	Modelli di mobilità: centralità dell'automobile e marginalità del trasporto pubblico	»	125
8.3.	Barriere alla mobilità: accessibilità, qualità del servizio e informazione	»	127
8.4.	Mobilità e rischio di isolamento sociale	»	129
8.5.	Soddisfazione e domanda di miglioramento del sistema di trasporto	»	131
8.6.	Implicazioni per le politiche pubbliche	»	134
9.	Le politiche europee nel settore dei trasporti	»	138
9.1.	Il ruolo dell'Unione Europea nella regolazione dei trasporti	»	138
9.2.	Evoluzione delle politiche europee dei trasporti	»	140

9.3. Gli strumenti della politica europea dei trasporti	pag. 142
9.4. Le reti transeuropee di trasporto e la coesione territoriale	» 145
9.5. Trasporti e sostenibilità nelle politiche europee	» 147
Conclusioni	» 152
Glossario dei principali termini del settore dei trasporti	» 155
Bibliografia	» 159

PREFAZIONE

Questo volume nasce dalla consapevolezza che il settore dei trasporti rappresenta oggi uno dei luoghi privilegiati in cui si manifestano le trasformazioni più profonde delle società contemporanee. Mobilità, economia, ambiente e territorio non sono più ambiti separati, ma dimensioni sempre più interconnesse, il cui equilibrio condiziona in modo diretto la qualità della vita e le prospettive di sviluppo.

Negli ultimi anni il sistema dei trasporti è stato attraversato da cambiamenti significativi. Da un lato, la crescente domanda di mobilità, legata all'evoluzione dei modelli produttivi e dei comportamenti individuali, ha intensificato la pressione sulle infrastrutture e sui servizi. Dall'altro, l'emergere di nuove sfide, in particolare quelle ambientali e sociali, ha reso evidente la necessità di ripensare in modo radicale il modo in cui la mobilità viene organizzata e governata.

In questo contesto l'analisi dei trasporti non può più limitarsi a una dimensione strettamente tecnica o settoriale. Comprendere il funzionamento del sistema significa interrogarsi sulle relazioni tra mobilità e sviluppo economico, sulle implicazioni territoriali delle scelte infrastrutturali, sugli effetti ambientali delle diverse modalità di trasporto e sulle disuguaglianze che possono emergere nell'accesso ai servizi. Il trasporto diventa così una chiave di lettura attraverso cui osservare fenomeni più ampi che riguardano l'organizzazione delle città, la sostenibilità dei modelli di crescita e la coesione sociale.

Questo lavoro si inserisce in tale prospettiva, proponendo un'analisi che integra diverse dimensioni del settore. L'obiettivo non è soltanto quello di descrivere il funzionamento dei mercati dei trasporti, ma anche di offrire strumenti interpretativi utili per comprendere le dinamiche in atto e per valutare le politiche pubbliche. L'approccio adottato cerca di porre l'attenzione sui contesti applicativi, mettendo in relazione i modelli teorici con le evidenze empiriche e con le esperienze concrete.

In particolare è stata dedicata ai temi della sostenibilità e dell'inclusione che rappresentano oggi due assi fondamentali per l'evoluzione del sistema dei tra-

sporti. Le politiche di mobilità sono sempre più chiamate a confrontarsi con la necessità di ridurre gli impatti ambientali e, al tempo stesso, di garantire l'accesso ai servizi a tutte le fasce della popolazione. In questo senso il trasporto non è soltanto un fattore di efficienza economica, ma anche uno strumento di equità e di coesione territoriale.

Il volume affronta questi temi attraverso un percorso articolato che prende in esame la struttura del settore, i fallimenti di mercato, gli strumenti di valutazione economica, le politiche di mobilità sostenibile e il ruolo degli investimenti. Accanto a questi aspetti, viene dato spazio anche a questioni emergenti, come la relazione tra mobilità e popolazione anziana, che evidenziano come il sistema dei trasporti debba essere ripensato alla luce dei cambiamenti demografici e sociali.

La scelta di integrare diversi livelli di analisi riflette la convinzione che la complessità del settore richieda un approccio altrettanto complesso, capace di tenere insieme teoria ed evidenza empirica, dimensione economica e dimensione sociale. In questo senso il volume si propone come uno strumento utile non solo per gli studiosi, ma anche per i decisori pubblici e per tutti coloro che, a vario titolo, si confrontano con le problematiche dei trasporti.

