



Dibattito pubblico

Strada Statale 675 – Secondo stralcio
Tarquinia/Civitavecchia

Analisi di incidentalità

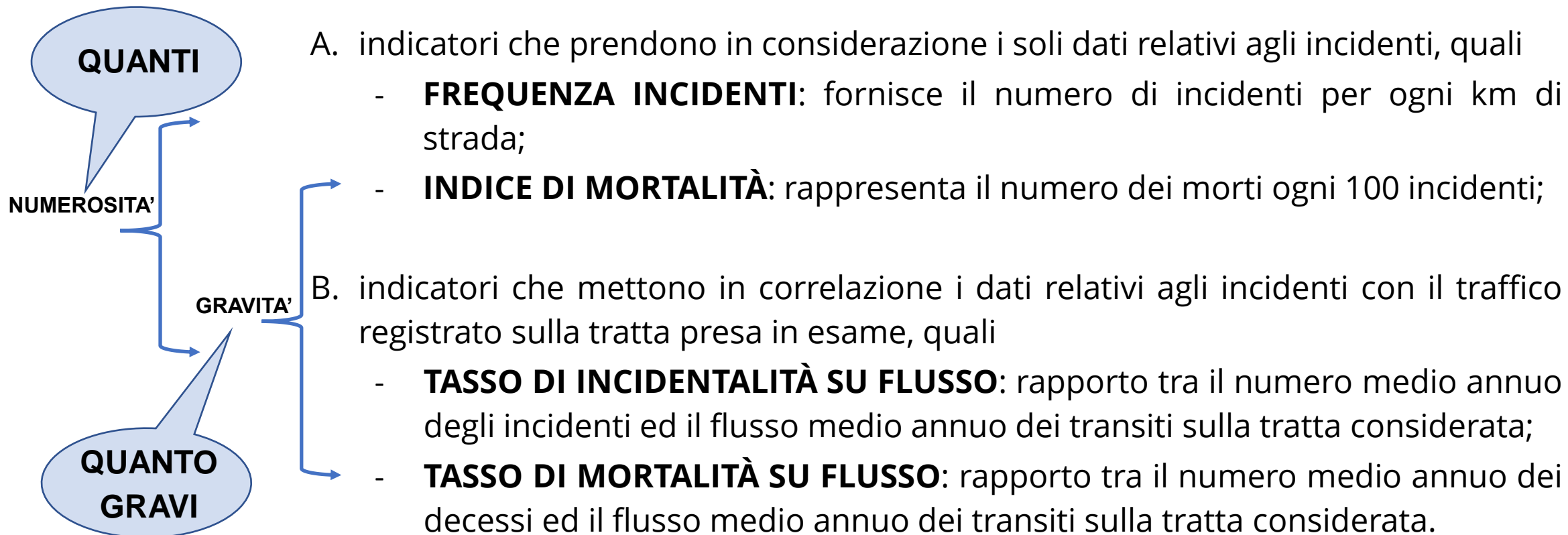
PREMESSA

Obiettivo dell'analisi è la caratterizzazione dell'incidentalità sulla SS 1bis Via Aurelia interessata dal progetto di completamento dell'asse viario Terni-Civitavecchia.

La banca dati utilizzata è quella relativa agli incidenti stradali, pubblicata annualmente da ISTAT/ACI.

A seguire si riporta una sintesi della caratterizzazione del fenomeno incidentale sulla rete stradale gestita da Anas, si fornisce una panoramica sia a livello regionale che di singola infrastruttura, e si scende poi ad un maggiore livello di dettaglio, con le analisi specifiche sulla SS 1bis, con l'obiettivo di mettere in evidenza le criticità che la nuova infrastruttura potrebbe consentire di risolvere.

INDICATORI PER LA CARATTERIZZAZIONE DEL FENOMENO



FREQUENZA INCIDENTI (incidenti/km)						
Regione	Estesa¹ (km)	N. incidenti²	N. incidenti mortalì³	N. morti⁴	N. feriti⁵	Frequenza incidenti⁶
Lazio	1228,2	1.578	45	50	2.409	1,62
Lombardia	1952,8	1.383	36	39	2.182	1,18
Emilia Romagna	1915,0	1.318	41	45	1.981	0,98
Veneto	729,7	709	28	32	1.130	0,97
Liguria						0,82
Autostrada del Mediterraneo						0,80
Toscana						0,70
Marche						0,62
Puglia						0,59
Piemonte						0,58
Valle d'Aosta						0,54
Campania						0,51
Umbria						0,51
Friuli Venezia Giulia						0,49
Calabria						0,39
Abruzzo						0,37
Sicilia						0,29
Sardegna						0,24
Molise						0,22
Basilicata						0,20
Intera rete ANAS						0,55



