

00	MAR 2014	Emissione a supporto della fase istruttoria	ROSSI	ROSIN	BUSOLA
REV. N.	DATA	DESCRIZIONE	ELABORATO	VERIFICATO	APPROVATO
SOSTITUISCE L'ELABORATO N°			SOSTITUITO DALL'ELABORATO N°		
CONSORZIO PER LE AUTOSTRAD E SICILIANE					
AUTOSTRADA SIRACUSA – GELA					
2° TRONCO: ROSOLINI – RAGUSA					
LOTTO 9 : "SCICLI" – LOTTO 10 : "IRMINIO" – LOTTO 11 : "RAGUSA"					
VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEL PROGETTO ESECUTIVO AL DECRETO DEC/VIA/6912 DEL 21/01/2002					
AGGIORNAMENTO DELLA PREVISIONE DELLA DOMANDA DI TRAFFICO SUL 2° TRONCO DELL'AUTOSTRADA SIRACUSA–GELA					
ELABORATO N.	A18–ott–int1		PROGETTAZIONE  TECUNTRAL IL RESPONSABILE : DOTT. ING. F. BUSOLA		
DATA	SETTEMBRE 2013				
CODICE CAD–FILE	A18–ott–int1.doc				
<small>OPERA PROTETTA AI SENSI DELLA LEGGE 22 APRILE 1941 N. 633 TUTTI I DIRITTI RISERVATI QUALSIASI RIPRODUZIONE ED UTILIZZAZIONE NON AUTORIZZATE SARANNO PERSEGUITE A RIGORE DI LEGGE</small>					

INDICE

1. PREMESSA	1
2. AGGIORNAMENTO DELLA DOMANDA DI TRAFFICO	2
2.1. STUDI PRECEDENTI	2
2.2. INDICATORI DEMOGRAFICI E SOCIO-ECONOMICI	4
2.3. TRAFFICO AUTOSTRADALE	6
3. PREVISIONE DI TRAFFICO	8
3.1. EVOLUZIONE SOCIO – ECONOMICA – DEMOGRAFICA	8
3.2. EVOLUZIONE DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE	9
3.3. SCENARIO PREVISIONALE	12
4. CONCLUSIONI	13

1. PREMESSA

L'autostrada Siracusa - Gela permetterà di servire un'importante area della Sicilia sud orientale a vocazione industriale, turistica ed agricola ancora priva di arterie adeguatamente sviluppate per sopportare la domanda di trasporto crescente.

L'autostrada costituisce il prolungamento verso sud della A18 che serve la costa orientale della Sicilia da Messina a Catania. I due tratti sono collegati, senza soluzione di continuità, da altre arterie con caratteristiche autostradali: la tangenziale di Catania e l'autostrada Catania - Siracusa.

Con riferimento agli Atti di Programmazione Regionale, l'intervento di completamento dell'autostrada Siracusa - Gela è tra gli interventi prioritari indicati dal Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia, in linea con le indicazioni dell'APQ Strade. Rientra inoltre tra gli interventi previsti dal "Primo programma delle opere strategiche di preminente interesse nazionale" (Legge Obiettivo, Delibera CIPE n.121, 21 Dicembre 2001).

L'autostrada Siracusa – Gela si compone di tre tronchi:

- Siracusa – Rosolini;
- Rosolini – Ragusa;
- Ragusa – Gela.

A d oggi l'autostrada è aperta fino allo svincolo di Rosolini.

Obiettivo del presente rapporto è la valutazione della domanda lungo il tratto Rosolini – Ragusa, al fine di verificare se le previsioni di traffico adottate per la modellazione delle emissioni atmosferiche e sonore siano da ritenersi valide.

Il tratto Rosolini - Ragusa è a sua volta composto di due lotti funzionali:

- il lotto 9: inizia subito dopo lo svincolo di Modica, si addentra nel Comune di Scicli e termina con la stazione omonima immediatamente a Sud del capoluogo.
- il lotto unico 10-11, che costituisce un unico tratto funzionale tra lo svincolo di Scicli (compreso nel lotto 9) e l'uscita per Ragusa, fino a raggiungere la SP 25 nei pressi di Marina di Ragusa.

L'aggiornamento della domanda lungo il tratto di studio è stata svolta a partire dai dati contenuti nell'Analisi costi benefici redatta nel Gennaio 2001 a supporto dello Studio di Impatto Ambientale.

