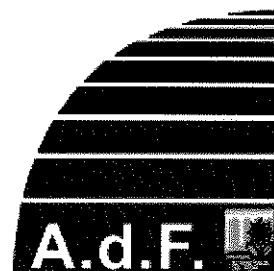




ANAS Direzione Generale

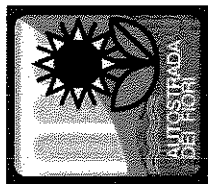


Autostrada dei Fiori S.p.A.

**Convenzione Unica
ANAS S.p.A.
Autostrada dei Fiori S.p.A.**

ALLEGATO: H

**ELEMENTI INFORMATIVI MINIMI PER
LE STIME DI TRAFFICO AI SENSI DELLA
DELIBERA CIPE N. 39 DEL 15/6/2007**



AUTOSTRADA DEI FIORI S.p.A.

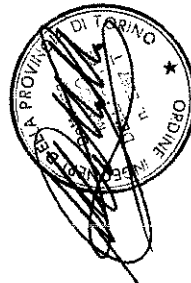


IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO

Delibera CIPE n. 1 del 2/02/2007 – direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale

Documento integrativo alla relazione di Novembre 2007 - Rev. 2

ed all'integrazione di Novembre 2008 - Rev. 1



Aprile 2009
Rev. 1



T.T.A. Studio Associato

Trasporti, Traffico e Ambiente
Ingg. Marco Dellasette e Giovanni Menotti

Sede principale certificata:

Torino: Corso De Gasperi, 34 - 10129 - Tel. 011.580.76.86 - Fax 011.593.289

Altre sedi operative:

Roma: Via G.V. Bona 101/c - 00161 - Tel. 06.412.057.48 - Fax 06.412.206.24

Treviso: Via Bolzano, 3 - 31100 - Tel. 0422.583.189 - Fax 0422.572.510

e-mail: stafftecnico@studiotta.it - sito Web: www.studiotta.it - Partita IVA: 06993380010

Certificazione UNI EN
ISO 9001:2000



NIS ZERT
N.11196/81510

Sommario

1	PREMESSA	3
2	AGGIORNAMENTO DEL TRAFFICO E DELLE PERCORRENZE AUTOSTRADALI	3
	2.1 LE PRINCIPALI COMPONENTI DEL TRAFFICO LEGGERO AUTOSTRADE	4
3	PRINCIPALI VARIABILI DI NATURA MACRO-ECONOMICA, TRASPORTISTICA E SETTORIALE SOTTOSTANTI ALLO SCENARIO DI SVILUPPO DEL TRAFFICO NELL'ORIZZONTE TEMPORALE DEL PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO. ANALISI DELLE SERIE STORICHE E PREVISIONE DELL'EVOLUZIONE	5
	3.1 IL PIL	5
	3.2 ANDAMENTO DEMOGRAFICO DELLA POPOLAZIONE IN LIGURIA	7
	3.3 PORTI DELLA LIGURIA	8
	3.4 TURISMO	9
4	ANALISI DELL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO E DELLE PERCORRENZE NELL'ORIZZONTE TEMPORALE DEL PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO	10
	4.1 METODOLOGIA ADOTTATA PER LA STIMA DELL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO NEL PERIODO 2009-2013	10
	4.1.1 Veicoli leggeri (ordinari ed occasionali)	10
	4.2 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO ORDINARIO	10
	4.3 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO TURISTICO	10
	4.4 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO PESANTE	11
	4.5 RISULTATI DELL'ANALISI PREVISIONALE	11
5	RISULTATI CONCLUSIVI DELLO STUDIO	12

[Handwritten signature]

1 PREMESA

La presente relazione costituisce una seconda integrazione, dopo quella datata Novembre 2008, legata allo studio "Ipotesi di sviluppo del traffico" redatto nel Novembre 2007 (Allegato A) e allegato al piano economico-finanziario della tratta autostradale da Savona a Ventimiglia dell'autostrada A10, gestita dalla Società concessionaria Autostrada dei Fiori S.p.A..

Questa seconda integrazione si è resa necessaria dopo, un intervallo di tempo relativamente breve, per ritoccare le precedenti stime: elaborate ai primi segnali della nota crisi economico-finanziaria. Trascorsi sei mesi dalla presentazione della già citata integrazione ci si rende conto in modo più realistico delle proporzioni della recessione in atto. A tal fine si è deciso di aggiornare le previsioni delle principali grandezze utilizzate per l'implementazione del modello e, di conseguenza, le ipotesi sulle percorrenze lungo l'Autostrada dei Fiori.

Nei seguenti capitoli verranno resi noti i dati di traffico aggiornati all'anno 2008 (capitolo 2); poi verranno aggiornate le informazioni riguardanti le principali grandezze socio-economiche necessarie per la stima dei traffici (capitolo 3).

Dopo la descrizione del metodo di analisi previsionale (capitolo 4) ne verranno mostrati i risultati all'interno di una tabella riassuntiva (capitolo 5).

2 AGGIORNAMENTO DEL TRAFFICO E DELLE PERCORRENZE AUTOSTRADALI

I dati ufficiali forniti dalla società concessionaria, ovvero Autostrada dei Fiori SpA, sono indubbiamente omogenei e coerenti, caratteristica indispensabile al fine delle elaborazioni che ci apprestiamo a mostrare.

Per questo ulteriore aggiornamento sono stati acquisiti i volumi di traffico fino al mese di marzo 2009 compreso.

Come già fatto per le altre fasi dello studio verranno esaminate le variabili di natura macro-economica, trasportistica e settoriale necessarie per le stime oggetto del presente studio. Per i dettagli sulle analisi complete e sulle riflessioni che hanno portato ai risultati precedentemente esposti si rimanda allo studio del novembre 2007.

Dal momento che i dati consolidati si riferiscono all'anno 2008, come per il precedente aggiornamento, per le considerazioni sugli stessi si rimanda al primo aggiornamento datato novembre 2008 (Allegato B).

Di seguito si riportano, senza ulteriori commenti, i dati delle percorrenze annuali dei veicoli totali (Figura 1), seguiti dalla ripartizione in leggeri (Figura 2) e pesanti (Figura 3) più aggiornati.