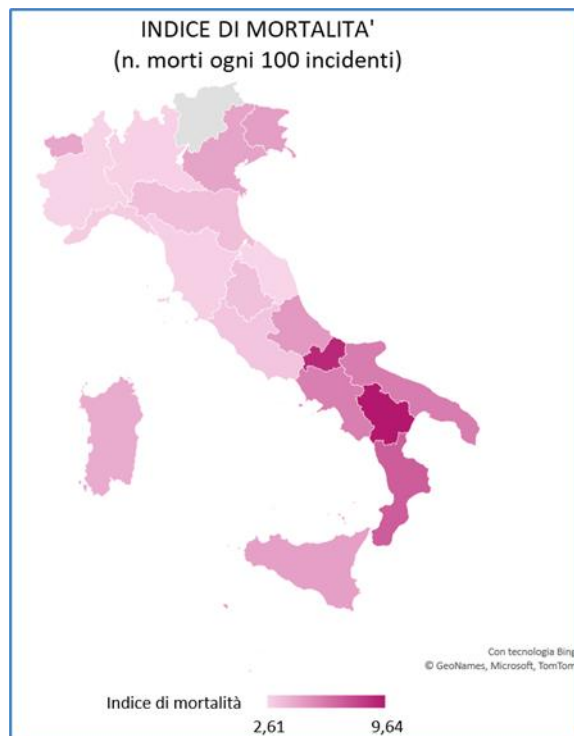
LA REGIONE LAZIO NEL CONTESTO NAZIONALE

TASSO DI INCIDENTALITA' (Incidenti x mil vei-km)						
Regione	Estesa⁶ (km)	N. incidenti⁷	N. incidenti mortalì⁸	N. morti⁹	N. feriti⁹	Tasso di Incidentalità⁷
Liguria	636,3	528	15	16	710	0,364
Lazio	1228,2	1.578	45	50	2.409	0,213
Emilia-Romagna						0,211
Lombardia						0,211
Toscana						0,210
Veneto						0,205
Marche						0,198
Abruzzo						0,195
Valle d'Aosta						0,188
Piemonte						0,188
Friuli-Venezia Giulia						0,171
Calabria						0,161
Campania						0,154
Sardegna						0,141
Umbria						0,134
Sicilia						0,133
Molise						0,125
Basilicata						0,111
Autostrada del Mediterraneo						0,111
Puglia						0,110
Intera rete ANAS						0,171



NUMEROSITA' DEGLI INCIDENTI
La rete Anas della regione Lazio nel contesto nazionale si colloca sempre ai primi posti per numerosità degli incidenti.

LA REGIONE LAZIO NEL CONTESTO NAZIONALE



INDICE DI MORTALITA' (n. morti ogni 100 incidenti)		
Regione	Estesa ¹ (km)	Indice di mortalità ²
Basilicata	1036,0	10,56
Molise	667,3	9,68
Calabria	1683,5	6,86
Puglia	1492,6	6,38
Campania	1345,0	5,99
Abruzzo	1448,2	5,72
Friuli-Venezia Giulia	199,7	5,02
Sicilia	3919,1	4,70
Veneto	729,7	4,52
Valle d'Aosta	143,6	4,06
Sardegna	2947,8	4,02
Autostrada del Mediterraneo	469,9	3,63
Emilia-Romagna	1915,0	3,51
Umbria	810,6	3,46
Lazio	1228,2	3,40
Liguria	636,3	3,10
Toscana	1487,7	2,96
Lombardia	1952,8	2,65
Piemonte	1687,6	2,60
Marche	1263,1	2,52
Intera rete ANAS	27.063,5	4,05

TASSO DI MORTALITA' (Incidenti x mil vei-km)		
Regione	Estesa ⁸ (km)	Tasso di Mortalità ⁹
Molise	667,3	0,0116
Calabria	1683,5	0,0114
Basilicata	1036,0	0,0108
Liguria	636,3	0,0107
Abruzzo	1448,2	0,0092
Veneto	729,7	0,0091
Campania	1345,0	0,0090
Valle d'Aosta	143,6	0,0082
Friuli-Venezia Giulia	199,7	0,0075
Emilia-Romagna	1915,0	0,0073
Sicilia	3919,1	0,0069
Lazio	1228,2	0,0068
Puglia	1492,6	0,0064
Toscana	1487,7	0,0059
Sardegna	2947,8	0,0058
Lombardia	1952,8	0,0057
Marche	1263,1	0,0053
Piemonte	1687,6	0,0049
Umbria	810,6	0,0045
Autostrada del Mediterraneo	469,9	0,0040
Intera rete ANAS	27.063,5	0,0073



GRAVITA' DEGLI INCIDENTI

Gli indicatori relativi alla gravità mostrano valori significativamente inferiori.

