



## **Dibattito pubblico**

Strada Statale 675 – Secondo stralcio  
Tarquinia/Civitavecchia

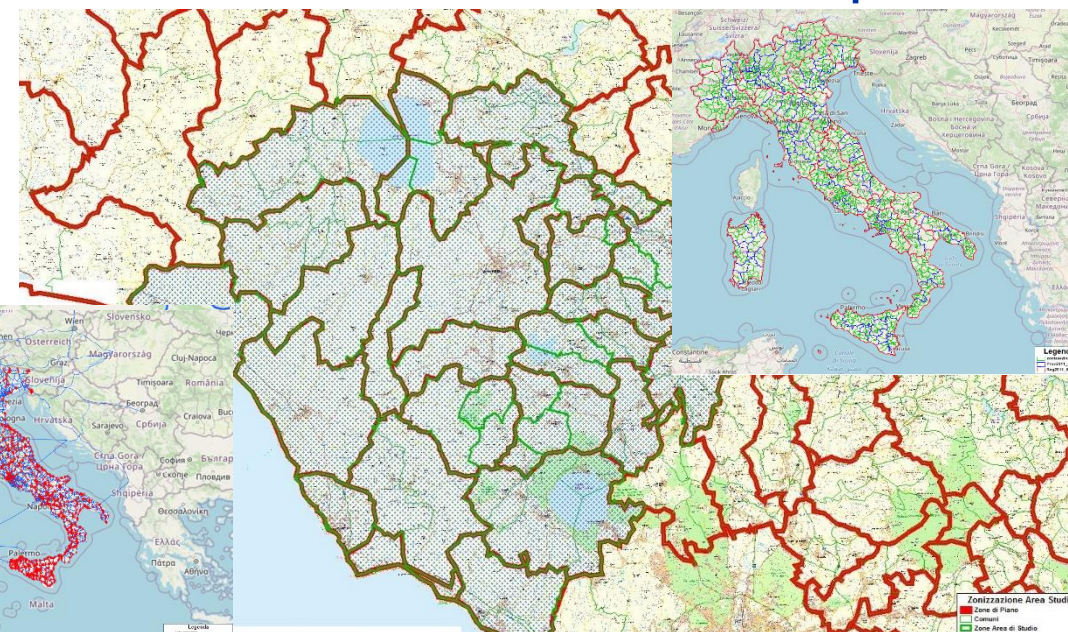
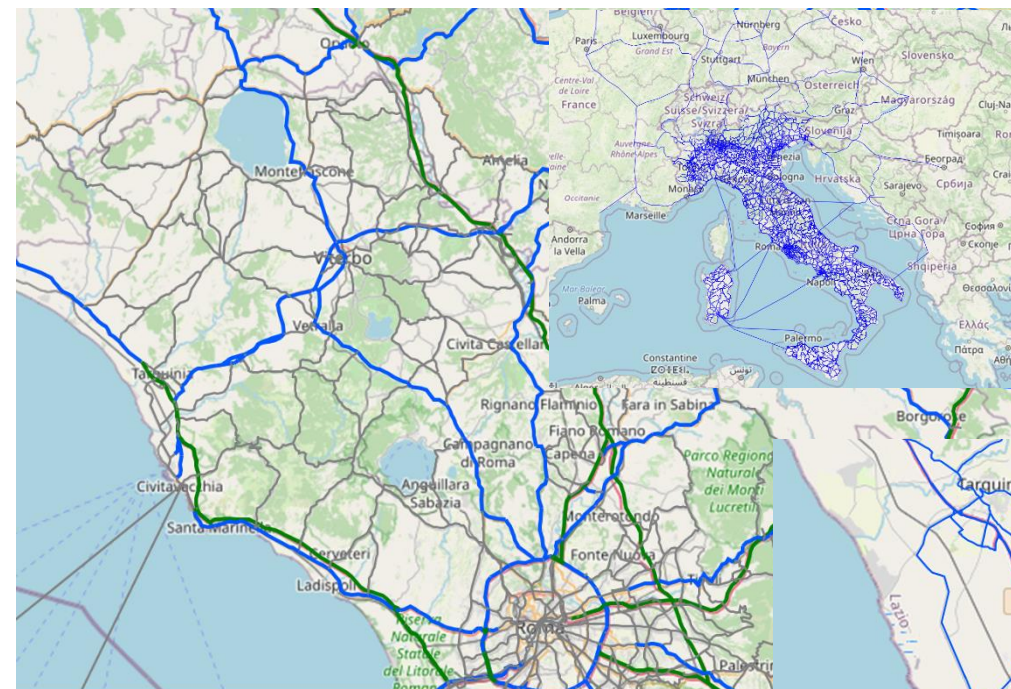
Studio di Traffico ed Analisi Costi Benefici