Figura 1 – Percorrenze annuali sull'Autostrada dei Fiori

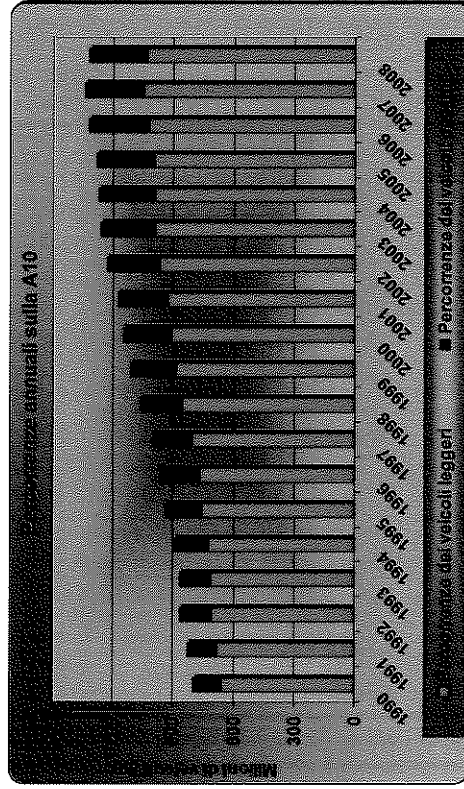


Figura 2 – Dettaglio delle percorrenze dei veicoli leggeri

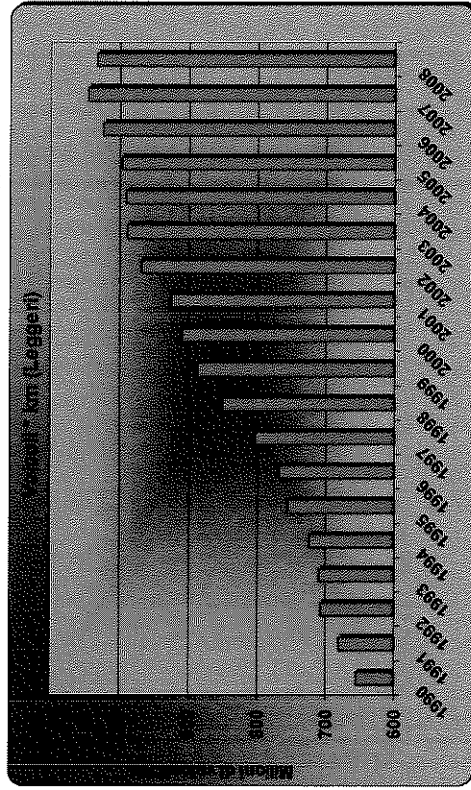
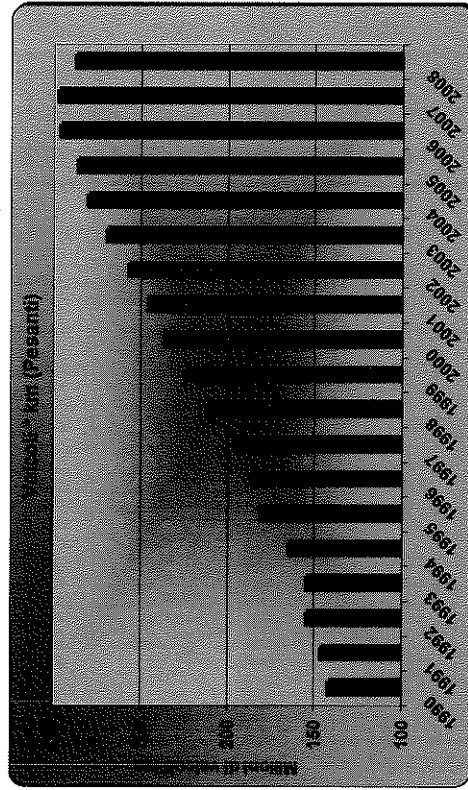


Figura 3 – Dettaglio delle percorrenze dei veicoli pesanti

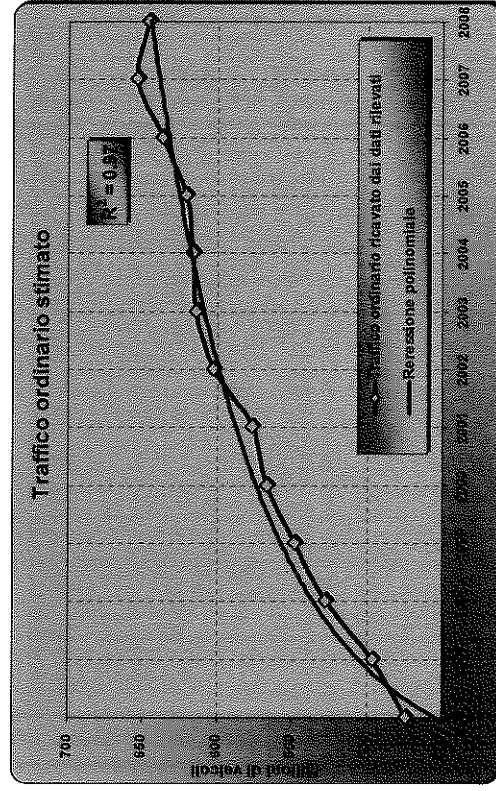


2.1 LE PRINCIPALI COMPONENTI DEL TRAFFICO LEGGERO AUTOSTRADALE

In linea con i precedenti studi le percorrenze dei veicoli leggeri (Classe "a") sono state disaggregate nelle due componenti distinte di traffico ordinario e traffico turistico/occasionale. Per le modalità di calcolo dei pesi delle due componenti si rimanda allo studio del novembre 2007. Di seguito si mostreranno i risultati aggiornati con gli ultimi valori consolidati a nostra disposizione.

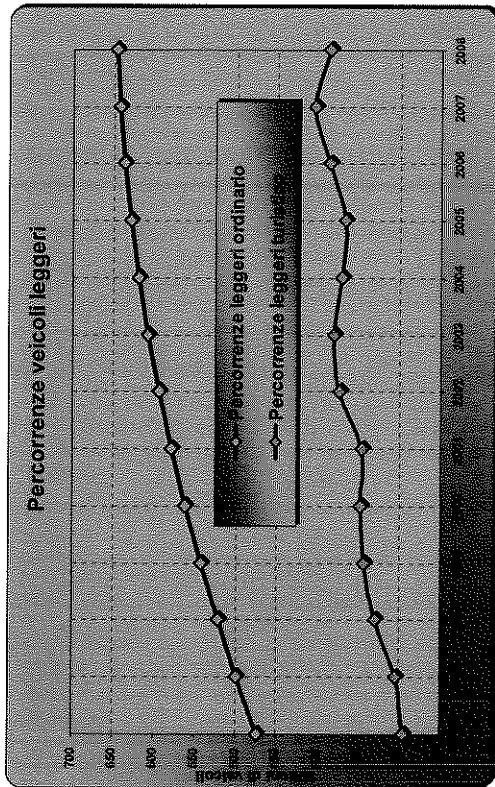
Il risultato della stima della componente ordinaria è mostrato in Figura 4.

