

## Obiettivo

Rispondere all'esigenza della società Hochtief di valutare l'opportunità di proporre all'Amministrazione locale di investire nella riqualificazione di un'asse viario di penetrazione della città turistica di Vina Vial che, dall'entroterra porta lungo la litoranea e dello stesso lungomare di Vina Vial.

Il perseguimento dell'obiettivo principale ha riguardato, in particolare, la definizione del sistema e del livello di esazione e la valutazione delle risorse necessarie (personale e costi) per la gestione dell'infrastruttura.

## Attività svolte

- ✓ Suggerimenti di soluzioni progettuali
- ✓ Valutazione di traffico, pedaggi e ricavi
- ✓ Studio del sistema di esazione
- ✓ Descrizione dei sistemi tecnologici e di controllo dell'esazione
- ✓ Organizzazione della gestione e stima dei costi di manutenzione

## Descrizione

La fase iniziale riguarda l'individuazione delle soluzioni di riqualificazione idonee a ridurre gli impatti negativi della creazione di un'asse agevole e sicuro di attraversamento della città e diretto verso il mare, nonché delle zone di accessibilità alla rete viaria urbana.

Le proposte avanzate tengono conto anche della loro fattibilità tecnico-economica e dei suggerimenti operativi idonei a superare i vincoli del territorio.

Tra le soluzioni, la realizzazione di un tratto sotterraneo per rendere la fruizione dell'asse stradale più efficiente, sicura e integrata con il tessuto urbano.

Le valutazioni di ordine economico-finanziario si basano su conteggi di traffico e indagini per la determinazione dei volumi prevedibili in funzione della matrice di origine e destinazione dei flussi interessati al tratto da riqualificare.

La previsione dei flussi fa riferimento a diverse ipotesi di pedaggio (diversi livelli di tariffazione - compresa l'ipotesi di assenza di pedaggio -) e disponibilità a pagare. Gli incassi prevedibili sulla base delle origini e destinazioni dei flussi, tengono, perciò, conto dei parametri connessi alla disponibilità a pagare e ai punti di raccolta del pedaggio.

Per la rete in esame, suddivisa in tre tronchi che convergono nella zona centrale della città (zona esterna alla rete viaria cittadina, zona intermedia e zona centrale sulla quale convergono i tre assi di penetrazione), sono ipotizzati diversi sistemi di pedaggio (chiuso e aperto), con:

- diverse soluzioni riferite alla collocazione delle barriere e degli svincoli controllati;
- diversi sistemi di gestione della raccolta del pedaggio (unidirezionale e bidirezionale).
- diversi sistemi di raccolta del pedaggio (manuale e completamente automatizzato).



**Cliente:** Hochtief GmbH

**Paese:** Cile

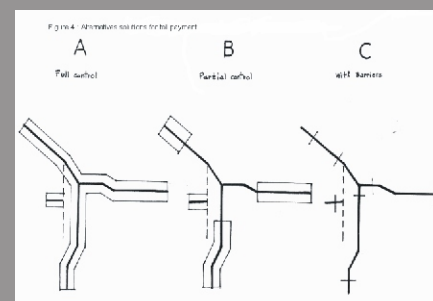
**Data:** 07/1999 - 09/1999

**Partners:** -

### Gruppo di lavoro:

ing. Pier Franco Treglia

dott. Francesco Salvatore



Per ciascuno di tali sistemi, considerando i flussi veicolari previsti e le diverse produttività dei sistemi adottabili, si valutano le dimensioni delle stazioni di pedaggio in modo da ridurre possibili strozzature nel sistema di scambio fra la rete viaria urbana e l'asse di penetrazione.

Si propongono, altresì, diversi sistemi di controllo del traffico e di pagamento automatizzata del pedaggio, finalizzati a ridurre i tempi di esazione, con la specifica dei relativi dettagli tecnico-prestazionali e dei costi di implementazione.

Il quadro degli elementi di valutazione di opportunità dell'investimento è stato completato con le possibili strutture organizzative per la gestione operative dell'asse di penetrazione.

La scelta della struttura organizzativa è legata a diversi parametri, alcuni dei quali riferiti a situazioni locali (relazioni sindacali, legislazione del lavoro o usi) e altri alla costituzione dell'azienda concessionaria.

Sotto questo profilo vengono anche proposte le procedure relative a:

- la gestione dei pedaggi;
- la gestione del traffico;
- la manutenzione.