LE INFRASTRUTTURE NEL CONTESTO NAZIONALE

FREQUENZA INCIDENTI (incidenti/km)			
	Strada	Estesa (km)	Valore medio 2018 - 2021
1	RA04	5,6	9,02
2	A90	68,2	8,73
3	A18dir	3,7	6,76
4	SS 131dir	3,5	5,12
5	A19dir	5,4	4,70
6	A2 dir-RC	9,0	3,54
7	A91	17,4	3,26
8	RA15	24,0	3,11
9	SS 148	99,2	2,61
10	SS 724	19,2	2,60
...
153	SS 675	85,1	0,67
...
313	SS 1bis	22,9	0,25
...
605	SS 89dir-b	11,8	0,00

TASSO DI INCIDENTALITA' (Incidenti x mil vei-km)			
	Strada	Estesa (km)	Valore medio 2018-2021
1	SS 705	4,6	3,84
2	SS 29	17,5	3,72
3	SS 16var_a	7,3	3,22
4	SS 453	23,0	3,19
5	SS 439	154,6	2,90
6	SS 90var	5,7	2,63
7	SS 90dir	4,9	2,58
8	SS 210	47,3	1,84
9	SS 741	4,0	1,75
10	SS 14var	8,9	1,66
...
325	SS 1bis	22,9	0,14
...
344	SS 675	85,1	0,11
...
518	SS 89dir-b	11,8	0,00

NUMEROSITA' DEGLI INCIDENTI
rispetto alla frequenza degli incidenti la SS 675 si colloca nella parte alta della graduatoria, mentre la SS 1 bis si trova a circa la metà; rispetto all tasso di incidentalità entrambe le infrastrutture si posizionano nella seconda metà dell'elenco.

LE INFRASTRUTTURE NEL CONTESTO NAZIONALE

INDICE DI MORTALITA' (n. morti ogni 100 incidenti)			
	Strada	Estesa (km)	Valore medio 2018 - 2021
1	SS 80var	5,5	66,67
2	SS 752	5,2	66,67
3	SS 557	10,3	66,67
4	SS 717	7,0	55,56
5	SS 318var	15,3	41,67
6	SS 693	60,4	40,74
7	SS 699	20,5	36,11
8	SS 392	30,6	33,33
9	SS 94dir	11,6	33,33
10	SS 626dir	27,8	33,33
....			
71	SS 1bis	22,9	11,43
....			
158	SS 675	85,1	5,56
....			
605	SS 89dir-b	11,8	0,00

TASSO DI MORTALITA' (n. morti x mil vei-km)			
	Strada	Estesa (km)	Valore me 2018-202
1	SS 64var	8,8	0,3013
2	SS 90var	5,7	0,2483
3	SS 665	96,9	0,2009
4	SS 453	23,0	0,1792
5	SS 705	4,6	0,1526
6	SS 17ter	3,1	0,1188
7	SS 80var	5,5	0,1047
8	SS 418	16,4	0,0976
9	SS 439	154,6	0,0933
10	SS 673	30,1	0,0929
....			
95	SS 1bis	22,9	0,0147
....			
227	SS 675	85,1	0,0057
....			
518	SS 89dir-b	11,8	0,0000

GRAVITA' DEGLI INCIDENTI

Rispetto agli indicatori che prendono in considerazione il numero delle vittime entrambe le infrastrutture si collocano nella parte alta della classifica con valori sia dell'indice di mortalità che del tasso di mortalità sempre superiori o prossimi ai valori medi caratterizzanti l'intera rete e la rete gestita dall'AGR Lazio. In particolare, per la S.S.1bis il valore dell'indice di mortalità è quasi 3 volte il valore medio calcolato per l'intera rete Anas ed il tasso di mortalità circa 2 volte.