# Il Modello di Domanda/Offerta di trasporto

## Sezioni di Rilievo

### Offerta stradale

### Matrici di Domanda Passeggeri e merci

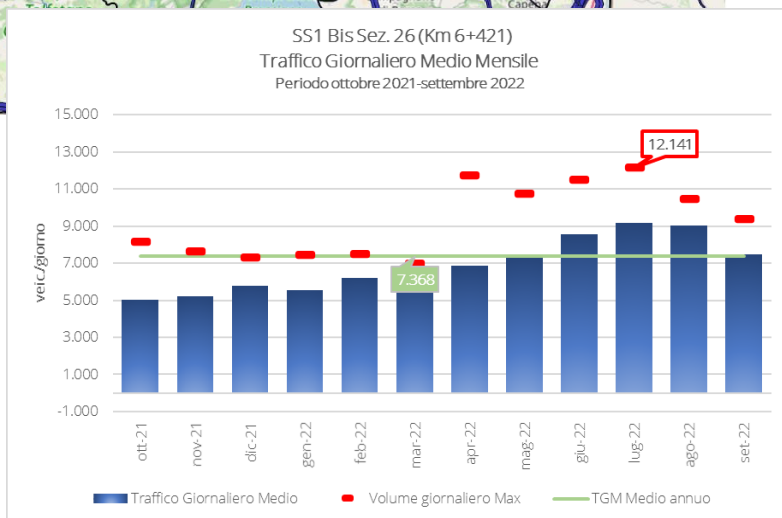




## La SS1bis attuale

La SS1bis è caratterizzata da Traffici Giornalieri Medi Annuali complessivamente non molto elevati, circa 7.000 veicoli totali (8.000 equivalenti) con incidenza di veicoli pesanti tra l'8% ed il 15%, superiore alla media nazionale

Strada	Tratta	Traffici Giornalieri Medi Annuali - Anno 2022		
		Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti	Veicoli Totali
SS1 Bis	A12 - Strada Montarozzi	3.165	553	3.718
SS1 Bis	Strada Montarozzi – Monte Romano ovest	6.263	555	6.818



L'analisi dei dati di traffico mensili evidenzia come l'infrastruttura è caratterizzata da elevati flussi stagionali, con un incremento dei traffici nel trimestre giugno-agosto del 60% circa e punte giornaliere di traffico superiori ai 12.000 passaggi veicolari che raddoppiano il traffico mediamente servito dall'infrastruttura

