

P. Beria, E. Ferrara, A. Debernardi, A. Bertolin, S. Tolentino, G. Filippini

Fonte: QUAINT - QUantitative Analysis of Italian National Transport. Deliverable 3. Final Report Data: 05-07-2020

In quasi tutti i paesi, la maggior parte della rete autostradale è stata costruita e mantenuta con fondi pubblici, e gestita direttamente dallo Stato o per mezzo di un'agenzia nazionale o locale.

In Italia, lo strumento della concessione è stato usato sin dall'inizio, spesso a nei confronti di imprese private o pubblico-private. Il modello della concessione fa riferimento a un soggetto incaricato di gestire l'infrastruttura, il concessionario, per un certo periodo. In cambio di alcuni obblighi (quali la costruzione o l'espansione della rete), viene concesso il diritto di raccogliere pedaggi, tipicamente dagli utenti della stessa infrastruttura, al fine di recuperare l'investimento e realizzare un profitto. La concessione può essere data a un soggetto privato (concessione privata), ad un'impresa posseduta dallo Stato (concessione pubblica) o ad un soggetto ibrido (concessione mista).

Rispetto alle dinamiche della tariffazione, l'approccio più comune in Italia prevede che la strada sia lasciata al concessionario (spesso senza alcuna procedura pubblica), in cambio dell'estensione della rete e/o del suo potenziamento. Questo è il caso di quasi tutte le concessioni scadute in Italia negli anni novanta¹. Il volume di traffico sull'intera rete ha raggiunto nel 2016 un totale di 81.319 milioni di veicoli per km, di cui 62.889 relativi ai veicoli leggeri e 18.430 ai pesanti², con un incremento di circa il 3% rispetto all'anno precedente. I ricavi dalla tariffazione hanno raggiunto nel 2016 l'ammontare totale di 5.710 milioni di euro, con un incremento del 4,1% rispetto all'anno precedente. Il profitto netto per le concessionarie è stato di 1.115 milioni di euro.

In questo scenario, vengono analizzati gli effetti dell'eliminazione delle tariffe da tutte le autostrade. **SCENARIO ELIMINAZIONE** TARIFFE AUTOSTRADALI Incremento Diminuzione 1: Paolo Beria, Francesco Ramella, Antonio Laurino, Motorways economic regulation: A worldwide survey, Transport Policy, Volume 41, 2015, Pagine 23-32. 2: La classificazione dei veicoli autostradali italiani si basa per quasi tutta la rete sul numero di assi (> 2 assi) e l'altezza sull'asse anteriore (> 1,3 m), dove ogni veicolo che raggiunge uno dei requisiti è classificato come un autotreno.













P. Beria, E. Ferrara, A. Debernardi, A. Bertolin, S. Tolentino, G. Filippini

Fonte: QUAINT - QUantitative Analysis of Italian National Transport. Deliverable 3. Final Report Data: 05-07-2020

Questa condizione può essere raggiunta cambiando il sistema di remunerazione dei concessionari da diretto o indiretto ad un sistema ombra, in cui la compagnia è retribuita direttamente dall'autorità pubblica.

Il sistema di tariffazione a ombra permette all'autorità pubblica di delegare la costruzione, il finanziamento e la gestione dell'infrastruttura stradale ad una compagnia concessionaria. L'autorità pubblica compensa la compagnia concessionaria basandosi principalmente sul grado di utilizzo dell'infrastruttura stessa (ad esempio sul numero di utenti) e sulla performance della compagnia concessionaria (ad esempio, sul numero di corsie chiuse al traffico o sugli investimenti in sicurezza). Quindi, la concessionaria non raccoglie alcun pedaggio dagli utenti, per i quali l'infrastruttura è gratuita. In generale, la tariffazione-ombra è usata su quelle autostrade con poco traffico pesante.

