

RACCORDO AUTOSTRADALE DIRETTO BRESCIA - MILANO

SECONDA FASE:

CLIENTE: *Brebemi spa*

PERIODO: *1999 – in corso*

PRIMA FASE:

CLIENTE: *LIUC*

COMMITTENTI: *Camere di Commercio di Brescia, Bergamo, Milano*

PERIODO: *1996-1997 - approfondimento: 1997-1998*

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ

La società Brebemi SpA è stata costituita nel febbraio 1999. La decisione di costituire un'impresa con competenze tecniche, finanziarie, organizzative e rappresentatività territoriale adeguate a promuovere la costruzione e la gestione di un nuovo collegamento autostradale in grado di ridurre i sistematici fenomeni di congestione che affliggono le sezioni dell'autostrada A4 da Brescia a Milano fa riferimento a quanto previsto dalla Legge 109/94 e successive modifiche (art. 37 bis e seguenti) per la figura del "Promotore" di schemi di finanza di progetto.

Gli esperti di TRT Trasporti e Territorio Srl hanno fornito supporto tecnico ai promotori del progetto - previsioni di domanda, stima dei ricavi da pedaggio e valutazione economico-finanziaria - nelle diverse fasi di approfondimento del progetto: dall'analisi di prefattibilità (1996 - 97); al confronto di dettaglio delle alternative progettuali (1998); alla messa punto del progetto preliminare per la sua presentazione al Ministero dei Lavori Pubblici (1999 - 2001), fino alla stesura del progetto definitivo presentato al concedente autostradale della Regione Lombardia (2008).

Negli studi di fattibilità si è valutato, in via preliminare, la redditività dell'investimento sulla base dei costi presunti e dei ricavi dedotti attraverso un'analisi di traffico realizzata con il supporto del modello di simulazione Meplan, oltre che effettuare l'analisi costi-benefici dell'investimento.

Vista la criticità della componente tariffaria - sia in termini di possibili impatti non desiderati sull'uso delle reti stradali dell'insieme dell'area, che in termini di ricavi attesi dal promotore del progetto - le opzioni relative ai sistemi di pedaggio (compresi grado di automazione e tipologia e localizzazione delle sezioni di pagamento) sono stati oggetto di un accurato approfondimento nella messa a punto del progetto.

In particolare, rispetto agli studi completati precedentemente, sono stati significativamente affinati e sviluppati i seguenti aspetti:

- informazioni di dettaglio sulle origini/destinazioni, sul valore del tempo e la disponibilità a pagare attraverso due indagini specificamente mirate ed organizzate nell'ambito dello studio, la prima relativa a conteggi classificati dei veicoli e interviste ai conducenti su diverse sezioni stradali nell'area di studio, la seconda relativa a interviste ai conducenti in diversi punti dell'area di studio, effettuate secondo il metodo delle Stated Preferences (Preferenze Dichiarate);
- analisi tariffaria mirata in grado di verificare le tendenze in atto a livello europeo e nazionale nel campo delle politiche di pricing e, congiuntamente ai risultati di cui al punto precedente, la percorribilità di diversificazioni tariffarie per l'utilizzo del raccordo autostradale al fine di migliorare la redditività dell'investimento;
- modello di simulazione ampliato e dettagliato con:
 - i. estensione dell'area di studio attraverso una nuova zonizzazione (maggiore disaggregazione e incremento delle zone) e conseguente espansione del grafo;
 - ii. verifica, aggiornamento e integrazione della matrice O/D utilizzata negli studi precedenti;
 - iii. impostazione e costruzione del modello di trasporto dettagliato MEPLAN, sua calibrazione e analisi di sensitività per la verifica della riproduzione e assegnazione dei flussi presenti sulla rete;
 - iv. stima della matrice O/D all'anno di messa in esercizio dell'opera ed espansione agli anni successivi, tenendo in conto dei possibili miglioramenti del servizio ferroviario.

Bandita la gara con la fase di prequalifica all'inizio del 2002 e la valutazione delle offerte di Brebemi e dei due competitori a partire da settembre 2002, con una serie di rilanci, la concessione provvisoria è stata affidata a Brebemi nell'aprile 2003.

La concessione definitiva è stata affidata nel 2004 e TRT ha assistito Brebemi nell'ambito del SIA, attraverso la realizzazione di un modello di traffico completamente rivisto rispetto al precedente per tener conto in particolare dell'indagine O/D effettuata dalla Regione Lombardia, i cui risultati sono stati resi disponibili nel 2003.

Nel 2005 l'assistenza è proseguita al fine di valutare l'impatto sul piano economico-finanziario delle modifiche richieste in ambito di VIA, attraverso ulteriori simulazioni e test modellistici.