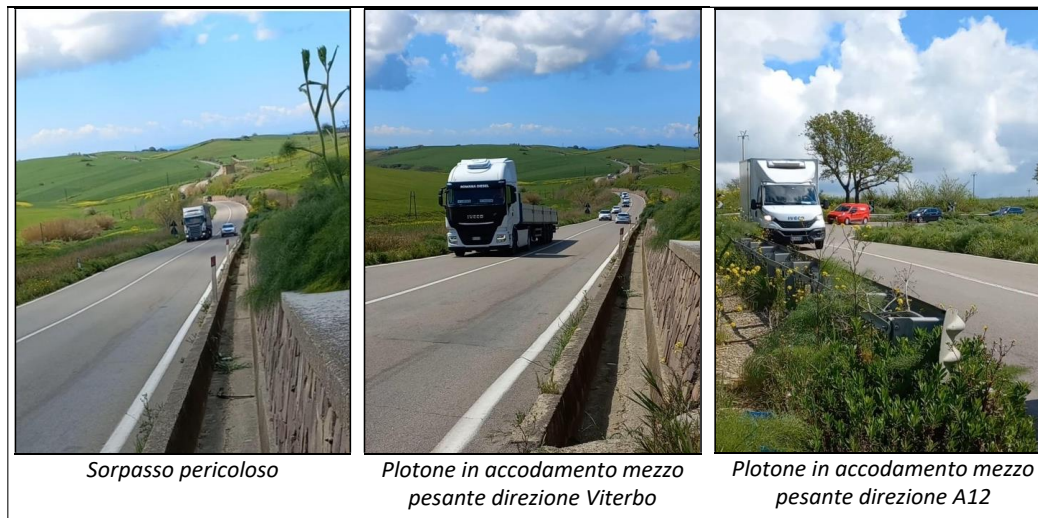
## La SS1bis attuale

Il tracciato della SS1 bis tra l'A12 e Monte Romano presenta un andamento piano altimetrico mediamente tortuoso. La sezione stradale è assimilabile ad una tipo "C" con una corsia per verso di marcia.

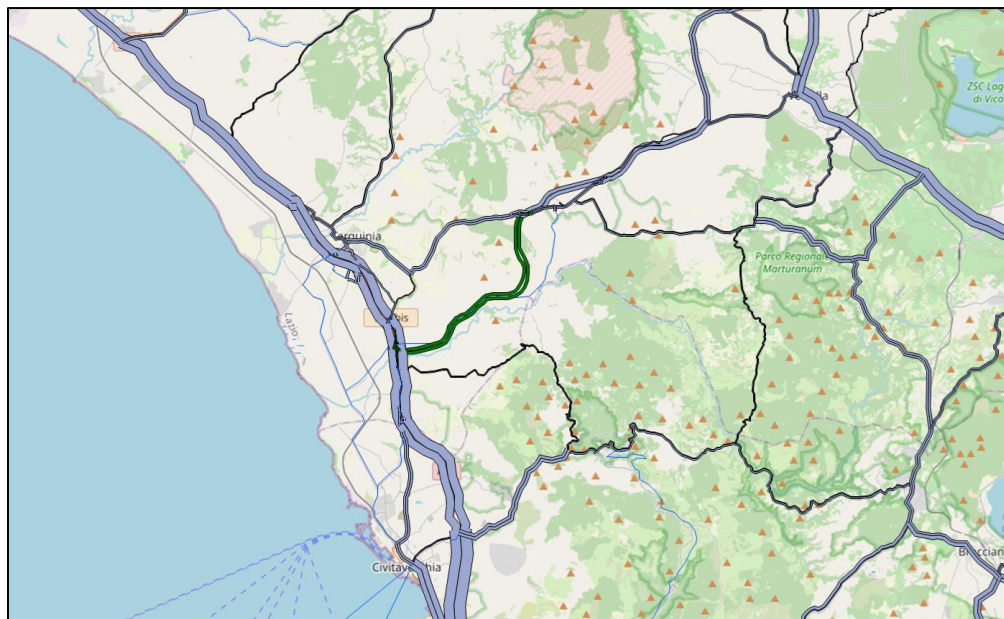
Le principali criticità della tratta sono riconducibili ai traffici che la attraversano, anche in ragione della non trascurabile componente di traffico pesante, e alla totale assenza di tratte dove è possibile effettuare sorpassi.

A ciò si aggiungono limiti di velocità spesso contenuti a 50Km/h e problematiche più locali connesse alla larghezza della sezione stradale.

Ne consegue un **Livello di Servizio non corrispondente alla normativa vigente (LdS D)** con confort di guida bassi, frequenti accodamenti e rischi di sorpassi in condizioni vietate e di non sicurezza. **Al 2032, per effetto della crescita della domanda, il Livello di Servizio scade ad «E»**



## Il Tracciato di progetto VERDE Funzionalità



**Il tracciato VERDE è funzionale agli spostamenti da/per Civitavecchia, risulta meno attrattivo per l'area di Tarquinia per effetto dell'allungamento dei percorsi**

L'asse di progetto restituisce un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di circa 7.750 veicoli giorno, con un'incidenza dei veicoli pesanti sul totale del 22%.

