

Obiettivo

Studio di traffico per l'esazione del pedaggio dell'autostrada Bucarest - Costanza allo scopo di dare un quadro di riferimento al NAR (National Administration Road), alle istituzioni finanziarie e alle possibili società concessionarie.

Lo studio, in particolare, è riferito ai lotti 2 (Fundulea - Lehliu) e il 3 (Lehliu - Drajna) e valuta, tra l'altro, gli introiti possibili secondo un range di tariffe applicabili.

I risultati dello studio di traffico consentono un congruo posizionamento e dimensionamento delle strutture di esazione dell'autostrada.

Gli aspetti tecnologici e impiantistici, sono trattati attraverso la redazione di un progetto di massima che consente una valutazione dell'importo complessivo dei lavori da affidare in gara mediante specifiche tecniche dettagliate.

Attività svolte

- ✓ Stima della matrice OD
- ✓ Assegnazione stocastica basata sui costi del trasporto
- ✓ Analisi del sistema di pedaggio
- ✓ Previsioni di traffico
- ✓ Valutazione del livello ottimale di tariffazione e possibile sistema di pedaggiamento
- ✓ Analisi di sensitività
- ✓ Previsione di traffico e introiti tra Bucarest e Fetesti
- ✓ Valutazione finale sul sistema di pedaggiamento

Descrizione

Lo studio fornisce una valutazione del traffico riferito a differenti orizzonti temporali allo scopo di misurare l'evoluzione del traffico autostradale e i possibili introiti derivanti dal pedaggio.

Viene applicata un'originale e specifica metodologia per esplorare tutti i possibili scenari relativi al caso studiato. La metodologia è completamente flessibile nel caso in cui, in un secondo momento, si volessero esplorare altri scenari. Lo studio si articola secondo le seguenti ipotesi:

- 4 scenari;
- 4 sistemi di pedaggio;
- 3 evoluzioni della matrice O/D;
- 3 valori del costo del tempo;
- 6 ipotesi di pedaggio;
- 2 tariffe rapportate ai diversi tipi di veicoli.

Dalla combinazione delle ipotesi sopraelencate scaturiscono 1728 scenari, di cui soltanto quelli che rispondono a determinati requisiti sono analizzati.

La valutazione del livello di tariffa ottimale, che deriva dalla curva degli introiti, è elaborato utilizzando gli scenari che si riferiscono al sistema chiuso per l'anno



Cliente: Ministero dei Trasporti della Romania - Amministrazione Nazionale delle Strade

Paese: Romania

Data: 06/2000 - 08/2000

Partners: Bonifica S.p.A.
Spea S.p.A.

Gruppo di lavoro:

ing. Pier Franco Treglia
dott. Francesco Salvatore



2010 (primo anno di completa apertura al traffico) e all'anno 2030 (periodo finale di previsione).

In questo caso gli scenari analizzati derivano dalle seguenti ipotesi:

- 2 periodi di riferimento;
- 6 livelli di tariffa;
- 2 valori di traffico e del costo del tempo.

La scelta della tariffa ottimale è fatta in base a 24 scenari che derivano dalla combinazione delle ipotesi precedenti.

La stima del traffico autostradale è scaturita dalla valutazione della matrice O/D. Per questo scopo si utilizzano sei indagini (interviste) di traffico, fatte sul corridoio interessato dall'autostrada, e il conteggio di traffico fatto su alcune sezioni stradali.

Ciò permette di estrapolare i flussi medi giornalieri O/D relativamente a ogni sezione di indagine.

Un'adeguata zonizzazione dell'area e una schematizzazione della rete con l'autostrada, permette di determinare lo stato della rete e del traffico nell'anno 2000 e nei successivi anni per ottenere gli input necessari al software di assegnazione.

A questo scopo vengono fatte specifiche valutazioni relativamente al costo operativo del veicolo e il costo del tempo per gli utenti dell'autostrada.

Sono elaborate, infine, le ipotesi relative all'evoluzione del traffico per ogni O/D. Queste ipotesi sono differenziate secondo il tipo di veicolo e di itinerario, distinguendole, a posteriori, secondo la lunghezza e il tipo di origine e destinazione.

Una volta che tutti gli elementi precedentemente menzionati sono specificati, viene implementato il software TRANSCAD per ottenere la valutazione del traffico sulla rete.