Figura 4 – Andamento stimato del traffico ordinario e indice di determinazione



Conoscendo poi le percorrenze annuali dei veicoli leggeri, per differenza si può ricavare la quota di traffico turistico per ogni singolo anno. Il seguente grafico ne mostra l'esito.

Figura 5 – Incrementi delle componenti ordinaria ed occasionale dei veicoli leggeri.



Come logico aspettarsi, la componente occasionale mostra un andamento meno regolare dei traffico ordinari stimati: il tutto in linea con le precedenti stime.

Si ricorda che, come accaduto nello studio originale e nel successivo aggiornamento, ai fini delle previsioni di sviluppo del traffico, i veicoli pesanti, composti dalle classi: "b", "3", "4" e "5", verranno trattati come un'unica categoria. Per le motivazioni che hanno portato a questa scelta si rimanda allo studio datato novembre 2007.

3 PRINCIPALI VARIABILI DI NATURA MACRO-ECONOMICA, TRASPORTISTICA E SETTORIALE SOTTOSTANTI ALLO SCENARIO DI SVILUPPO DEL TRAFFICO NELL'ORIZZONTE TEMPORALE DEL PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO. ANALISI DELLE SERIE STORICHE E PREVISIONE DELL'EVOLUZIONE.

Il motivo che ci porta ad aggiornare le previsioni di traffico relative alla tratta autostradale ligure è l'aggravarsi della crisi economico/finanziaria che aveva mostrato i primi segnali nell'ultima parte dell'anno passato. I più recenti sviluppi di questa crisi indicano che oltre al settore finanziario, anche gli altri settori socio-economici pagheranno un tributo molto alto, ma soprattutto più consistente di quello ipotizzato pochi mesi fa.

A tal fine si è reso necessario rivalutare le stime delle grandezze che davano luogo alle previsioni dei traffici, ed aggiornarle in base ai recenti sviluppi. Rispetto all'integrazione di novembre 2008 sono stati aggiornati i valori relativi al PIL nazionale, i dati sul turismo e quelli relativi a traffici portuali della Liguria. Di conseguenza sono state aggiornate anche le previsioni per i prossimi anni, tenendo conto delle ricadute dirette e/o indirette che la recente crisi produrrà su di esse.

La metodologia adottata segue lo stesso principio adottato nel primo aggiornamento, al quale si rimanda per tutti i dettagli tecnici; di seguito verranno mostrati i valori aggiornati necessari per la nuova stima.

3.1 IL PIL

Come ampiamente anticipato dai mezzi di informazione il dato nazionale che rappresenta l'andamento economico (il PIL) è stato recentemente più volte corretto al ribasso in conseguenza dei noti fatti di politica economica. Ricordiamo ad esempio che a novembre si stimava, per l'anno 2008, una contrazione del PIL italiano di un decimo di punto, mentre pochi mesi dopo, ad anno concluso, le previsioni indicano che la riduzione dovrebbe attestarsi tra il mezzo punto ed il punto percentuale.

Figura 6 – Andamento del PIL fino al 2008 in valore assoluto (fonte: Eurostat)

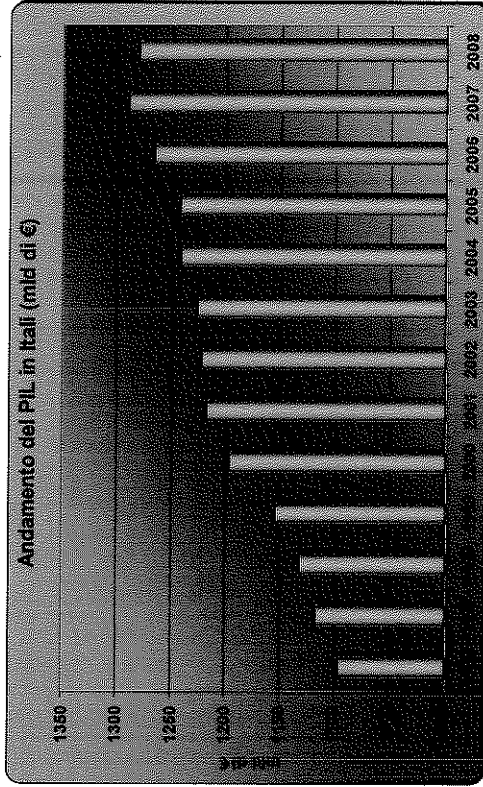
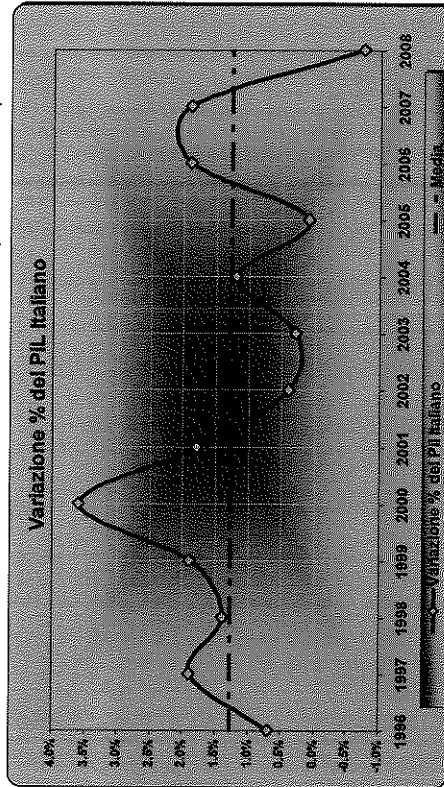