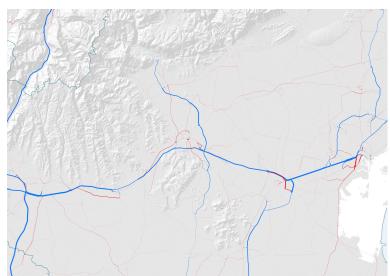
Nel caso di sistemi a tariffazione a ombra non c'è alcuna tendenza al trasferimento del traffico su altre strade, dal momento che l'utente percepisce l'uso dell'infrastruttura stradale come gratis. Non ci sono spese associate con la raccolta delle tariffe (in generale fra il 10 ed il 15% degli introiti sono assorbiti dai costi della raccolta delle tariffe, ed il 10% del costo inziale è rappresentato dalla costruzione del sistema di raccolta dei pedaggi). Il costo finale è quindi sostenuto dai contribuenti e non dagli utenti della strada.

I pedaggi sono presi in considerazione nel modello in diversi modi a seconda del tipo di pedaggio. Questi possono generalmente essere raggruppati in due categorie: il "sistema chiuso", in cui un utente paga in base alla durata del viaggio sulla strada a pedaggio (più una tariffa fissa per accedere al sistema) e il "sistema aperto", in cui l'utente paga in punti specifici lungo il percorso, se superato.

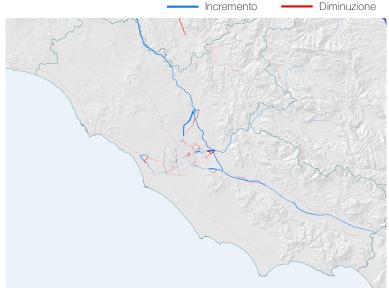
In questo scenario, entrambi i gruppi di pedaggi sono impostati pari a 0, eliminando dal costo generalizzato della modalità privata il componente dei pedaggi. Pur essendo improbabile, lo scenario simulato non è irrealistica: potrebbe verificarsi al termine di una concessione e con la scelta (politica) di eliminare le tariffe (come già successo nel passato in Germania), almeno per le auto. L'ovvio effetto è l'attrazione di spostamenti dalla rete convenzionale (e dal sistema di trasporto pubblico), verso la rete autostradale, attualmente limitata dalle stesse tariffe.

La figura mostra come gli effetti più rilevanti si verifichino nella Pianura Padana, data l'importanza degli spostamenti di breve raggio che possono essere attratti dalla rete principale. Nel sud gli effetti sono invece più contenuti (ad eccezione delle Puglia), perché le autostrade sono spesso già gratuite ed il traffico è più contenuto.

FOCUS ELIMINAZIONE TARIFFE AUTOSTRADALI



Scenario autostrade gratuite, variazione dei flussi; focus Veneto: VR - VI - VE



Scenario autostrade gratuite, variazione dei flussi; focus Lazio



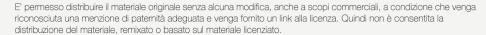
Scenario autostrade gratuite, variazione dei flussi; focus Campania