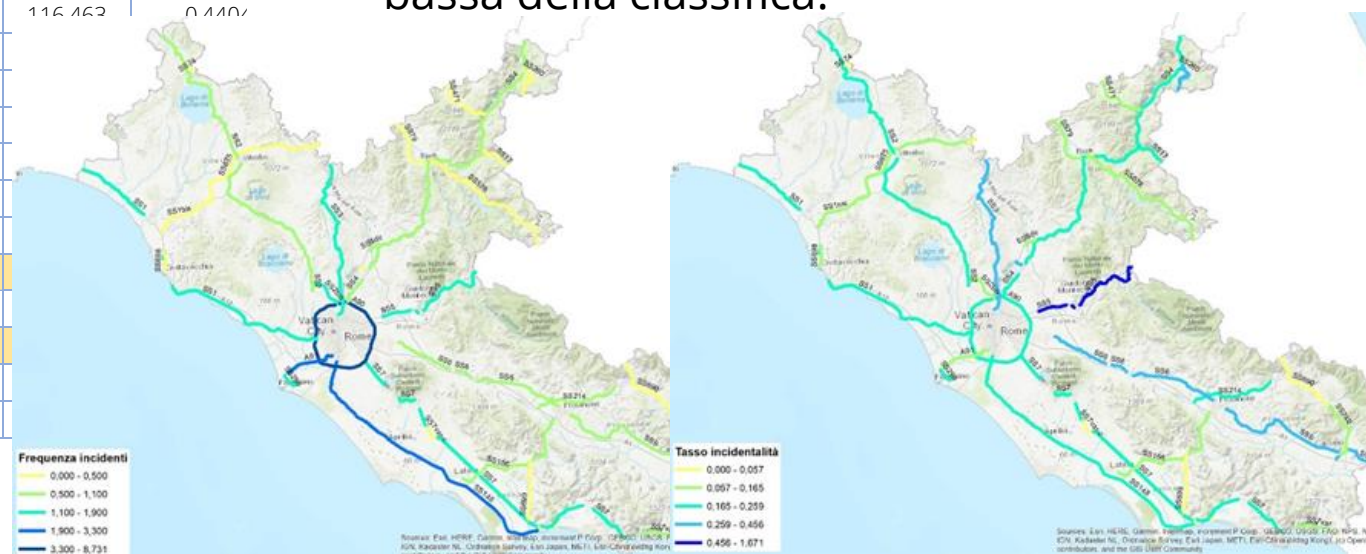
LE INFRASTRUTTURE NEL LAZIO

FREQUENZA INCIDENTI (incidenti/km)			
	Strada	Estesa (km)	Valore medio 2018 - 2021
1	A90	68,2	8,73
2	A91	17,4	3,26
3	SS 148	99,2	2,61
4	SS 296	6,9	1,90
5	SS 3	60,3	1,70
6	SS 7	107,8	1,53
7	SS 155	1,0	1,42
8	SS 2bis	13,4	1,39
9	SS 1	81,3	1,24
10	SS 5	47,6	1,21
....
20	SS 675 – Tratto Laziale	54,9	0,49
....
23	SS 1bis	22,9	0,25
....
38	SS 74	3,4	0,00

TASSO DI INCIDENTALITA' (Incidenti x mil vei-km)			
	Strada	Estesa (km)	Valore medio 2018-2021
1	SS 5	47,600	3,1640
2	SS 630	2,850	1,5669
3	SS 7quater	1,200	1,1193
4	SS 3	60,340	0,4597
5	SS 6	116,163	0,1107
6	SS 296		
7	SS 7dir_a		
8	SS 17		
9	SS 4dir		
10	SS 7		
....			
24	SS 1bis		
....			
27	SS 675 – Tratto Laziale		
....			
35	SS 74		

NUMEROSITA' DEGLI INCIDENTI

Per frequenza e tasso di incidentalità sia la SS 675 nel tratto che interessa la regione Lazio, sia la SS 1 bis si collocano nella parte bassa della classifica.

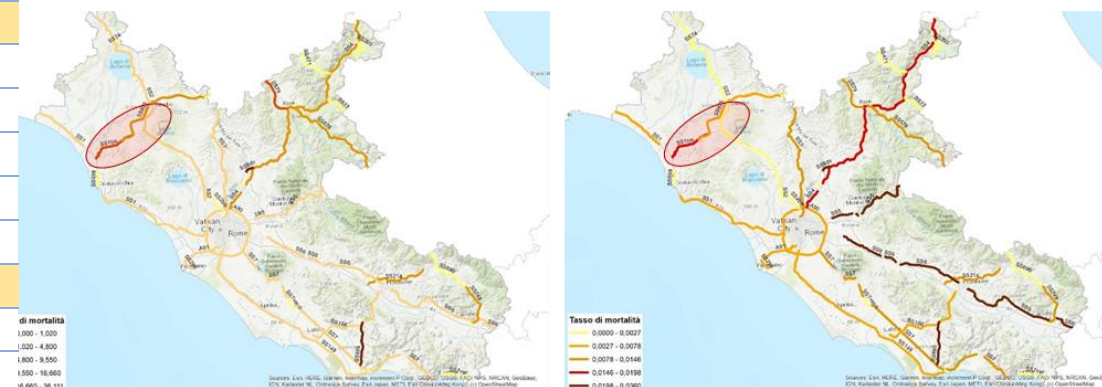


LE INFRASTRUTTURE NEL LAZIO

INDICE DI MORTALITA' (n. morti ogni 100 incidenti)				TASSO DI MORTALITA' (n. morti x mil vei-km)			
Strada		Estesa (km)	Valore medio 2018 - 2021	Strada		Estesa (km)	Valore medio 2018-2021
1	SS 699	20,5	36,11	1	SS4dir	4,2	0,0360
2	SS 4dir	4,2	16,67	2	SS699	20,5	0,0272
3	SS 1bis	22,9	11,43	3	SS5	47,6	0,0269
4	SS 79	19,0	11,11	4	SS6	116,5	0,0198
5	SS 578	49,6	9,52	5	SS4	128,9	0,0191
6	SS 4	128,9	8,01	6	SS1bis	22,9	0,0147
7	SS 214	29,6	6,98	7	SS749	13,4	0,0127
8	SS 749	13,4	6,67	8	SS3	60,3	0,0118
9	SS 675	54,9	5,70	9	SS214	29,6	0,0113
10	SS 6	116,5	4,72	10	SS578	49,6	0,0109
....						
....				13	SS 675 - Tratto Laziale	54,9	0,0051
....						
38	SS 74	3,4	0,00	35	SS 74	3,4	0,00