Lo studio si articola come segue:

- nel capitolo 2 si analizzano i dati di traffico relativi allo studio redatto nel 2001 e si propongono i dati disponibili registrati dall'ISTAT, dalla Camera di Commercio, dall'ACI e dall'AISCAT;
- nel capitolo 3 si analizza l'evoluzione dei dati socio – economici – demografici e autostradali, quindi si affronta la fase previsionale del traffico illustrando la metodologia adottata e la stima del Traffico Giornaliero Medio lungo il tratto oggetto di studio;
- infine nel capitolo 4 si esprimono le considerazioni conclusive dello studio.

Anticipando le conclusioni dello studio, è stato stimato che il TGM teorico sull'infrastruttura di progetto al 2020 sia variabile tra **16.000 ÷ 19.000 veicoli/giorno**. Le previsioni di traffico confermano quindi il range individuato nel precedente Studio del 2001.

2. AGGIORNAMENTO DELLA DOMANDA DI TRAFFICO

2.1. Studi precedenti

Il primo passo per la valutazione della domanda lungo il tratto Rosolini – Ragusa dell'autostrada Siracusa - Gela è consistito nell'esame dell'Analisi costi benefici redatta nel Gennaio 2001 a supporto dello Studio di Impatto Ambientale.

Tale Studio identifica il Traffico Giornaliero Medio lungo i tre tronchi dell'A18 (Siracusa – Rosolini; Rosolini – Ragusa e Ragusa – Gela) sulla base dei dati disponibili al momento della redazione dello Studio stesso. In particolare lo Studio si riferisce a:

- una campagna di indagine effettuata lungo la S.S115 nel 1980 e ripresa, solo per alcune postazioni, nel 1995;
- rilievi di traffico effettuati dall'Amministrazione provinciale di Ragusa sulle strade di propria competenza nel 1985;
- serie storica dei dati autostradali lungo l'autostrada Messina – Catania nel periodo 1990 – 1997.

Sulla base di tali dati è stato stimato il traffico sui diversi tronchi della Siracusa – Gela, ipotizzando che il movimento veicolare sulla direttrice Siracusa – Gela sia equivalente a quello sull'esistente asse autostradale Messina – Catania.

Le previsioni di mobilità sono state effettuate valutando la correlazione tra l'indice di motorizzazione dell'area interessata dalla nuova infrastruttura e la dinamica del traffico sull'infrastruttura stessa. Tale correlazione è stata rappresentata con curve di tipo logistico:

$$y = \frac{T}{1 + ae^{-bt}}$$

dove:

T = limite di saturazione

a = parametro collegato all'ordine di grandezza delle variabili

b = parametro di forma della curva

t = tempo

La serie storica dei dati autostradali registrati lungo l'autostrada Messina – Catania nel periodo 1990 – 1997 è dunque stata confrontata con i valori previsionali calcolati con l'ausilio delle curve di tipo logistico. Dal confronto di tali valori è emerso uno scostamento dell'ordine di un punto percentuale, confermando la validità dello strumento di previsione che verrà poi utilizzato per formulare lo scenario previsionale (capitolo 3).

Nella situazione di previsione, al traffico stimato attraverso alle curve logistiche è stato sommato il traffico di incentivazione, rappresentato da una quota di traffico “generato” dall'opportunità offerta dalle nuove infrastrutture¹. Nella configurazione di progetto diminuiscono sensibilmente le impedenze per raggiungere coppie di origine e destinazione grazie alla presenza della nuova infrastruttura che consente “avvicinare” le aree, favorendo nuove configurazioni di equilibrio.

¹ In genere si ritiene che tale quota segua una legge inversamente proporzionale alla variazione dei costi generalizzati (o delle impedenze) riscontrati sulle reti.

2.2. Indicatori demografici e socio-economici

Sulla base dei dati rilevati dall'ISTAT nel corso degli ultimi decenni, sono stati valutati i principali indicatori demografici e socio-economici registrati nella Regione Sicilia. In particolare, sono stati analizzati i dati relativi alla popolazione, al parco veicoli, quindi all'indice di motorizzazione (numero di vetture per 1000 abitanti), e le imprese iscritte al registro della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura.

Nel successivo capitolo 3 i dati presentati vengono analizzati con l'obiettivo primario di individuare i trend di crescita per lo scenario di previsione.