Se questo lavoro potrà contribuire a migliorare la comprensione delle dinamiche del settore e a orientare le scelte verso soluzioni più efficienti, sostenibili e inclusive avrà raggiunto il suo obiettivo.

INTRODUZIONE

Muoversi nello spazio è una delle condizioni fondamentali dell'esistenza economica e sociale. Ogni attività, dal lavoro alla produzione, dal consumo alla cura della persona, fino alle relazioni sociali, presuppone la possibilità di spostarsi. In questo senso il sistema dei trasporti non rappresenta semplicemente un settore tra gli altri, ma costituisce l'infrastruttura che rende possibile il funzionamento della società nel suo complesso. La mobilità non è soltanto un fenomeno tecnico, ma una dimensione essenziale della vita quotidiana e un indicatore della qualità dei sistemi economici e territoriali.

Nel corso dello sviluppo economico il miglioramento delle condizioni di trasporto ha accompagnato e reso possibile l'espansione delle attività produttive, l'integrazione dei mercati e la crescita del benessere. La riduzione delle distanze economiche ha ampliato le opportunità per individui e imprese, favorendo la specializzazione, l'innovazione e la diffusione della conoscenza. Allo stesso tempo la disponibilità di infrastrutture di trasporto ha contribuito a modellare la struttura delle città e dei territori, influenzando la localizzazione delle attività e l'organizzazione dello spazio.

Il sistema dei trasporti non è tuttavia un semplice riflesso delle dinamiche economiche, ma un elemento attivo che contribuisce a determinarle. Le scelte relative alle infrastrutture, alle modalità di trasporto e alle politiche di mobilità incidono profondamente sulla distribuzione delle opportunità e sulle condizioni di accesso ai servizi. In questo senso il trasporto può essere interpretato come un fattore di inclusione oppure, al contrario, come un elemento di esclusione, a seconda della sua capacità o meno di garantire accessibilità e di ridurre le disuguaglianze territoriali e sociali.

Una caratteristica distintiva del settore è il suo carattere derivato. La domanda di mobilità nasce infatti dalla necessità di svolgere altre attività e non costituisce un bisogno autonomo. Questo implica che il sistema dei trasporti sia strettamente connesso alla struttura dell'economia e alla distribuzione delle

funzioni sul territorio. Le scelte di mobilità riflettono quindi un equilibrio complesso tra preferenze individuali, vincoli economici e caratteristiche del contesto urbano e territoriale.

Il settore presenta inoltre elementi di complessità che ne rendono particolarmente delicata l'organizzazione. La produzione dei servizi di trasporto è fortemente condizionata dalla presenza di infrastrutture indivisibili e da una struttura dei costi caratterizzata da elevati investimenti iniziali. Queste condizioni limitano la concorrenza e rendono necessario un ruolo attivo dell'intervento pubblico per garantire livelli adeguati di servizio e condizioni di accesso eque.

A tali aspetti si aggiunge la presenza diffusa di esternalità. Le attività di trasporto generano infatti effetti che incidono sul benessere di soggetti terzi e che non sono pienamente riflessi nei prezzi di mercato. Fenomeni come la congestione, l'inquinamento e gli incidenti rappresentano costi sociali che richiedono politiche mirate per essere gestiti e ridotti. La mancata internalizzazione di questi effetti comporta inefficienze che rendono necessario un approccio regolatorio e una pianificazione attenta.

Negli ultimi decenni il settore dei trasporti è stato interessato da trasformazioni profonde. La crescente integrazione economica ha intensificato i flussi di merci e persone, aumentando la complessità delle reti di trasporto. Parallelamente l'innovazione tecnologica ha introdotto nuovi modelli di mobilità, basati sull'integrazione tra diverse modalità e sull'utilizzo di strumenti digitali che hanno modificato il rapporto tra domanda e offerta.

Un cambiamento di particolare rilievo riguarda la crescente attenzione verso la sostenibilità ambientale. Il settore dei trasporti contribuisce in misura significativa agli impatti ambientali complessivi e richiede quindi un ripensamento dei modelli di mobilità. La sfida consiste nel conciliare l'esigenza di garantire accessibilità e crescita economica con la necessità di ridurre le emissioni e gli effetti negativi sull'ambiente. Questo richiede un approccio integrato che tenga conto delle interazioni tra trasporti, uso del suolo, energia e organizzazione urbana.