Sulla SS1Bis rimane un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di 3.380 veicoli giorno, con un'incidenza di veicoli pesanti sul totale dello 0,5%.

Il Livello di Servizio sull'asse di progetto è pari ad "A", mentre il traffico restante sulla SS1Bis garantisce un Livello di Servizio "C" sull'asse, con condizioni di deflusso in linea con quanto previsto dalle norme.

Scenario PROGETTO VERDE anno 2032	TGM Veicoli Leggeri	TGM Veicoli Pesanti	TGM Veicoli Totali	TGM Veicoli Equivalenti
SS1bis Monteromano - A12	3.335	15	3.350	3.380
Progetto VERDE	4.177	1.193	5.370	7.756



## Il Tracciato di progetto VERDE Accessibilità

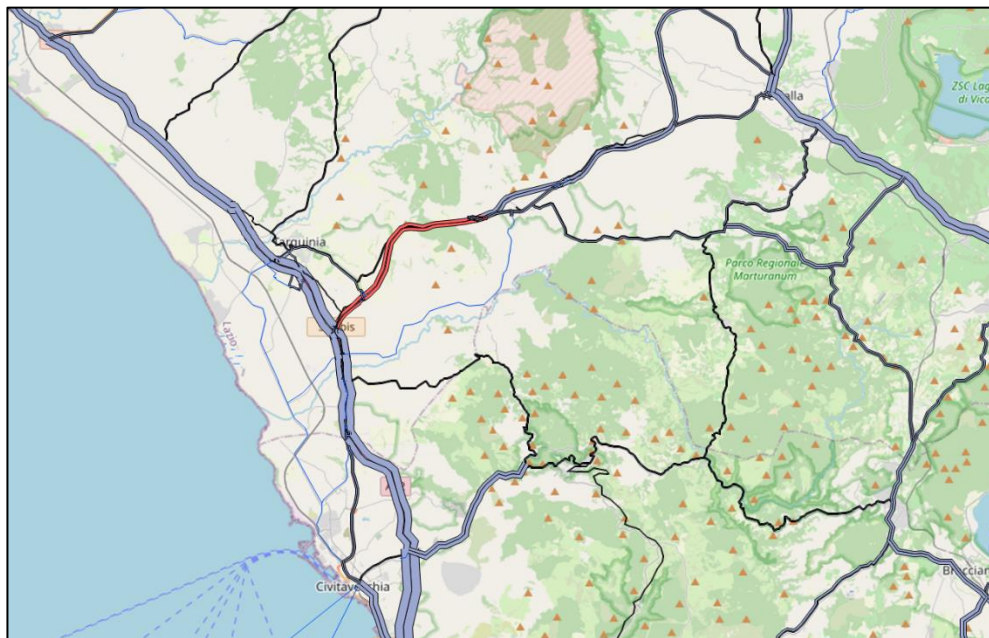
**Riduzione del 33% circa  
dei tempi di spostamento  
da/per l'area di Tarquinia  
Incremento della  
lunghezza del percorso  
del 35% circa**

**Riduzione del 50% circa dei  
tempi di spostamento da/per  
l'area di Civitavecchia a  
parità di lunghezza del  
percorso**



Il terminale sulla A12 favorisce l'accessibilità all'area di Civitavecchia, grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza a sostanziale parità della lunghezza del percorso rispetto alla situazione attuale.

Si riducono i tempi di collegamento dall'area di Tarquinia, penalizzati però dall'allungamento dei percorsi.



**Il tracciato MAGENTA è funzionale sia agli spostamenti da/per Civitavecchia, che per quelli dell'area di Tarquinia, favoriti anche dalla presenza dello svincolo intermedio, lasciando la SS1bis a servizio dei soli traffici strettamente locali**

## Il Tracciato di progetto MAGENTA Funzionalità

L'asse di progetto restituisce un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di circa 11.300 veicoli giorno, con un'incidenza dei veicoli pesanti sul totale del 13,7%.