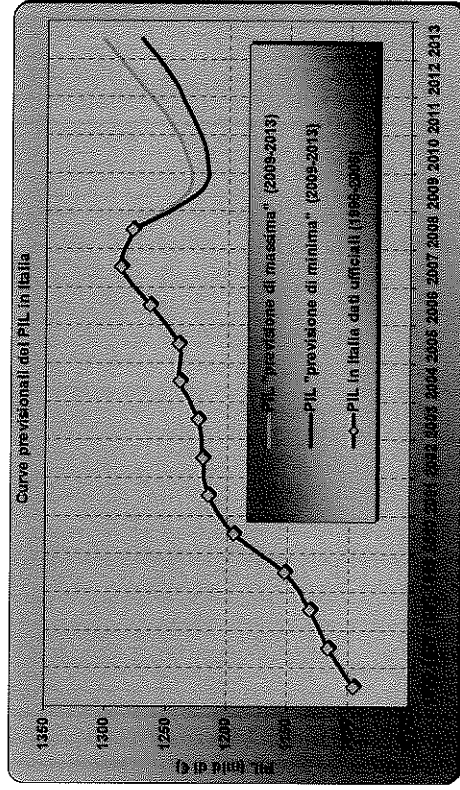
Figura 7 – Variazione percentuale del PIL in Italia (Fonte: Eurostat)



Nelle fasi precedenti si mostrava come, in passato, le previsioni erano risultate piuttosto ottimistiche e l'esempio citato prima, relativo all'anno 2008, sarebbe un'ulteriore conferma, giustificata da un evento in parte imprevedibile. Per ulteriori approfondimenti si rimanda agli studi propedeutici l'attuale integrazione.

Dato l'alto numero di previsioni ufficiali a disposizione per il PIL nazionale, emesse dai maggiori enti pubblici e società private competenti in materia, si è scelto di utilizzare come "previsione media" la media aritmetica dei ultimi valori pubblicati dai maggiori organismi. Per ricavare il cono di variabilità, nel seguente grafico verranno mostrate una "previsione di massima" e una "previsione di minima" (ricavate utilizzando per ogni anno rispettivamente le stime più alta e più bassa a disposizione).

Figura 8 – Andamenti massimo e minimo del PIL stimato

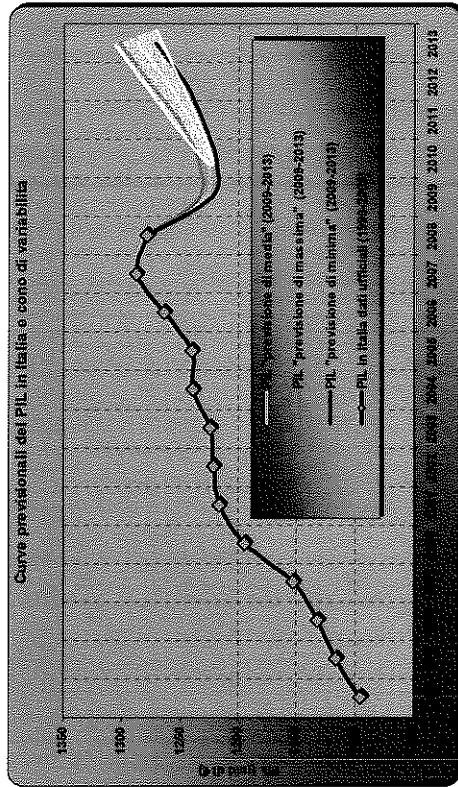


La Figura 9 rappresenta pertanto, oltre alla "previsione media," il "cono di variabilità" della stima previsionale.

Previsione del PIL nazionale nei prossimi anni

Anno	Previsione media
2009	-3.88%
2010	-0.10%
2011	1.17%
2012	1.68%
2013	2.00%

Figura 9 – Previsioni di incremento del PIL in Italia e cono di variabilità



3.2 ANDAMENTO DEMOGRAFICO DELLA POPOLAZIONE IN LIGURIA

Come anticipato all'interno della prima integrazione, non è possibile prevedere una forte influenza della crisi sull'andamento demografico ligure in un arco di tempo tanto ristretto quanto quello che interessa la studio in questione.

Si riportano quindi i dati analizzati già presentati nel novembre 2007.

Figura 10 – Andamento demografico in Liguria dal 1861 al 2001 (Fonte ISTAT)

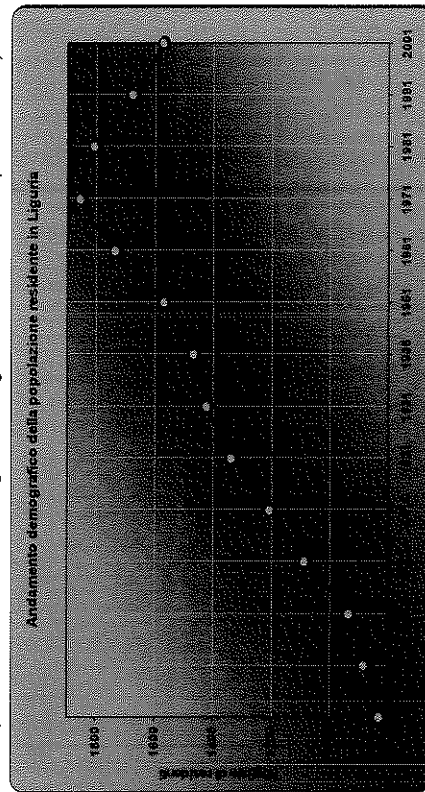
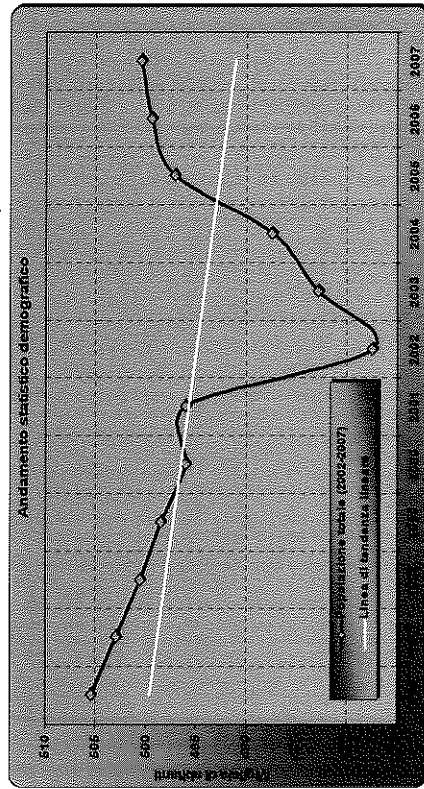
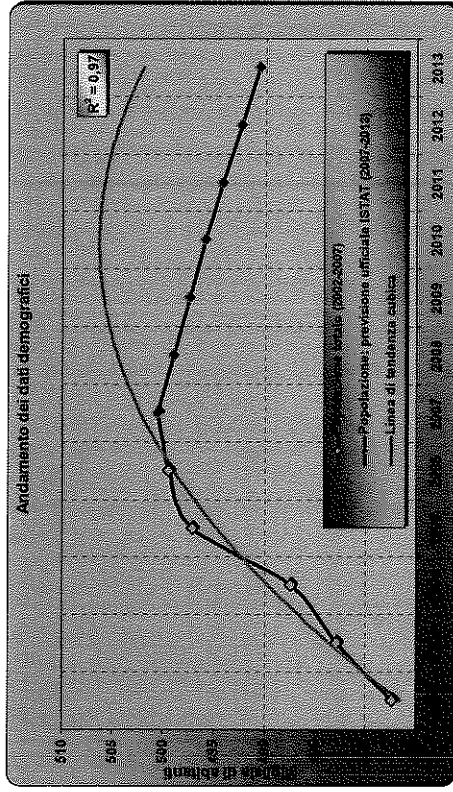


