

STUDIO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA E AGGIORNAMENTO DELL'ANALISI DI FINANZIABILITÀ DELLA TANGENZIALE EST DI BRESCIA

CLIENTE: Provincia di Brescia

PERIODO: 2006–2007-2008

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ

TRT Trasporti e Territorio è stata incaricata della redazione dello studio di fattibilità per la razionalizzazione del sistema viario orientale dell'area metropolitana bresciana.

Lo studio ha effettuato l'analisi di diverse alternative di tracciato per un collegamento di tipo autostradale ad est di Brescia al fine di individuare due ipotesi ottimizzate finali da confrontare sia in termini di layout che di traffico, di costi-benefici e di finanziabilità.

I due tracciati finali analizzati si differenziano per la diversa connessione con la viabilità a sud-est di Brescia, mentre a nord entrambi si connettono all'esistente tangenziale ovest urbana.

Lo studio di fattibilità è stato articolato in diverse attività tra loro correlate:

1. l'analisi della domanda di traffico attraverso l'utilizzo di un modello di simulazione del traffico a scala provinciale.
2. l'esecuzione degli elaborati plano-altimetrici, che descrivono le caratteristiche tecnico – funzionali dell'opera corredati dall'analisi geologica e idrologica sviluppate a livello di massima e le valutazioni di carattere ambientale e dei vincoli di interferenti sulle aree interessate dagli interventi;
3. la stima di avamprogetto delle opere ed il quadro economico complessivo;
4. l'analisi costi-benefici per i tracciati esaminati;
5. l'analisi di finanziabilità per i tracciati esaminati.

TRT ha coordinato l'intero progetto ed ha sviluppato in particolare lo sviluppo del modello di simulazione del traffico che è stato implementato nello stato attuale, nello scenario di riferimento futuro e nei diversi scenari di progetto (tracciato interno ed esterno), l'analisi costi-benefici e quella di finanziabilità.

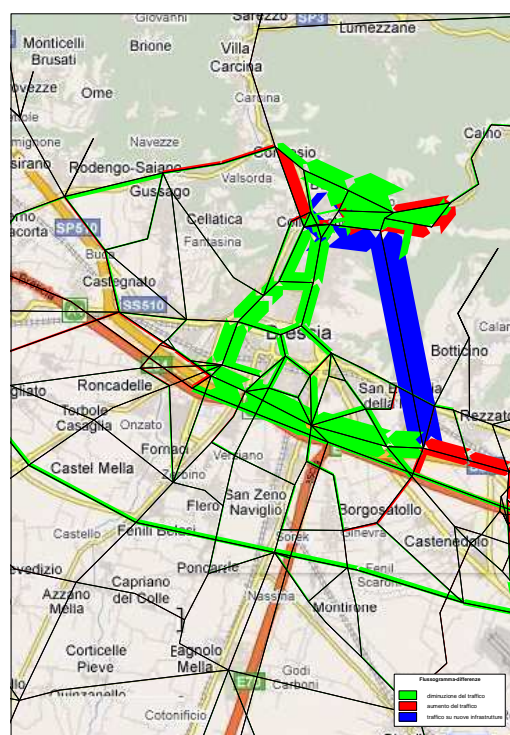
Il modello a scala provinciale è stato alimentato con la domanda di traffico (matrici origine/destinazione degli spostamenti) passeggeri e merci attuale e futura ottenendo una assegnazione dei flussi di traffico alla rete stradale dell'area di studio.

I risultati delle simulazioni in termini di flussi di traffico e di introiti potenziali attribuibili ai tracciati analizzati sono stati restituiti in forma cartografica e tabellare.

Le valutazioni effettuate hanno consentito di ben confrontare le due alternative di tracciato (interno ed esterno) sia dal punto di vista progettuale e di impatto che trasportistico e relativamente alla valutazione economica e finanziaria.

In particolare l'analisi costi-benefici ha messo in evidenza indici di redditività positivi per entrambi i tracciati esaminati anche non tenendo conto dei benefici derivanti dalla minore incidentalità.

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



Si sottolinea che la particolarità principale di entrambi i progetti risiede evidentemente nell'incidenza elevata dei costi di realizzazione (tracciati prevalentemente in

galleria) ed è per questo motivo che sebbene l'analisi mostri che questi siano compensati dalla somma di tutti i benefici (di tempo, di costi e ambientali) occorrerà monitorarli con attenzione nei successivi stadi della progettazione.

L'analisi di finanziabilità è stata effettuata utilizzando uno strumento in grado comunque di mettere in evidenza le potenzialità e/o le criticità legate a diverse ipotesi: di traffico/introiti annuali, di contributo, di costi di investimento, ecc.. I risultati delle analisi condotte dimostrano che, nell'ipotesi di utilizzare i soli introiti da traffico stimati attraverso le simulazioni del modello di traffico, l'opera è finanziabile solo a fronte di un contributo pubblico significativo. Per questo motivo si sono "esplorate" diverse opzioni di finanziabilità dell'opera: da un lato si è fatta un'ipotesi di ottimizzazione trasportistica dell'uso della rete stradale provinciale e dall'altro si è previsto un contributo pubblico fisso costante per i primi anni di realizzazione dell'opera.

L'analisi ha previsto anche l'eventualità di introdurre un prezzo di restituzione e test di sensitività variando ad esempio il ribasso d'asta in modo da identificare dei valori soglia che inducano dei TIR di progetto interessanti.

A dicembre del 2008 TRT ha effettuato un'integrazione al precedente studio concentrandosi solo su un tracciato "ottimizzato" plano-altimetricamente ed integrato in un nuovo quadro infrastrutturale autostradale.

In particolare, l'analisi di finanziabilità è stata aggiornata per mettere in evidenza le potenzialità e/o le criticità legate a diverse ipotesi: di traffico/introiti annuali e di contributo pubblico: tariffazione con pedaggio della sola opera analizzata, contributo pubblico variabile in funzione di differenti ipotesi in merito alle risorse finanziarie potenzialmente disponibili e al disegno del modello finanziario, ipotesi di applicazioni di tariffe ad altre infrastrutture della rete stradale provinciale.