Sulla SS1Bis rimane un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di 225 veicoli giorno, sostanzialmente solo traffico locale, con un'incidenza di veicoli pesanti sul totale del 2,3%.

Il Livello di Servizio sull'asse di progetto è pari ad "A", mentre il traffico restante sulla SS1Bis garantisce un Livello di Servizio "A" sull'asse, dovuto ai soli passaggi locali ed all'assenza di traffico pesante.

Scenario PROGETTO MAGENTA anno 2032	TGM Veicoli Leggeri	TGM Veicoli Pesanti	TGM Veicoli Totali	TGM Veicoli Equivalenti
SS1bis Monteromano - A12	210	5	215	225
Progetto MAGENTA	7.641	1.215	8.856	11.286



## Il Tracciato di progetto MAGENTA Accessibilità

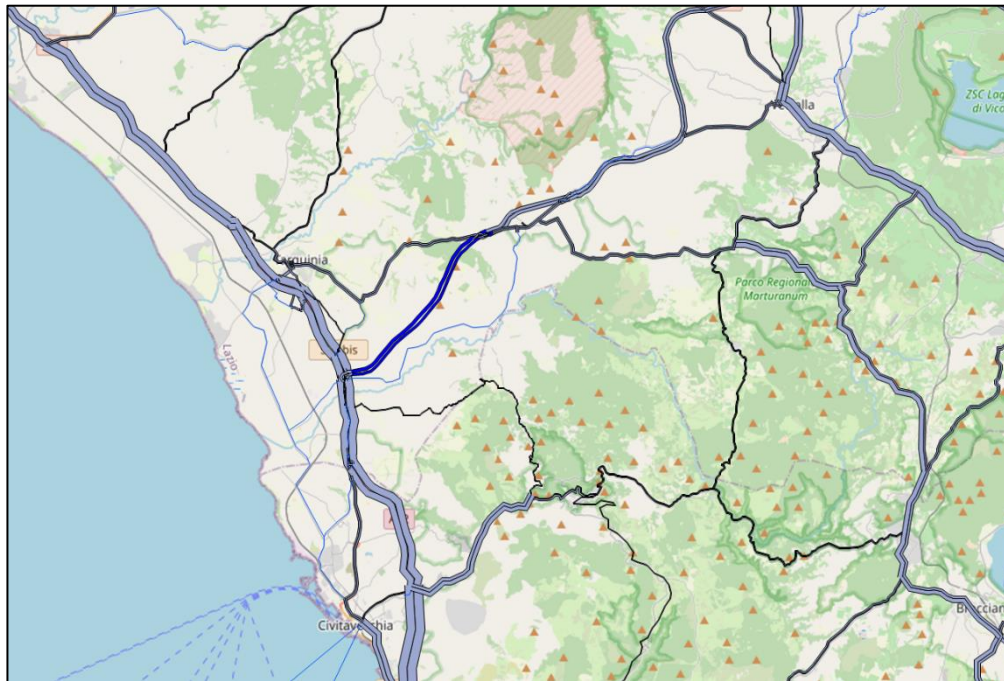
**Riduzione del 43% circa  
dei tempi di spostamento  
da/per l'area di Tarquinia  
a parità di lunghezza del  
percorso**

**Riduzione del 43,5% circa dei  
tempi di spostamento  
da/per l'area di Civitavecchia  
a parità di lunghezza del  
percorso**



Il terminale sulla A12 favorisce l'accessibilità sia di Tarquinia che di Civitavecchia, grazie alla sostanziale invarianza delle lunghezze dei collegamenti ed all'incremento prestazionale dell'asse rispetto alla SS1bis





**Il tracciato è funzionale agli spostamenti da/per Civitavecchia, risulta meno attrattivo per l'area di Tarquinia per effetto dell'allungamento dei percorsi, con incremento dei traffici serviti rispetto allo scenario VERDE**

## Il Tracciato di progetto BLU DI CRESTA Funzionalità

L'asse di progetto restituisce un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di circa 9.700 veicoli giorno, con un'incidenza dei veicoli pesanti sul totale del 17,6%.