GRAVITA' DEGLI INCIDENTI

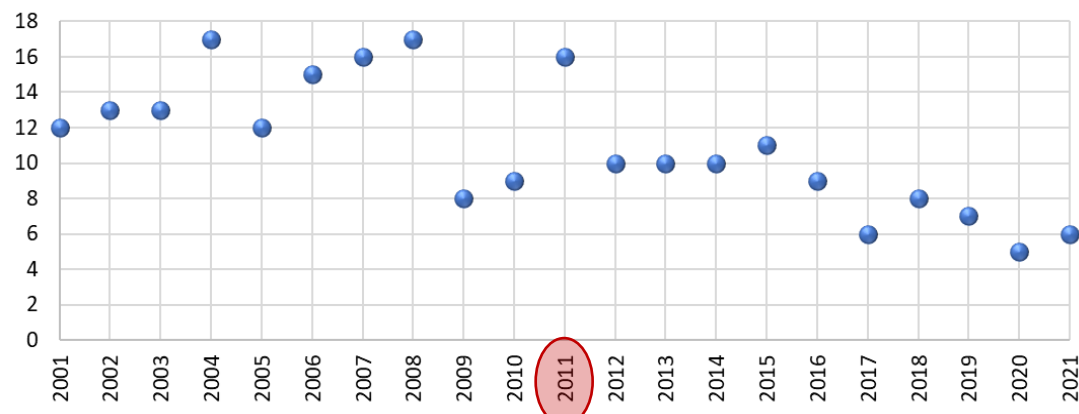
Per indice e tasso di mortalità la SS1bis si colloca tra le prime 10 infrastrutture con valori più elevati evidenziando una criticità in termini di gravità del fenomeno.



ANALISI DI INCIDENTALITÀ SULLA S.S. 1 BIS

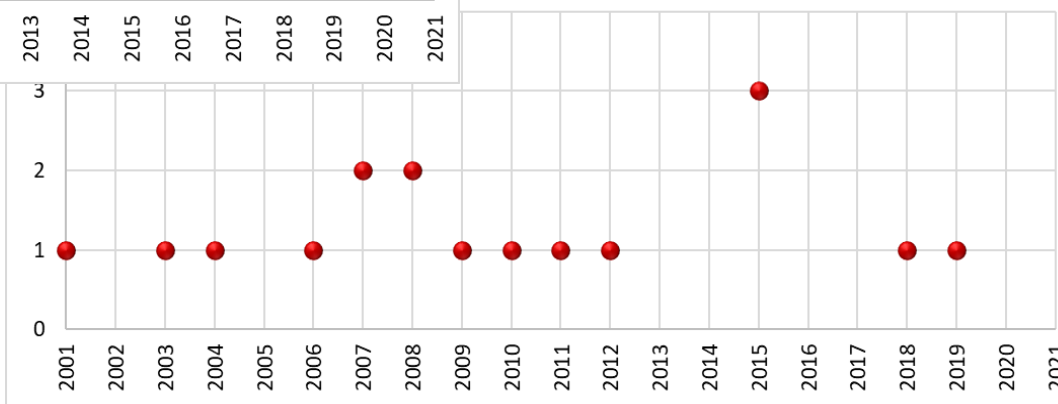
ANALISI DI INCIDENTALITÀ SULLA S.S. 1 BIS

SS 1 bis - dal km 0+500 al km 29+500
Numero totale incidenti



Apertura al traffico della SS 675 fino al
km 78+800 (Cinelli)

km 0+500 al km 29+500
Totale incidenti mortali



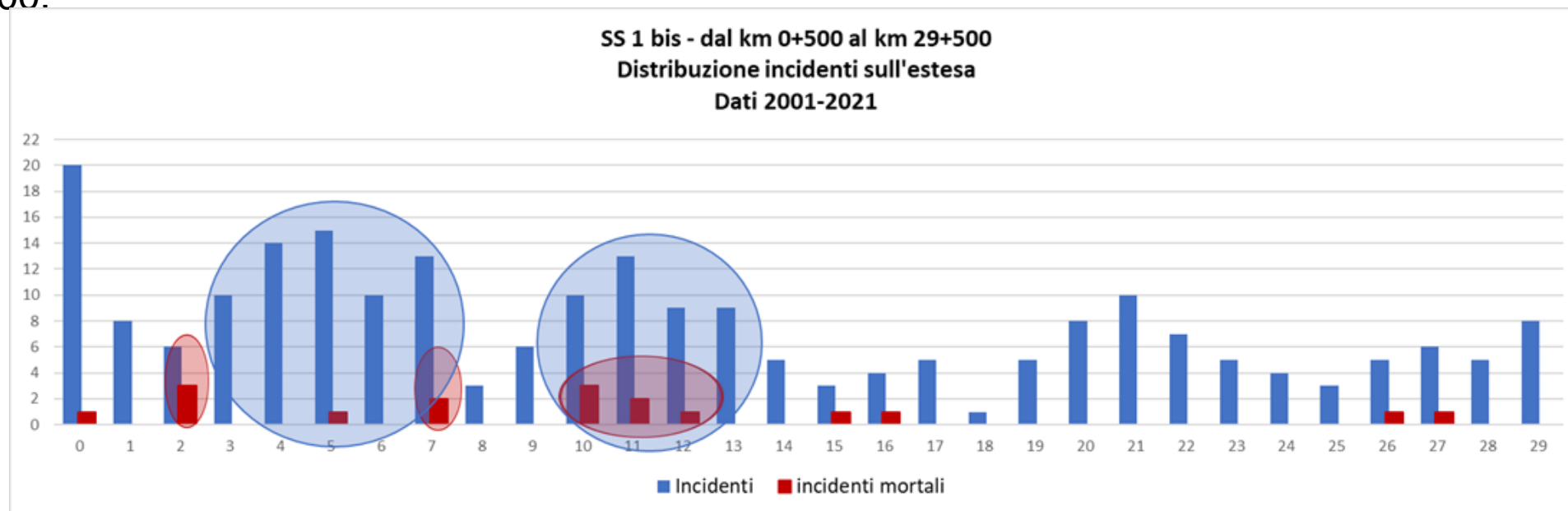
Dal 2001 al 2021 si osserva una progressiva riduzione degli incidenti, in particolare a seguito dell'apertura al traffico nel 2011 della SS 675 fino allo svincolo di Cinelli. La riduzione è pari al 26%, passando da un valore medio annuo di circa 13 a 9.