Figura 11 – Andamento demografico nelle Province di Imperia e Savona



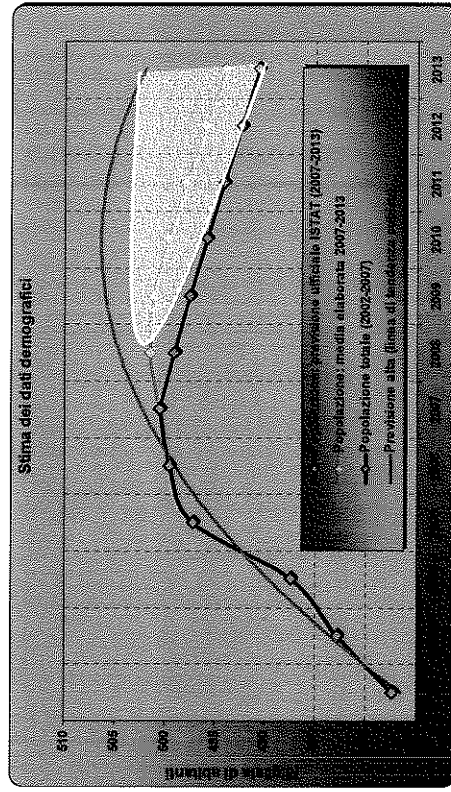
Per quanto attiene alle previsioni per i prossimi anni, l'ISTAT prevede una decrescita dal 2007 al 2013 il cui andamento (previsione di minima) è stato riportato nella Figura 12; si noti come le stime ISTAT risultino abbastanza allineate con la linea di tendenza sopra indicata. Per ricavare una previsione di massima più ottimistica si è scelto di ricavare una linea di tendenza sui dati consolidati dal 2002 (al fine di evitare le instabilità statistiche degli anni precedenti). La linea di tendenza con il valore di R^2 maggiore risulta essere una curva cubica; questa viene mostrata in Figura 12 insieme alla "previsione di minima".

Figura 12 – Andamento demografico massimo e minimo nelle province di Imperia e Savona



Alla luce di quanto sopra esposto, la stima dell'andamento medio della popolazione dell'area in esame per i prossimi anni risulta la "previsione media" riportata in Figura 13.

Figura 13 – Stima dell'andamento demografico nelle province di Imperia e Savona e cono di variabilità

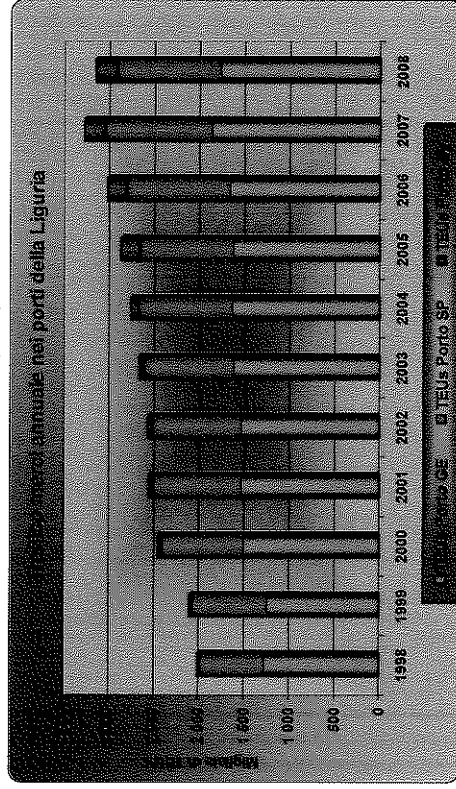


3.3 PORTI DELLA LIGURIA

Il traffico portuale negli scali liguri sarà sicuramente influenzato dai venti di crisi che condizionano il continente europeo. A sostegno di questa tesi sono stati analizzati i dati ufficiali ricavati dall'"Autorità Portuale di Genova" relativi ai primi due mesi dell'anno in corso. La contrazione del traffico merci nel maggiore dei porti regionale è confermata ed in linea con i dati degli ultimi mesi dello scorso anno, già condizionati dalla crisi.

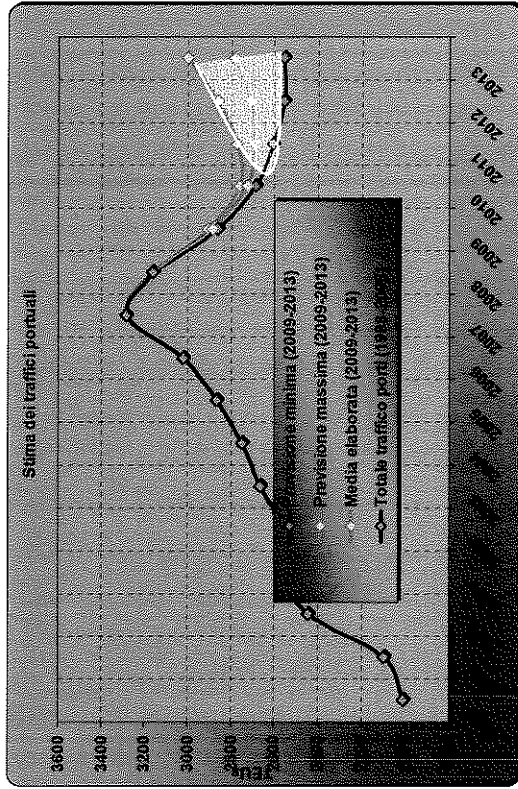
Di seguito verranno mostrati i valori consolidati aggiornati fino all'anno 2008 (Figura 14) e, di seguito, le previsioni più realistiche tenendo conto dei possibili effetti della recessione.