Sulla SS1Bis rimane un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di 2.175 veicoli giorno, con un'incidenza di veicoli pesanti sul totale dello 0,6%.

Il Livello di Servizio sull'asse di progetto è pari ad "A", mentre il traffico restante sulla SS1Bis garantisce un Livello di Servizio "C" sull'asse, con condizioni di deflusso in linea con quanto previsto dalle norme.

Scenario PROGETTO BLU anno 2032	TGM Veicoli Leggeri	TGM Veicoli Pesanti	TGM Veicoli Totali	TGM Veicoli Equivalenti
SS1bis Monteromano - A12	2.140	12	2.152	2.176
Progetto BLU	5.916	1.260	7.176	9.696

## Il Tracciato di progetto BLU DI CRESTA Accessibilità

**Riduzione del 39% circa  
dei tempi di spostamento  
da/per l'area di Tarquinia  
Incremento della  
lunghezza del percorso  
del 20% circa**

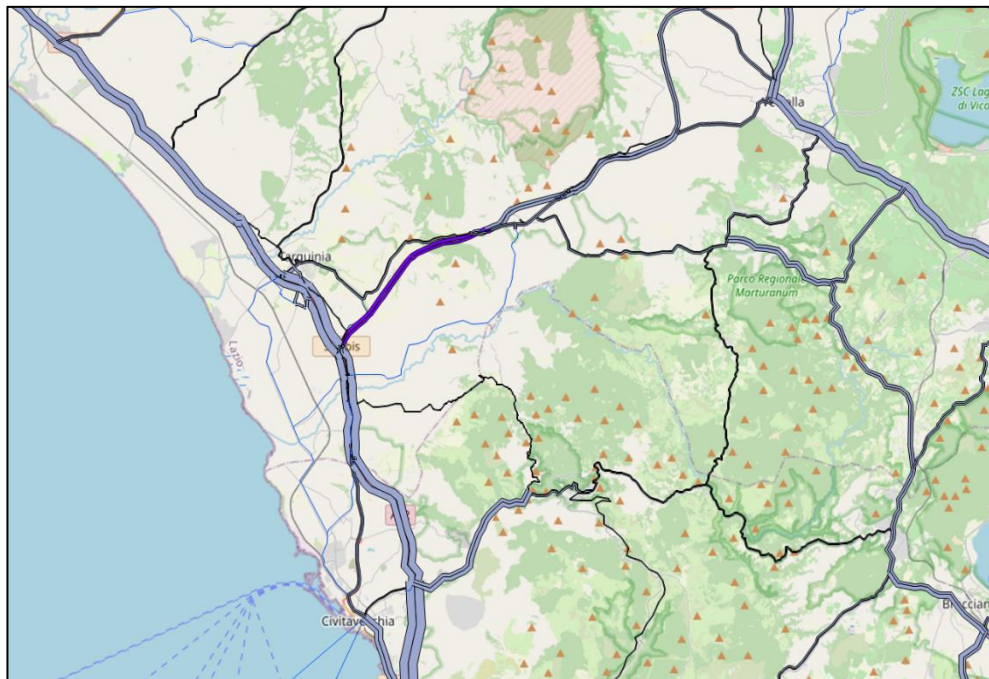
**Riduzione del 49% circa dei  
tempi di spostamento da/per  
l'area di Civitavecchia con  
leggera riduzione della  
lunghezza del percorso (9%  
circa)**



Il terminale sulla A12 favorisce l'accessibilità all'area di Civitavecchia, anche grazie alla riduzione della lunghezza del percorso rispetto alla situazione attuale.

Si riducono i tempi di collegamento dall'area di Tarquinia, penalizzati però dall'allungamento dei percorsi, in maniera inferiore rispetto al tracciato VERDE, rendendo il BLU DI CRESTA maggiormente attrattivo.





**Il tracciato VIOLA è funzionale sia agli spostamenti da/per Civitavecchia, che per quelli dell'area di Tarquinia, lasciando sulla SS1bis traffici ridotti fondamentalmente locali**

## Il Tracciato di progetto VIOLA Funzionalità

L'asse di progetto restituisce un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di circa 10.300 veicoli giorno, con un'incidenza dei veicoli pesanti sul totale del 15,3%.