Per gli incidenti mortali, sempre in percentuale la riduzione è del 30%.

ANALISI DI INCIDENTALITÀ SULLA S.S. 1 BIS

DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI

Tra il km 0+500 e il km 17+000 (prima dell'innesto con la SS 675 a nord di Monte Romano) è stata registrata la quasi totalità degli incidenti mortali (più dell'80%), di questi ultimi circa la metà si sono verificati tra il km 10+000 ed il km 17+000.







ANALISI DI INCIDENTALITÀ SULLA S.S. 1 BIS

SUDDIVISIONE IN TRATTE

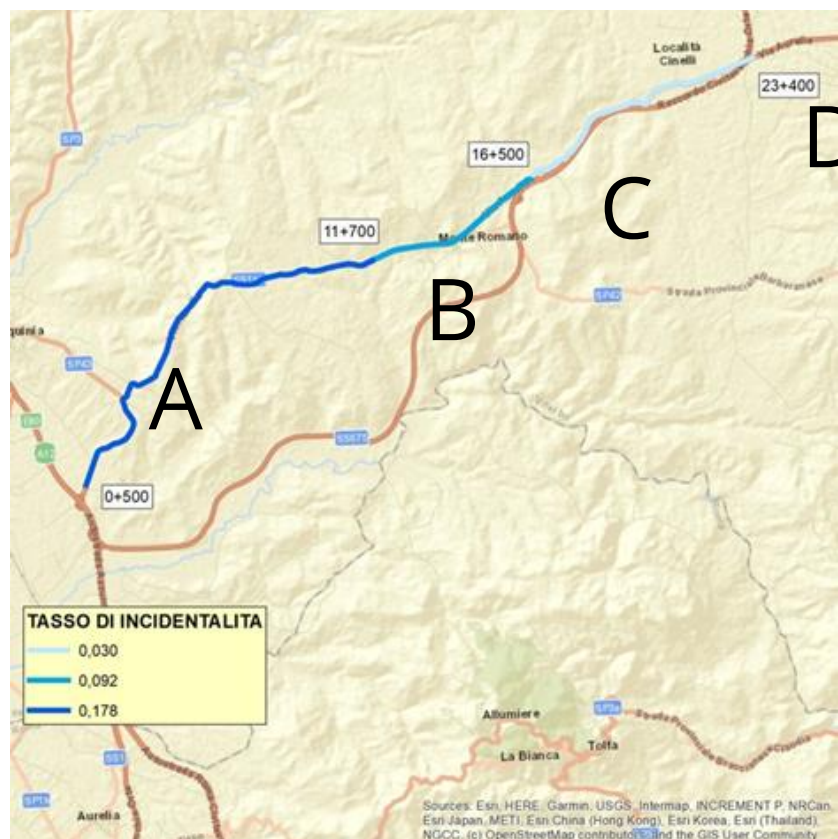
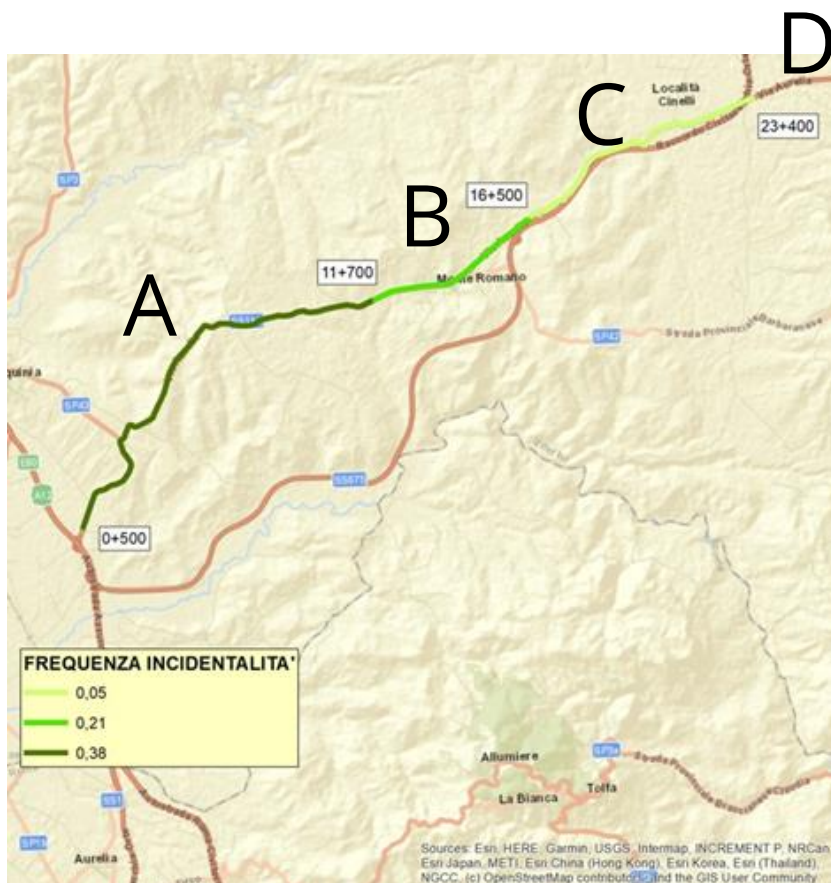
Per la caratterizzazione dell'infrastruttura rispetto ai quattro indicatori di incidentalità considerati, la SS1bis è stata suddivisa in 4 tratte