In questo contesto il ruolo dell'intervento pubblico assume una rilevanza crescente. I governi sono chiamati a pianificare lo sviluppo delle infrastrutture, a regolare i mercati e a promuovere politiche che tengano conto degli effetti complessivi del sistema dei trasporti. L'intervento pubblico non si limita alla correzione delle inefficienze, ma si estende alla definizione di obiettivi di lungo periodo, legati alla sostenibilità, alla coesione territoriale e alla qualità della vita.

L'analisi economica dei trasporti si inserisce in questo quadro come uno strumento fondamentale per interpretare le dinamiche del settore. Essa consente di comprendere i comportamenti degli utenti e degli operatori, di valutare i costi e i benefici degli investimenti e di analizzare gli impatti delle politiche di mobilità. La complessità del sistema richiede tuttavia un approccio integrato, in grado di combinare prospettive economiche, tecniche e ambientali.

Il presente volume si propone di offrire una lettura organica del settore dei trasporti, mettendo in evidenza le relazioni tra le diverse dimensioni che lo caratterizzano. L'obiettivo è fornire strumenti interpretativi che consentano di comprendere il funzionamento del sistema e di valutare il ruolo delle politiche pubbliche. L'analisi si sviluppa lungo un percorso che attraversa la struttura del mercato, i costi, i prezzi, le infrastrutture, le scelte di mobilità e gli impatti ambientali.

Particolare attenzione è dedicata al tema della sostenibilità, intesa nella sua dimensione economica, sociale e ambientale. Il sistema dei trasporti viene così analizzato come uno spazio in cui si confrontano esigenze diverse e spesso contrastanti. Efficienza ed equità, crescita e tutela dell'ambiente, innovazione e inclusione rappresentano dimensioni che devono essere bilanciate attraverso politiche consapevoli e integrate.

In definitiva lo studio dei trasporti consente di osservare in modo privilegiato le interazioni tra economia, territorio e società. È in questo intreccio che si collocano le principali sfide del futuro. Garantire accessibilità senza compromettere l'ambiente, promuovere lo sviluppo senza aumentare le disuguaglianze e innovare senza escludere rappresentano obiettivi centrali per la costruzione di sistemi di mobilità più equi ed efficienti. Il sistema dei trasporti diventa così uno degli ambiti chiave attraverso cui leggere e governare le trasformazioni della contemporaneità.

1. LA STRUTTURA DEL MERCATO, I COSTI DI PRODUZIONE E LA FORMAZIONE DEL PREZZO

1.1. Gli elementi essenziali

Il mercato dei trasporti è caratterizzato dall'interazione tra la domanda e l'offerta di servizi di trasporto, entrambe riferibili sia alla mobilità dei passeggeri sia al trasferimento delle merci. La domanda esprime il fabbisogno di spostamento generato dai soggetti economici, mentre l'offerta rappresenta l'insieme dei servizi messi a disposizione dagli operatori per soddisfare tali esigenze, attraverso l'impiego combinato di mezzi, infrastrutture e organizzazione produttiva. L'analisi del mercato dei trasporti presenta tuttavia elementi di specificità rispetto ad altri settori, in quanto risente in modo significativo della presenza di infrastrutture indivisibili, di rilevanti economie di scala e del ruolo esercitato dall'intervento pubblico nella regolazione dei servizi (Musso, 2024). Ai fini dell'analisi economica, un elemento centrale è costituito dalla relazione tra quantità domandata e prezzo del servizio, da un lato, e tra quantità offerta e prezzo, dall'altro. Tali relazioni consentono di comprendere i meccanismi di formazione dei prezzi e delle quantità scambiate, della determinazione dei costi di produzione, nonché di interpretare i comportamenti degli utenti e degli operatori all'interno del sistema dei trasporti.

1.1.1. La domanda di trasporto

La domanda di trasporto rappresenta la quantità di servizi di trasporto richiesta dai soggetti economici per soddisfare esigenze di mobilità di persone e merci. Essa costituisce una domanda derivata, in quanto non è fine a sé stessa, ma dipende dalla necessità di svolgere altre attività, quali la produzione, il consumo, il lavoro, lo studio o il tempo libero.