Sulla SS1Bis rimane un Traffico Giornaliero Medio di Veicoli Equivalenti di 1.290 veicoli giorno, con un'incidenza di veicoli pesanti sul totale del 0,8%.

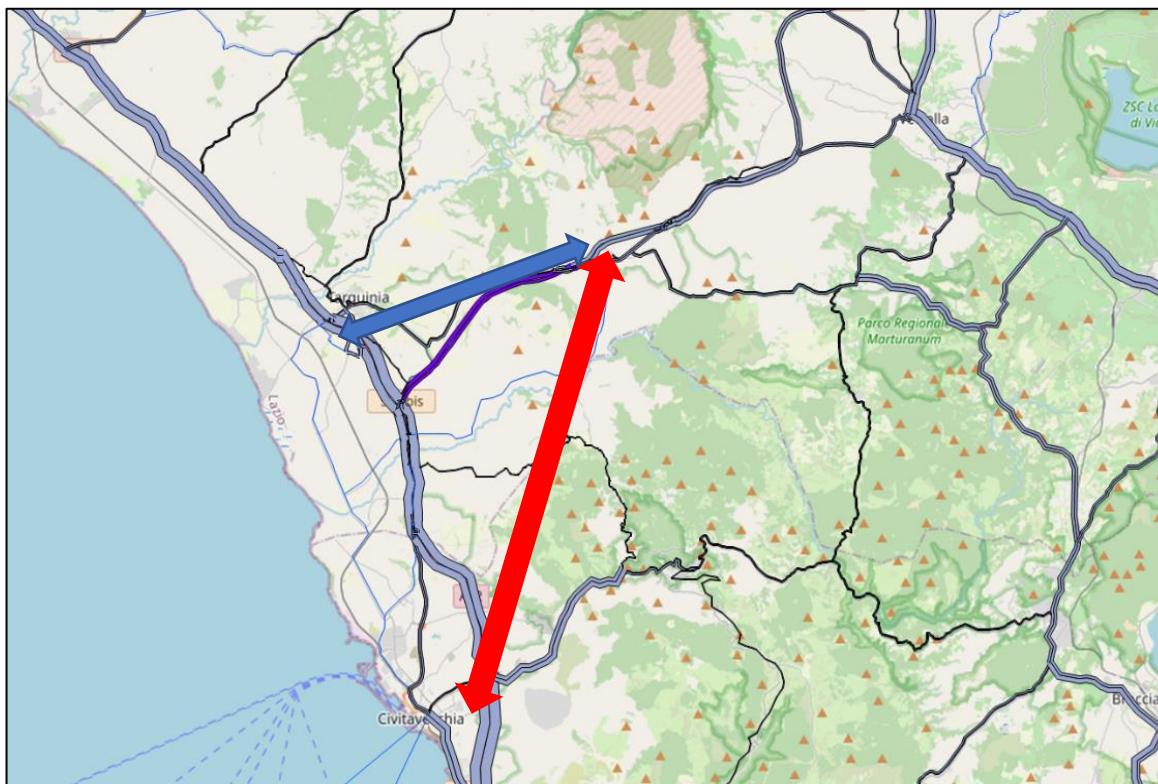
Il Livello di Servizio sull'asse di progetto è pari ad "A", mentre il traffico restante sulla SS1Bis garantisce un Livello di Servizio "B" sull'asse, dovuto ai soli passaggi locali ed all'assenza di traffico pesante.