TRATTA	dal KM	al KM	Estesa (km)	Categoria funzionale	N. corsie per senso di marcia	Descrizione
A	0,500	11,700	11,200	C	1	dallo svincolo sulla A12 – allo svincolo di Tarquinia (ad ovest del centro abitato di Monte Romano) (progetto 2° stralcio)
B	11,700	16,500	4,8	C	1	dallo svincolo di Tarquinia – allo svincolo di Monte Romano (innesto con la SS675) (1° stralcio)
C	16,500	23,400	6,900	C	1	dallo svincolo di Monte Romano (Innesto con la SS 675) – allo svincolo di Cinelli (Tratto sotteso alla SS 675 in esercizio)
D	23,400	29,480	6,080	C	1	dallo svincolo di Cinelli - al Centro abitato di Vetralla (Tratto gestito dalla provincia di Viterbo)

ANALISI DI INCIDENTALITÀ SULLA S.S. 1 BIS

	INCIDENTI						INCIDENTI MORTALI				
TRATTA	Incidenti 2001-2010	Incidenti 2011-2021	Frequenza incidenti (lkm) 2001/2010	Frequen- za incidenti (lkm) 2011/2021	Variazione % frequenza incidenti	TRATTA	Incidenti mortali 2001- 2010	Incidenti mortali 2011- 2021	Indice di mortalità (lm) 2001- 2010	Indice di mortalità (lm) 2011- 2021	Variazione % indice di mortalità
A	63	48	0,56	0,39	-31%	A	5	6	7,94	12,50	58%
B	17	12	0,36	0,23	-36%	B	3	1	23,53	8,33	-65%
C	22	21	0,32	0,28	-13%	C	0	0	0,00	0,00	---
D	17	14	0,28	0,21	-25%	D	2	0	11,76	0,00	-100%