Scenario autostrade gratuite, variazione dei flussi; focus Puglia











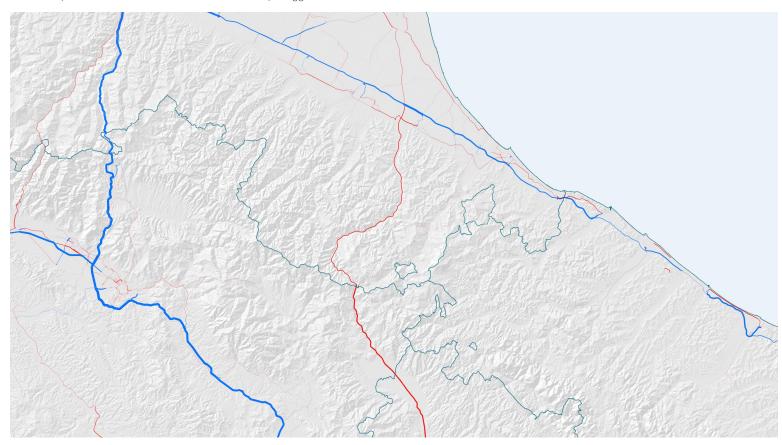




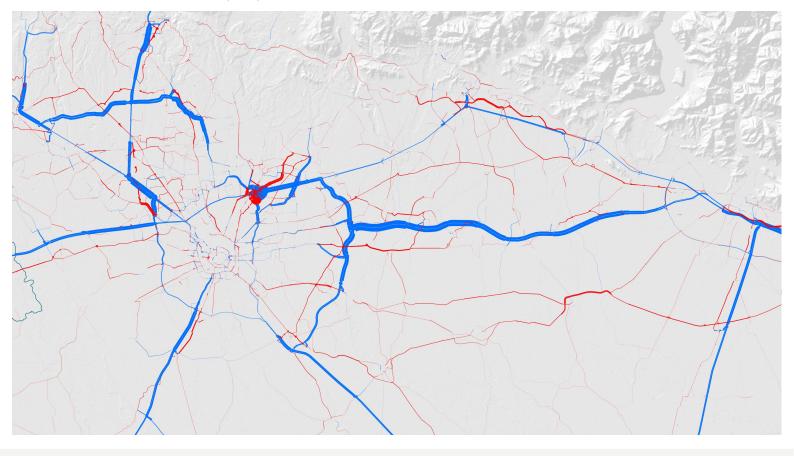
P. Beria, E. Ferrara, A. Debernardi, A. Bertolin, S. Tolentino, G. Filippini

Fonte: QUAINT - QUantitative Analysis of Italian National Transport. Deliverable 3. Final Report Data: 05-07-2020

Alcuni corridoi sono di particolare interesse. Per esempio, la superstrada Roma-Orte, ora preferita dal Veneto al Centro Italia malgrado il suo tracciato, in questo scenario perderà traffico a favore della A1 non senza pedaggi.



Intorno a Milano invece non si vedono molti effetti, come ad esempio lungo la A4 a nord della città, già esente dal pedaggio. Ma la Pedemontana e la Brebemi vedono un forte incremento del loro traffico, per lo più dalla rete locale e, limitatamente, dalla A4.













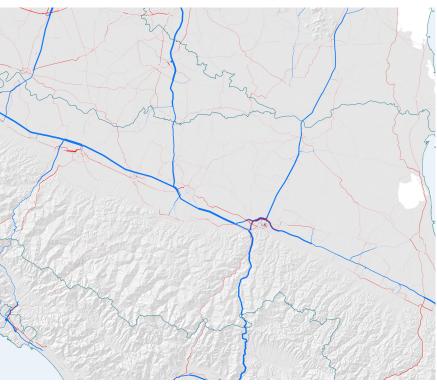


P. Beria, E. Ferrara, A. Debernardi, A. Bertolin, S. Tolentino, G. Filippini

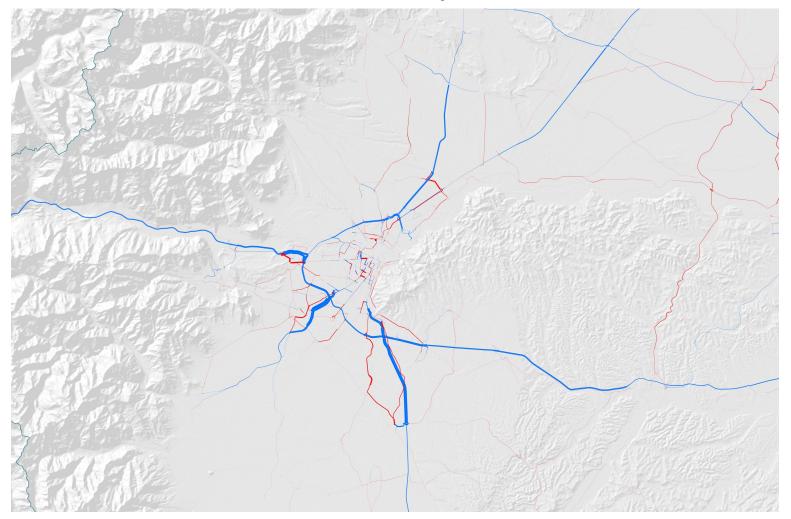
Fonte: QUAINT - QUantitative Analysis of Italian National Transport. Deliverable 3. Final Report Data: 05-07-2020



Scenario autostrade gratuite, variazione dei flussi; focus Toscana



Scenario autostrade gratuite, variazione dei flussi; focus Emilia Romagna



Scenario autostrade gratuite, variazione dei flussi; focus Piemonte: Torino

uate col modello nazionale multimodale e multiscalare **ITraM** (Italian Trasport Model), sviluppato da META st in collaborazione con il Laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL) del Politecnico di Milano.