Scenario PROGETTO VIOLA anno 2032	TGM Veicoli Leggeri	TGM Veicoli Pesanti	TGM Veicoli Totali	TGM Veicoli Equivalenti
SS1bis Monteromano - A12	1.261	10	1.271	1.291
Progetto VIOLA	6.676	1.210	7.886	10.306

## Il Tracciato di progetto VIOLA Accessibilità

**Riduzione del 44% circa  
dei tempi di spostamento  
da/per l'area di Tarquinia  
a parità di lunghezza del  
percorso**

**Riduzione del 45% circa dei  
tempi di spostamento  
da/per l'area di Civitavecchia  
a parità di lunghezza del  
percorso**



Il terminale sulla A12 favorisce l'accessibilità sia di Tarquinia che di Civitavecchia, grazie alla sostanziale invarianza delle lunghezze dei collegamenti ed all'incremento prestazionale dell'asse rispetto alla SS1bis



## I risultati dell'Analisi Costi Benefici

L'analisi costi-benefici (ACB) è utilizzata nella valutazione di progetti di interesse collettivo e si configura come uno strumento di supporto per il policy maker in un'ottica di ottimizzazione dell'allocazione delle risorse. L'analisi è stata svolta seguendo la metodologia riportata nelle "Linee guida operative per la valutazione delle Opere Pubbliche – Settore Stradale" redatte dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settembre 2022. Gli elementi considerati nell'analisi sono:

- Costi
  - Costi di realizzazione
  - Costi di manutenzione
  - Valore residuo dell'opera
- Benefici Diretti
  - Variazione delle percorrenze
  - Variazione dei tempi
- Benefici indiretti
  - Riduzione incidentalità
  - Riduzione delle emissioni in atmosfera

Gli indicatori di sostenibilità economica considerati sono:

- Il **Saggio di Rendimento Interno Economico (SRIE)** – tasso di sconto che rende uguale a zero il valore attualizzato del progetto, inteso come somma dei flussi di cassa attualizzati ottenuti durante la vita utile del progetto (benefici – costi totali);
- Il **Valore Attuale Netto Economico (VANE)** – valore dei flussi di cassa (benefici – costi totali) ottenuti dal progetto nel corso della vita utile attualizzati, anno per anno, con il tasso di attualizzazione adottato;
- Il **rapporto Benefici/Costi** al tasso di attualizzazione adottato.

## I risultati dell'Analisi Costi Benefici

I risultati evidenziano la sostenibilità economica dei tracciati VERDE, MAGENTA e BLU DI CRESTA. Non risulta sostenibile economicamente il tracciato VIOLA.

Il progetto determina una riduzione di oltre il 50% del rischio di fenomeni incidentali con feriti e decessi rispetto alla situazione attuale

Tracciato di Progetto	Saggio di Rendimento Economico (SRIE)	Valore Attualizzato Netto Economico (VANE)	Rapporto Benefici/Costi B/C
VERDE	5,49%	198,640 Mil€	1,60
MAGENTA	3,37%	36,694 Mil€	1,09
BLU DI CRESTA	3,03%	2,748 Mil€	1,01
VIOLA	1,58%	-184,298Mil€	0,72



## Conclusioni

Tutti gli interventi proposti evidenziano la caratteristica di essere un collegamento prioritario per gli spostamenti dei veicoli merci, mantenendo Livelli di Servizio ottimi per la mobilità dell'area garantendo un elevato standard di sicurezza della circolazione. Si evidenzia la riduzione stimata di oltre il 50% dei fenomeni incidentali gravi (feriti e decessi) rispetto ai dati medi rilevati sulla SS1bis.

- Il Tracciato VERDE evidenzia la migliore sostenibilità economica, in virtù dei minori costi di realizzazione, ma risulta funzionale soprattutto per i collegamenti all'area di Civitavecchia.
- Il Tracciato MAGENTA ha una buona sostenibilità economica, serve ai collegamenti sia all'area di Civitavecchia che all'area di Tarquinia, per il posizionamento sul corridoio della SS1bis e grazie alla presenza dello svincolo intermedio sulla SS1bis stessa.
- Il Tracciato BLU DI CRESTA ha una sostenibilità economica al limite, serve ai collegamenti sia all'area di Civitavecchia che all'area di Tarquinia, anche se in maniera ridotta rispetto al MAGENTA.
- Il Tracciato VIOLA, pur mantenendo le stesse capacità di servizio della mobilità dell'area delle alternative precedenti, non risulta sostenibile economicamente per via dei maggiori oneri di realizzazione.