ANALISI DI INCIDENTALITÀ SULLA S.S. 1 BIS

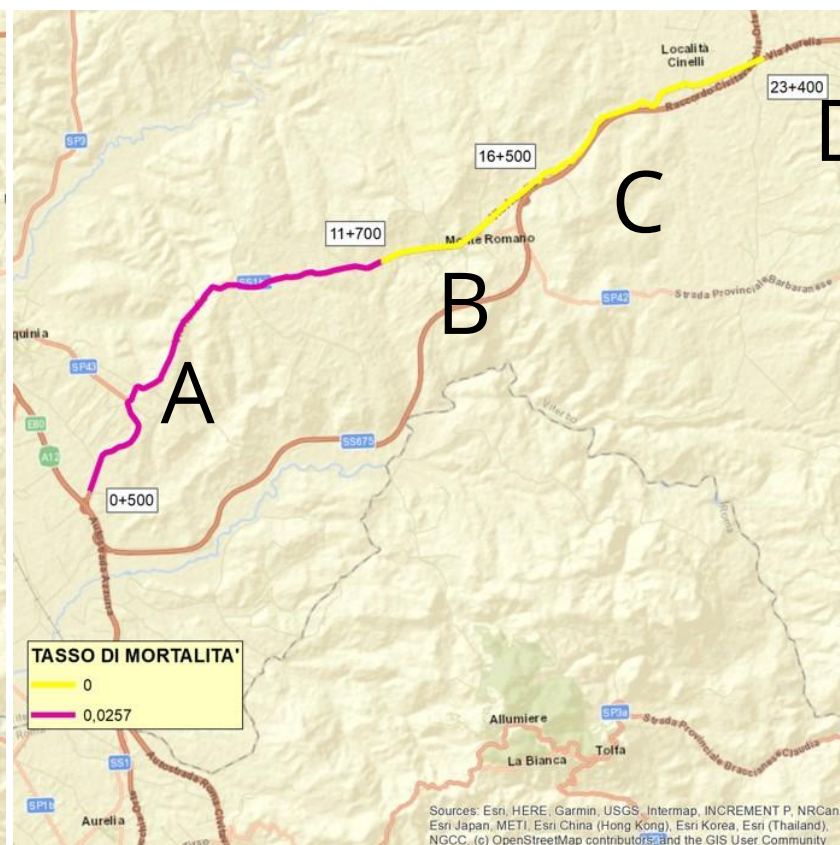
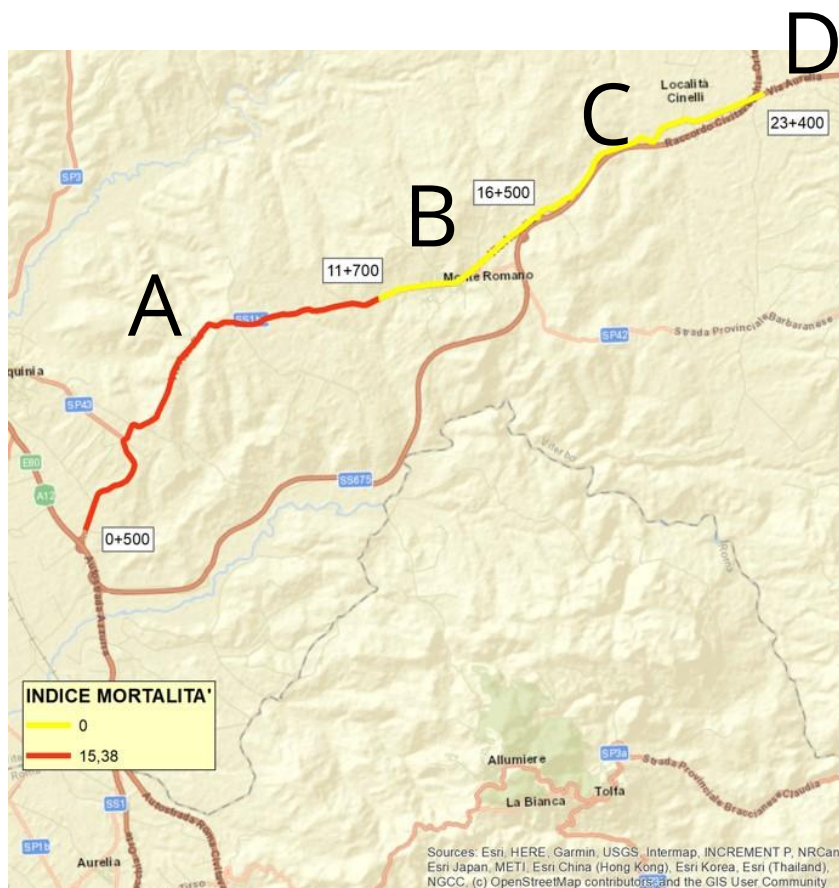


NUMEROSITA' DEGLI INCIDENTI

Le tratte A e B sono caratterizzate da valori della frequenza degli incidenti nettamente superiori a quella del tratto sotteso alla SS 675 (tratta C)

Il tasso di incidentalità risulta superiore ad entrambi i valori medi di riferimento sulla tratta D non gestita da Anas.

ANALISI DI INCIDENTALITÀ SULLA S.S. 1 BIS



GRAVITA' DEGLI INCIDENTI
Per la tratta A l'indice di mortalità risulta quasi 5 volte superiore al valore medio caratterizzante la rete Anas regionale e circa quattro volte superiore quello dell'intera rete in gestione Anas.

CONCLUSIONI

- A seguito del completamento nel 2011 della SS 675, il numero degli incidenti ha subito una **sensibile riduzione**
- Sebbene anche gli eventi mortali siano complessivamente diminuiti (-30%), si osserva che questi restano sostanzialmente **concentrati sul tratto iniziale dell'infrastruttura**, tra lo svincolo con la Autostrada A12 (km 0+500) e l'innesto con la SS 675 a nord di Monte Romano (km 16+500).
- Alcuni indicatori di incidentalità hanno confermato **in questo primo tratto**, in particolare per la tratta oggetto del 2° stralcio (tratta A), **una criticità sia in termini di numerosità degli eventi sia in termini di gravità**
- Sulla tipologia prevalente degli incidenti che hanno interessato questa tratta, scontri frontali, fronto-laterali e fuoriuscite, per circa la metà riconducibili ad eccesso di velocità e manovre di sorpasso, **non è da escludere l'incidenza delle attuali caratteristiche dell'infrastruttura**.
- Per il tratto della SS 1bis sotteso alla SS 675, in particolare tra lo svincolo di Cinelli (km 23+400) e il centro abitato di Vetralla, **l'assenza di eventi mortali dopo il 2011**, e una sensibile riduzione dopo questa data degli scontri frontali e fronto-laterali e degli incidenti per eccesso di velocità.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