Nel caso del trasporto merci la domanda è strettamente connessa all'attività produttiva delle imprese. Le aziende richiedono servizi di trasporto per trasferire

beni intermedi e prodotti finiti tra i diversi stadi della filiera produttiva e verso i mercati di destinazione. In questo contesto il trasporto è considerato un fattore della produzione e viene scelto in funzione della minimizzazione dei costi complessivi e della massimizzazione dell'efficienza logistica. La localizzazione delle imprese e l'organizzazione delle catene di approvvigionamento risultano quindi fortemente influenzate dai costi e dalle prestazioni dei servizi di trasporto.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri la domanda può assumere sia un carattere strumentale sia un carattere finale. Nel primo caso il trasporto è funzionale allo svolgimento di attività obbligate, come il lavoro o lo studio, e si configura come una componente necessaria della vita quotidiana. È il caso tipico dei pendolari, per i quali la possibilità di sostituire o ridurre l'utilizzo del trasporto è limitata. Nel secondo caso, invece, la domanda di trasporto è finalizzata alla fruizione diretta di un servizio, come nel turismo o nel tempo libero, e risponde a logiche più vicine alla teoria del consumatore.

Un elemento centrale nell'analisi della domanda di trasporto è rappresentato dal cosiddetto costo generalizzato che include non solo il prezzo monetario del servizio, ma anche il tempo di viaggio, il comfort, l'affidabilità e altri fattori qualitativi. Il tempo, in particolare, assume un ruolo fondamentale e viene spesso monetizzato attraverso il valore del tempo degli utenti, consentendo di confrontare alternative di trasporto diverse. Di conseguenza la scelta tra modalità differenti non dipende esclusivamente dal prezzo, ma dal costo complessivo percepito dall'utente.

La relazione tra quantità domandata e prezzo del servizio segue, in linea generale, un andamento inverso: all'aumentare del prezzo, la domanda tende a diminuire, mentre al diminuire del prezzo, la domanda tende ad aumentare. Tuttavia nel settore dei trasporti questa relazione presenta caratteristiche peculiari. In particolare, la domanda può risultare relativamente rigida rispetto al prezzo in presenza di esigenze non comprimibili, come nel caso degli spostamenti sistematici casa-lavoro. Al contrario, nei viaggi per motivi turistici o ricreativi, la domanda risulta generalmente più elastica e quindi più sensibile alle variazioni di prezzo.

Oltre al prezzo, anche il reddito degli utenti rappresenta una variabile determinante. In generale, un aumento del reddito comporta un incremento della domanda di trasporto, sia in termini quantitativi sia in termini qualitativi, con una maggiore propensione verso modalità più rapide o confortevoli. Questo fenomeno è particolarmente evidente nel passaggio dall'uso dei mezzi collettivi all'automobile privata o, nel caso dei viaggi a lunga distanza, dalla scelta di modalità più lente a quelle più veloci.

Un ulteriore aspetto rilevante riguarda l'elasticità incrociata della domanda che misura la reazione della domanda di una modalità di trasporto rispetto alla variazione del prezzo di un'altra modalità. Ad esempio, un aumento delle tariffe

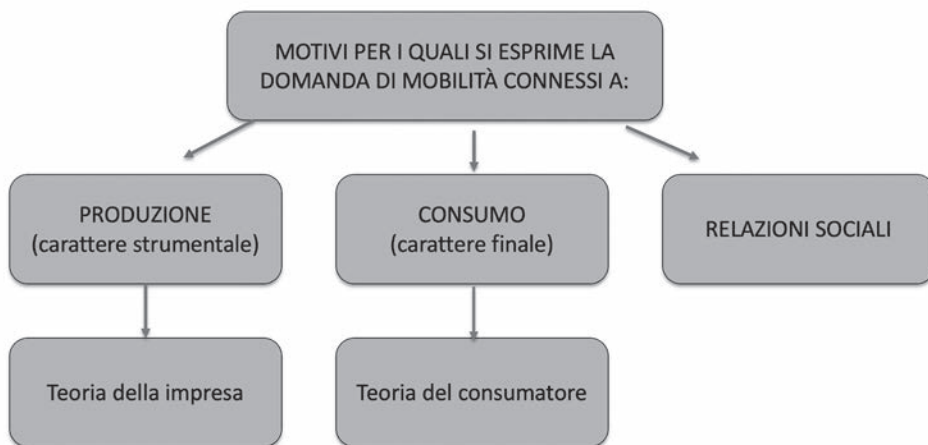
ferroviarie può determinare uno spostamento della domanda verso il trasporto su gomma o verso il trasporto aereo, a seconda della distanza e delle caratteristiche del viaggio. Questo fenomeno evidenzia la presenza di relazioni di sostituibilità tra le diverse modalità di trasporto e sottolinea l'importanza dell'integrazione modale nelle politiche dei trasporti.

