

VERIFICA DEGLI EFFETTI DI UNA GESTIONE UNITARIA DI RETI STRADALI COMPLESSE

CLIENTE: IreR – Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia

PERIODO: 2008

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ

IReR ha commissionato a TRT uno studio con l'intento di valutare una gestione più efficiente della rete stradale lombarda, verificando le potenzialità della leva tariffaria.

Lo studio approfondisce il tema utilizzando un modello di rete "reale", rappresentativo dell'intera Regione Lombardia, in grado di verificare gli effetti sulla rete stradale di diverse politiche tariffarie per diversi ambiti sia geografici che per categorie di strade. Lo studio consente di stimare gli effetti sulla base di parametri trasportistici, ambientali e finanziari, confrontando i risultati ottenuti nelle diverse politiche tariffarie proposte con la cosiddetta soluzione di riferimento, a schema tariffario invariato.

L'approccio metodologico

L'approccio metodologico dello studio si fonda su una applicazione modellistica relativa alla rete reale nella regione Lombardia ad un orizzonte temporale futuro, in cui sono comprese nuove infrastrutture autostradali la cui realizzazione è prevista negli anni a venire.

Il modello, costruito come applicazione del software MEPLAN, non è realizzato completamente ex-novo; la sua struttura di fondo è stata definita nel corso di diversi studi di domanda per infrastrutture autostradali. Si tratta quindi di uno strumento che poggia su una solida base e sull'esperienza compiuta nel campo delle strategie alternative di tariffazione del progetto Europeo DIFFERENT.

Scopo dell'applicazione modellistica è fornire indicazioni sugli impatti che l'adozione di una tariffa regionale determinerebbe sull'assetto della mobilità stradale e autostradale lombarda rispetto a una situazione di riferimento.

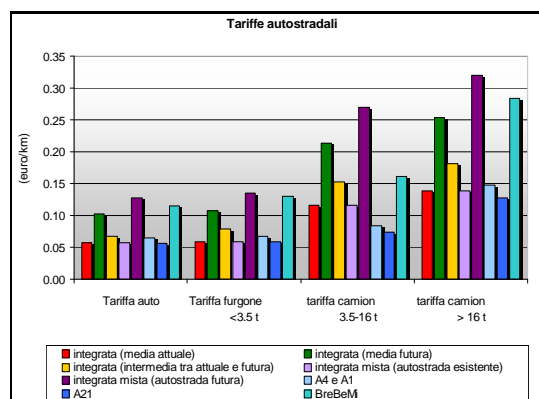
I test tariffari

Gli schemi tariffari applicati sono costruiti, in modo unitario sull'intera Regione, considerando tre "famiglie" di tariffe integrate:

- la *tariffa integrata "base"*, definita a seguito di analisi delle tariffe medie applicate sulle autostrade esistenti e future;
- la *tariffa integrata "sostenibile"*, definita con l'obiettivo di contenere le emissioni di inquinanti e migliorare i livelli di servizio sulla rete; differenziata in termini di categoria Euro del veicolo,

dimensione del veicolo (per i mezzi pesanti) e fascia oraria dello spostamento (punta/morbida).

- la *tariffa integrata "gestionale"*, basata sul principio secondo cui il pedaggio è crescente in funzione della dimensione del veicolo, poiché i veicoli pesanti generano un "consumo" maggiore dell'infrastruttura, sia in termini di capacità che di usura.



Tariffe autostradali sulla rete regionale lombarda: test con tariffa integrata al 2020

I principali risultati

I test tariffari hanno mostrato l'impatto delle strutture tariffarie sulla mobilità stradale lombarda: in particolare, si evidenzia una riallocazione dei flussi veicolari tra i diversi tipi di infrastruttura, mentre sono in media contenuti gli effetti sui livelli di servizio e sulle emissioni. Inoltre, la tariffazione integrata si è rivelata non neutrale sul piano degli introiti, soprattutto per le future autostrade (che prevedono un livello di pedaggio significativamente più elevato rispetto a quelle auto esistenti). Nella maggior parte dei test ciò ha comportato una perdita di introiti per le nuove infrastrutture, ponendo dunque il tema della sostenibilità degli investimenti privati e della distribuzione degli introiti tra i diversi gestori. Inoltre, il mantenimento o anche l'incremento degli introiti a livello complessivo è frequentemente legato alla tariffazione di almeno parte della rete ordinaria.

Tuttavia, dai test è possibile individuare quali passi compiere nella direzione di un sistema tariffario integrato, introducendo significativi elementi di semplificazione e maggiore equità seppure in uno scenario sostanzialmente neutrale da diversi punti di vista (livelli di servizio, introiti, ecc.).