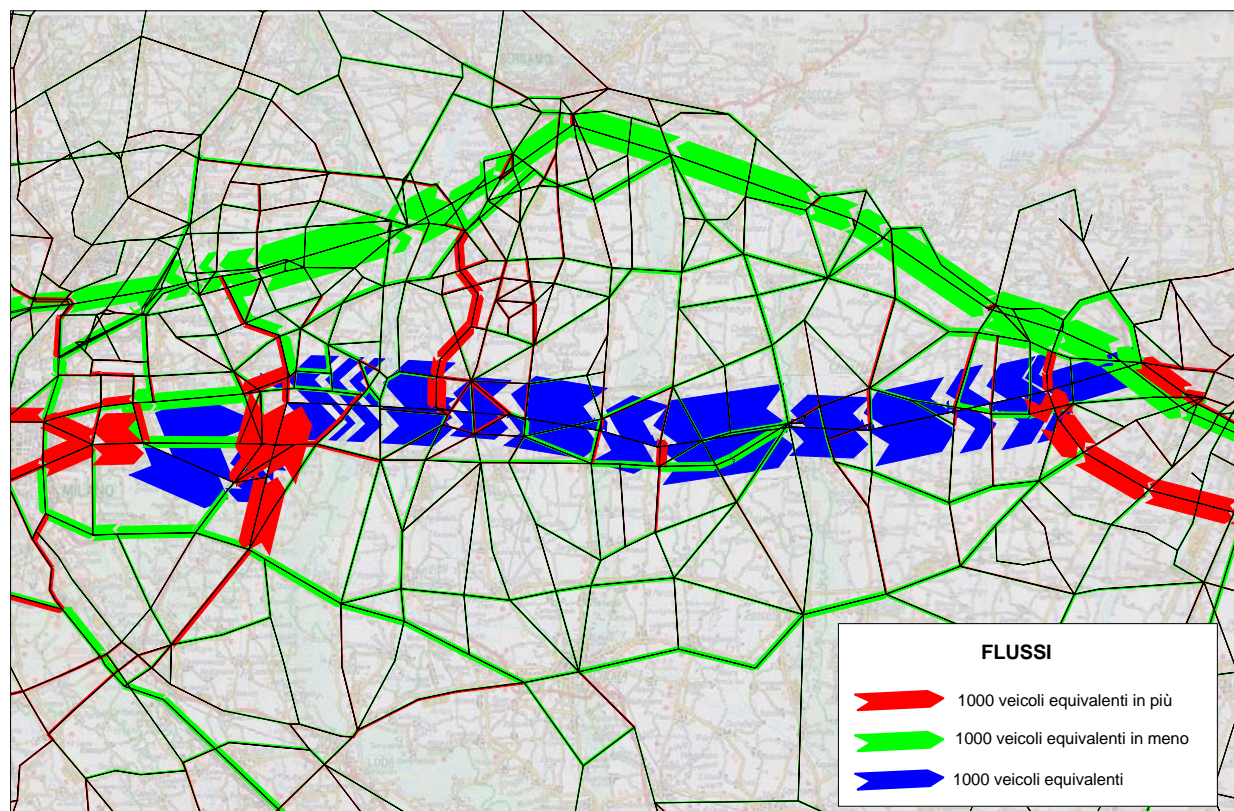
Tale attività si è ulteriormente sviluppata nel 2006 e 2007 per modificare il piano economico finanziario alla luce anche della costituzione del nuovo soggetto concedente in Lombardia, nuova società costituita dalla Regione e da ANAS, che ha formalizzato concessione e convenzione con Brebemi nel marzo 2007.

Nel corso del 2007 e del 2008 TRT ha effettuato lo studio di traffico e l'analisi costi-benefici per il pro-

getto definitivo e si sono condotte le attività a supporto degli analisti ambientali per l'aggiornamento del SIA secondo le specifiche tecniche dettate da ARPA Lombardia.

Si è inoltre fornita continua assistenza per la messa a punto del Piano Economico-Finanziario con analisi di sensitività alla tariffa e di verifica dei risultati trasportistici al variare del quadro infrastrutturale di riferimento dell'area di studio, per gli anni di apertura della nuova infrastruttura e a regime.

Nel corso dell'attività di consulenza, le stime di traffico e dei relativi introiti, curati da TRT, sono stati sottoposti a tre diverse "due diligence" da parte di tre soggetti differenti e sono state sempre ritenute accurate e attendibili



Esempio di output grafico del modello di simulazione: flussogramma delle differenze di traffico tra progetto e riferimento – veicoli equivalenti nell'ora di punta