Infine, la domanda di trasporto è fortemente influenzata dal contesto territoriale e sociale in cui si sviluppa (Fujita *et al.*, 1999). Le caratteristiche urbane, la disponibilità di infrastrutture e le abitudini culturali incidono in modo significativo sulle scelte di mobilità. Ad esempio nei contesti urbani dell'Europa settentrionale si osserva una maggiore diffusione dei mezzi pubblici e della mobilità sostenibile, mentre in altre aree, come quelle mediterranee, l'automobile privata continua a rappresentare la modalità prevalente di spostamento.

Nel complesso, dunque, la domanda di trasporto si configura come un fenomeno complesso e multidimensionale, determinato dall'interazione tra variabili economiche, sociali e territoriali. La sua analisi richiede pertanto un approccio integrato che tenga conto non solo dei prezzi e dei redditi, ma anche delle caratteristiche qualitative del servizio e delle specificità del contesto in cui la domanda si manifesta.

Qui di seguito vengono schematizzate le motivazioni che spingono i soggetti a richiedere il servizio di trasporto (Grafico 1).

Grafico 1 – *Motivi di richiesta dei servizi di trasporto*



Le motivazioni legate alla produzione sono dovute a una domanda espressa, per esempio, dall'impresa che deve trasferire i propri prodotti da un luogo a un altro per raggiungere i mercati finali su cui vendere i beni. In questo caso l'imprenditore considera il trasporto come un costo da sostenere per il raggiungimento dei clienti sui mercati di destinazione dei suoi beni. L'imprenditore in questo caso considera il trasporto come un qualsiasi altro input della produzione e quindi cercherà la soluzione più conveniente da un punto di vista economico. Per questo motivo la domanda del servizio di trasporto viene studiata nell'ambito della teoria dell'impresa. L'imprenditore sarà invogliato a ricercare la combinazione dei fattori della produzione, trasporto incluso, con l'obiettivo di minimizzare i costi e massimizzare i profitti.

Il trasporto viene visto quindi come un elemento strumentale per il conseguimento dei risultati di impresa. Questo carattere strumentale del servizio di trasporto si ha anche nel caso della domanda di trasporto passeggeri quando gli utenti del servizio di trasporto lo richiedono per finalità legate allo studio e al lavoro. In questo caso la domanda di trasporto assume un carattere strumentale perché serve agli studenti e ai lavoratori, in maniera sistematica, per raggiungere il luogo di studio e di lavoro. Se così non fosse, non ci sarebbe domanda di trasporto.

Quindi, la mobilità nel campo della teoria dell'impresa riguarda i fattori produttivi e implica la possibilità di "spostarli" in modo da ottenere miglioramenti di efficienza, determinando quindi un'allocazione ottima dei fattori sia territoriale sia settoriale (Fujita *et al.*, 1999).

In questo contesto la mobilità dei fattori produttivi o dei beni, espressa come onere di trasporto, può influenzare le scelte localizzative. Le imprese tenderanno a ottimizzare l'onere del trasporto e, se condizionante, sceglieranno la localizzazione in prossimità dei fattori della produzione o dei mercati di sbocco.

La domanda di trasporto assume un carattere finale e viene studiata nell'ambito della teoria del consumatore quando la richiesta del servizio di trasporto è finalizzata, per esempio, alla fruizione di una vacanza. In questo caso il trasporto viene considerato dal consumatore al pari degli altri beni di cui usufruisce o che consuma e cerca di combinare al meglio questi beni e servizi al fine di ottenere la massima utilità e la massima soddisfazione possibile.

In questo caso ha senso calcolare la relazione che la domanda di trasporto ha con il prezzo del servizio e con il reddito che l'utente del servizio ha a disposizione. In termini generali la relazione tra la quantità domanda e il prezzo è di tipo inverso. Questo significa che all'aumentare del prezzo la domanda diminuisce e che al diminuire del prezzo la domanda aumenta. Il grado di sensibilità della domanda alle variazioni del prezzo è misurato dall'elasticità della domanda di trasporto rispetto al prezzo della stessa modalità di trasporto interessata. Ci sono però situazioni cui la domanda risulta rigida rispetto alle variazioni di prezzo.