Figura 14 – Traffici merci nei porti liguri (1998 – 2008) (Fonte: Autorità portuali Genova, Savona, La Spezia)



Per ricavare la "previsione di massima" e la "previsione di minima" si è scelto di applicare alle precedenti stime in nostro possesso dei fattori annuali correttivi più o meno influenti in linea con i diversi scenari stimati per il PIL. La curva utilizzata per il modello previsionale, ovvero la "previsione media" si ricava come media aritmetica delle precedenti curve ed è visibile nella successiva Figura 15 con il relativo cono di variabilità.

Figura 15 – Stima dei traffici merci nei porti liguri e cono di variabilità



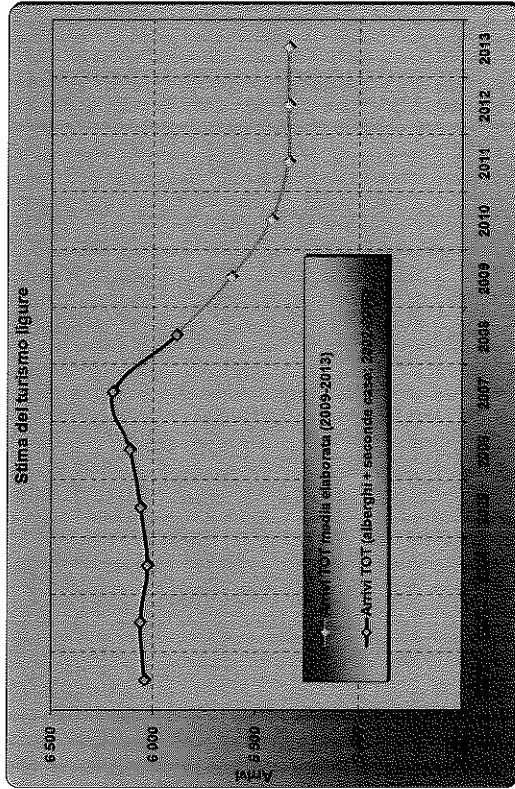
3.4 TURISMO

In questa seconda integrazione, per la grandezza del turismo, si è deciso di considerare, oltre al numero di arrivi negli alberghi locali, anche il possibile traffico generato dai turisti delle seconde case.

La misurazione quantitativa di questo fenomeno risulta più complessa in quanto non esistono dati ufficiali. La nostra ipotesi dettata da indicazioni qualitative raccolte presso enti turistici indica un volume di turisti indirizzati verso le seconde case superiore a quello orientato verso le strutture alberghiere. La nostra ricostruzione a posteriori mostra una relazione accettabile con i traffici turistici da noi ricavati.

In questo modo si riesce a spiegare meglio il rapporto tra traffico turistico (crescente negli ultimi anni) e andamento delle presenze turistiche locali. Si ricorda infatti che le presenze presso le strutture ricettive mostravano valori in controtendenza rispetto ai volumi di traffico calcolati. Di seguito, nella Figura 16, viene mostrato il numero degli arrivi in Liguria mossi da motivi turistici, siano essi diretti verso alberghi o verso seconde case e la relativa previsione per i prossimi anni. Come in precedenza, per questa grandezza non verranno elaborate le previsioni di massima e di minima a causa della mancanza di stime ufficiali di un certo peso; verrà quindi prodotta la sola curva previsionale media basata sulla serie storica degli arrivi, opportunamente condizionata dalle conseguenze socio-economiche proprie del periodo attuale.

Figura 16 – Stima degli arrivi totali nelle strutture alberghiere



4 ANALISI DELL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO E DELLE PERCORRENZE NELL'ORIZZONTE TEMPORALE DEL PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO

4.1 METODOLOGIA ADOTTATA PER LA STIMA DELL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO NEL PERIODO 2009-2013

Analogamente a quanto elaborato nella precedente relazione, la metodologia previsionale adottata si basa sui principi della regressione lineare multivariata: il traffico stimato si esprime come funzione di altre grandezze dinamiche, nel caso in esame quelle individuate nel capitolo precedente (il PIL annuale, la popolazione residente, presenze turistiche e il traffico merci nei porti).

La diversa natura delle tipologie di traffico individuate consiglia l'adozione di analisi separate per il traffico dei veicoli leggeri ordinari ed occasionali e per quello dei veicoli pesanti.

Di seguito è riportata la notazione usata per riferirsi alle serie storiche in questione:

- w_i : traffico veicoli leggeri nell'anno i
- p_i : traffico veicoli pesanti nell'anno i
- PIL_i : PIL registrato / stimato i
- POP_i : popolazione registrata / stimata nell'anno i
- $PRES_i$: presenze turistiche registrate / stimate nell'anno i
- $PORT_i$: traffico dei porti registrato / stimato nell'anno i

I dati delle diverse serie storiche relative agli anni 2002-2008 provengono da fonti ufficiali, mentre dal 2009 al 2013 si considerano le medie elaborate ricavate come descritto nei capitoli precedenti.

4.1.1 Veicoli leggeri (ordinari ed occasionali)

In prima analisi, il volume di traffico complessivo dei veicoli leggeri si considera determinato dalla sovrapposizione di due effetti:

1. il traffico ordinario.
2. il traffico turistico, diretto e indotto.

Pertanto, se w_i è il dato del traffico complessivo dei veicoli leggeri nell'anno i , x_i il dato del traffico ordinario e y_i il dato del traffico turistico, risulta:

$$w_i = x_i + y_i$$

In ossequio ai principi di trasparenza e riproducibilità dell'analisi previsionale, i due effetti sono analizzati in modo distinto, estraendo le due componenti dal dato aggregato e analizzandole come serie storiche separate (per le modalità di disaggregazione delle componenti del traffico leggero si rimanda al paragrafo 2.1).

4.2 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO ORDINARIO

L'analisi di correlazione riportata in tabella mostra una forte correlazione tra il traffico ordinario e i livelli di PIL e popolazione residente.

	PIL	POP	x
PIL	1		
POP	0.87	1	
x	0.93	0.97	1

Pertanto si ipotizza la seguente relazione tra il traffico ordinario dei veicoli leggeri x e le variabili PIL e POP:

$$x_i = \alpha_0 + \alpha_1 PIL_i + \alpha_2 POP_i$$

La regressione multivariata sui dati 2002-2008 conferma l'ipotesi con

$$\alpha_0 = -434140040,5$$

$$\alpha_1 = 240409,8$$

$$\alpha_2 = 1539,0$$

e un coefficiente di determinazione (R^2) pari al 95,2%.

Gli stessi valori dei parametri α saranno quindi usati per le stime del traffico ordinario dei veicoli leggeri negli anni dal 2009 al 2013

4.3 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO TURISTICO

L'analisi di correlazione riportata in tabella mostra una forte correlazione tra il traffico occasionale / turistico ed i livelli del PIL e delle presenze turistiche.

	PIL	TUR	y
PIL	1		
TUR	0.12	1	
y	0.78	0.73	1

Pertanto si ipotizza la seguente relazione tra il traffico turistico dei veicoli leggeri y e la variabile PIL :

$$y_i = \alpha_3 + \alpha_4 PIL_i + \alpha_5 TUR_i$$

La regressione multivariata sui dati 2002-2008 conferma l'ipotesi con

$$\alpha_3 = -312101104,8$$

$$\alpha_4 = 343956,5$$

$$\alpha_5 = 43425,4$$

e un coefficiente di determinazione (R^2) pari al 71,5%.

Gli stessi valori dei parametri α saranno quindi usati per le stime del traffico turistico dei veicoli leggeri negli anni dal 2009 al 2013.

4.4 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO PESANTE

In analogia con le precedenti metodologie, si è ipotizzata la seguente relazione tra il livello del traffico pesante e il livello del traffico dei porti:

	PIL	$PORTI$	P
PIL	1		
$PORTI$	0.99	1	
P	0.85	0.89	1

$$p_i = \alpha_6 + \alpha_7 PIL_i + \alpha_8 PORTI_i$$

L'analisi di regressione riporta i seguenti risultati:

$$\alpha_6 = 116666008$$

$$\alpha_7 = 23142,7$$

$$\alpha_8 = 47419,7$$

e un coefficiente di determinazione (R^2) pari al 80%

Gli stessi valori dei parametri α saranno quindi usati per le stime del traffico pesante dei veicoli leggeri negli anni dal 2009 al 2013.

4.5 RISULTATI DELL'ANALISI PREVISIONALE

Nella seguente tabella sono sintetizzate le risultanze derivanti dal modello di regressione lineare multivariata sopra descritto.

Tabella 1 – Output del modello previsionale per gli anni 2009 – 2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
INCREMENTO TRAFFICO LEGGERO TOTALE						
Ipotesi traffico (x 1.000 Veicoli km)	-1,31%	-3,98%	-1,17%	0,22%	0,93%	1,19%
Ipotesi traffico (x 1.000 Veicoli km) Leggeri, Classe A	1 033 635	992 493	980 866	983 015	992 202	1 003 983
INCREMENTO TRAFFICO PESANTE TOTALE						
Ipotesi traffico (x 1.000 Veicoli km) PESANTI Classe B, 3, 4 e 5	-3,48%	-5,27%	-2,68%	-0,45%	0,46%	1,46%
	287 861	272 682	265 392	264 191	265 399	269 275
TOTALE Veicoli*km	1 321 496	1 265 184	1 246 258	1 247 206	1 257 601	1 273 258

5 RISULTATI CONCLUSIVI DELLO STUDIO

Nell'integrazione precedente si era scelto di ipotizzare un andamento standard, più controllato, per le previsioni dei prossimi anni. Ora ci si rende conto che tale scelta, dettata allora dal fatto di essere all'inizio di un periodo di crisi del quale non si conoscevano durata ed entità, si era rivelata eccessivamente ottimistica.

A questo punto, senza ulteriori ragionamenti, ma basandoci sul modello di regressione implementato e, di conseguenza, sulle stime delle grandezze a nostra disposizione accettiamo per vera la previsione fornita dal modello ripresa nella successiva Tabella 2.

Analizzando i risultati emerge una forte contrazione per l'anno in corso, confermata dai dati di traffico dei primi registrati dalla società concessionaria, seguita da un anno (il 2010) che sconterà la coda della crisi facendo segnare ancora un saldo negativo.

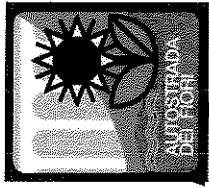
L'anno 2011 dovrebbe rappresentare l'inversione di tendenza con traffici che, globalmente, dovrebbero tornare a crescere, seppur in misura molto ridotta.

Dall'anno 2012 la crescita dovrebbe riprendere in modo più evidente per tornare, in anni successivi all'orizzonte temporale oggetto del presente studio, ai valori record fatti registrare nell'anno 2007.

Attenendosi ai risultati del modello, la ripresa dovrebbe avvenire in tempi più brevi per quel che riguarda i veicoli leggeri, mentre i veicoli pesanti potrebbero risentire più a lungo degli effetti della recessione economica in atto. Di contro, la ripresa delle percorrenze dei veicoli pesanti sarà poi più netta rispetto a quella dei veicoli leggeri. Si evidenzia il fatto che nell'anno 2008 i veicoli pesanti hanno fatto registrare una riduzione dei traffici decisamente superiore a quella mostrata dai veicoli leggeri.

Tabella 2 – Riassunto degli incrementi per gli anni 2009 - 2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
INCREMENTO TRAFFICO LEGGERO TOTALE	-1,31%	-3,98%	-1,17%	0,22%	0,93%	1,19%
(poteri traffico x 1.000 Veicoli km) Leggeri: Classe A	1 033 635	992 493	980 866	983 015	982 202	1 003 963
INCREMENTO TRAFFICO PESANTE TOTALE	-3,48%	-5,27%	-2,68%	-0,45%	0,45%	1,46%
(poteri traffico x 1.000 Veicoli km) PESANTI: Classe B, 3, 4 e 5	287 861	272 692	265 392	264 191	265 399	269 275
TOTALE Veicoli*km	1 321 496	1 265 184	1 246 258	1 247 206	1 257 601	1 273 258
Variazione %	-1,79%	-4,26%	-1,50%	0,06%	0,83%	1,24%



AUTOSTRADA DEI FIORI S.p.A.

Allegato B



IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO

Delibera CIPE n. 1 del 2/02/2007 – direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale

Documento integrativo alla relazione di Novembre 2007 - Rev. 2



Novembre 2008
Rev. 1



T.T.A. Studio Associato

Trasporti, Traffico e Ambiente
Ing. Marco Dellasette e Giovanni Menotti

Sede principale certificata:

Torino: Corso De Gasperi, 34 - 10129 - Tel. 011.580.76.86 - Fax 011.593.289

Altre sedi operative:

Roma: Via G.V. Bona 101/c - 00161 - Tel. 06.412.057.48 - Fax 06.412.206.24

Treviso: Via Bolzano, 3 - 31100 - Tel. 0422.583.189 - Fax 0422.572.510

e-mail: stafftecnico@studiotta.it - sito Web: www.studiotta.it - Partita IVA: 06993380010

Certificazione UNI EN
ISO 9001:2000



NISZERT
N.11196/8150

Sommario

1	PREMESSA	3
2	AGGIORNAMENTO DEL TRAFFICO E DELLE PERCORRENZE AUTOSTRADALI	3
	2.1 LE PRINCIPALI COMPONENTI DEL TRAFFICO LEGGERO AUTOSTRADALE	4
3	PRINCIPALI VARIABILI DI NATURA MACRO-ECONOMICA, TRASPORTISTICA E SETTORIALE SOTTOSTANTI ALLO SCENARIO DI SVILUPPO DEL TRAFFICO NELL'ORIZZONTE TEMPORALE DEL PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO. ANALISI DELLE SERIE STORICHE E PREVISIONE DELL'EVOLUZIONE.....	6
	3.1 IL PIL.....	6
	3.2 ANDAMENTO DEMOGRAFICO DELLA POPOLAZIONE IN LIGURIA.....	8
	3.3 PORTI DELLA LIGURIA	9
	3.4 TURISMO	10
4	ANALISI DELL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO E DELLE PERCORRENZE NELL'ORIZZONTE TEMPORALE DEL PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO.....	11
	4.1 METODOLOGIA ADOTTATA PER LA STIMA DELL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO NEL PERIODO 2009-2013	11
	4.1.1 Veicoli leggeri (ordinari ed occasionali)	11
	4.2 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO ORDINARIO	11
	4.3 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO TURISTICO	11
	4.4 ANALISI PREVISIONALE DEL TRAFFICO PESANTE	12
	4.5 RISULTATI DELL'ANALISI PREVISIONALE	12
5	RISULTATI CONCLUSIVI DELLO STUDIO	13



1 PREMESSA

La presente relazione costituisce un'integrazione al precedente studio "Ipotesi di sviluppo del traffico" redatto nel Novembre 2007 e allegato al piano economico-finanziario della tratta autostradale da Savona a Ventimiglia dell'autostrada A10, gestita dalla Società concessionaria Autostrada dei Fiori S.p.A..

L'aggiornamento si è reso necessario in quanto dal precedente studio è trascorso circa un anno, in cui la situazione del traffico, in coerenza con quella economico-finanziaria che ha subito nei mesi di settembre-novembre 2008 la più grave regressione degli ultimi ottant'anni, è mutata in modo consistente, passando da un modesto ma costante incremento, ad una netta diminuzione.

Al fine di analizzare la situazione attuale ed effettuare una stima più realistica della situazione dei prossimi anni, sono state recuperate informazioni aggiornate per tutte quelle grandezze che, in base al precedente studio, risultavano significative ai fini della previsione delle percorrenze oggetto di studio.

Nei seguenti capitoli verranno resi noti i dati di traffico più aggiornati attualmente disponibili (capitolo 2) e le stime per gli ultimi mesi dell'anno in corso; poi verranno aggiornate le informazioni riguardanti le principali grandezze socio-economiche necessarie per la stima dei traffici (capitolo 3).

Dopo la descrizione del metodo di analisi previsionale (capitolo 4) ne verranno mostrati i risultati all'interno di una tabella riassuntiva (capitolo 5)

2 AGGIORNAMENTO DEL TRAFFICO E DELLE PERCORRENZE AUTOSTRADALI

Come già riportato per la precedente relazione, i dati di traffico autostradali utilizzati provengono da fonte ufficiale, ovvero dalla Società Concessionaria: Autostrada dei Fiori SpA. Per questo motivo i dati risultano omogenei e coerenti tra loro. Si sottolinea ancora un volta l'importanza di tale aspetto, che è alla base della presente analisi e, in generale delle analisi delle serie storiche.

I dati riportati nella relazione precedente sono stati aggiornati con quelli dell'ultimo trimestre 2007 e con quelli messi a disposizione per l'anno in corso, attualmente confermati fino al mese di settembre 2008 compreso.

Come anticipato in precedenza all'interno della presente integrazione verranno esaminate tutte le variabili di natura macro-economica, trasportistica e settoriale risultate significative nel precedente studio. Per i dettagli sulle analisi complete e sulle riflessioni che hanno portato ai risultati precedentemente esposti si rimanda allo studio del novembre 2007.

Giova altresì sottolineare come i dati dell'anno in corso verranno trattati come dati pressoché consolidati, in quanto sono consolidati i dati di settembre e sono disponibili in via preliminare anche quelli di ottobre. Per i restanti due mesi dell'anno si utilizzeranno le stime provenienti dalla società Autostrada dei Fiori S.p.A. che risultano coerenti ed allineate con i dati della prima parte dell'anno, evidenziando che eventuali piccoli errori di stima non possono modificare sostanzialmente il dato di traffico totale annuale.

Di seguito si riportano i dati delle percorrenze dei veicoli totali (Figura 1), seguiti poi dalla ripartizione in leggeri (Figura 2) e pesanti (Figura 3).



[Handwritten signature]
 pag. 3