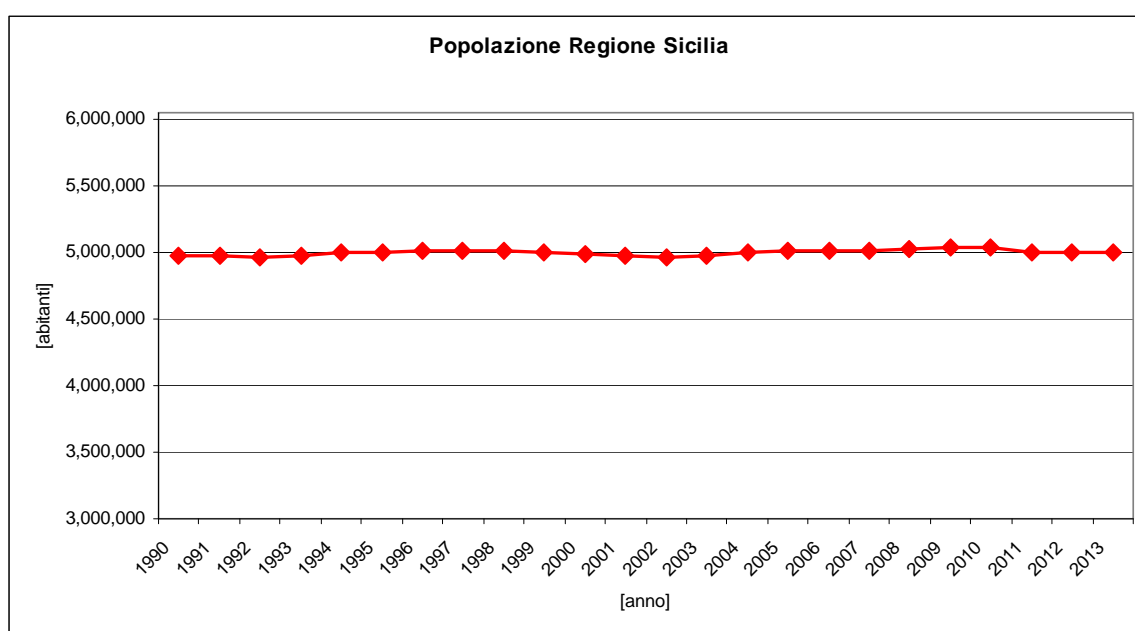


FIGURA 1. POPOLAZIONE REGIONE SICILIA – SERIE STORICA – ANNI 1990 -2010
(FONTE ISTAT)

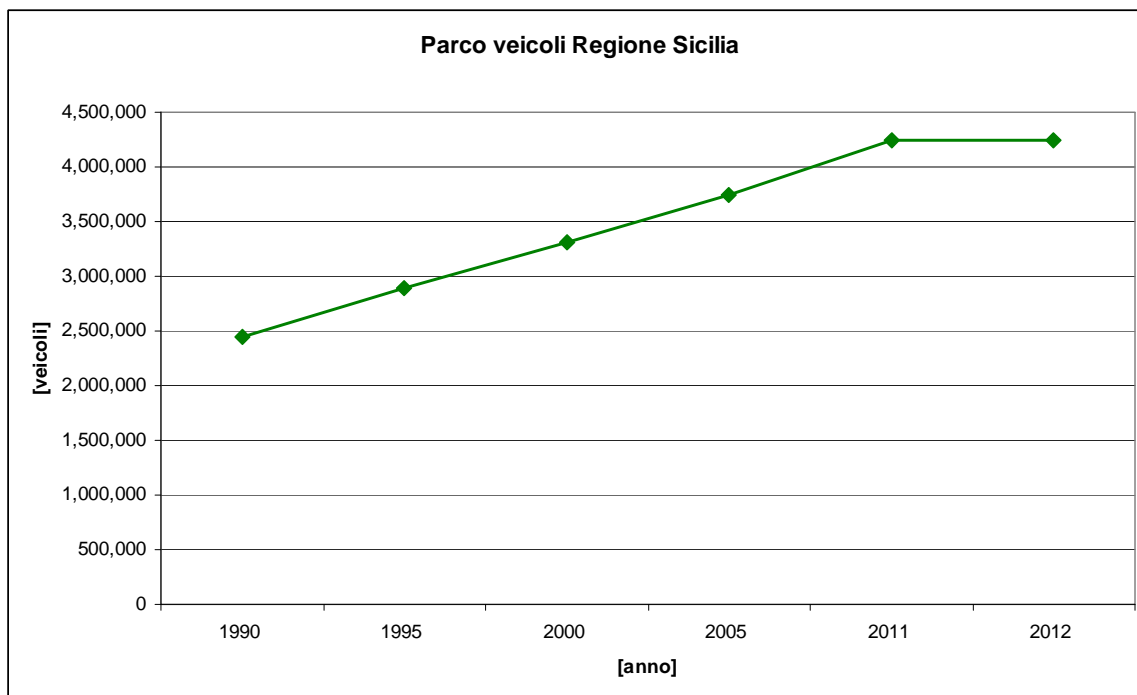


FIGURA 2. PARCO VEICOLI REGIONE SICILIA – SERIE STORICA – ANNI 1990 -2013
(FONTE ACI)

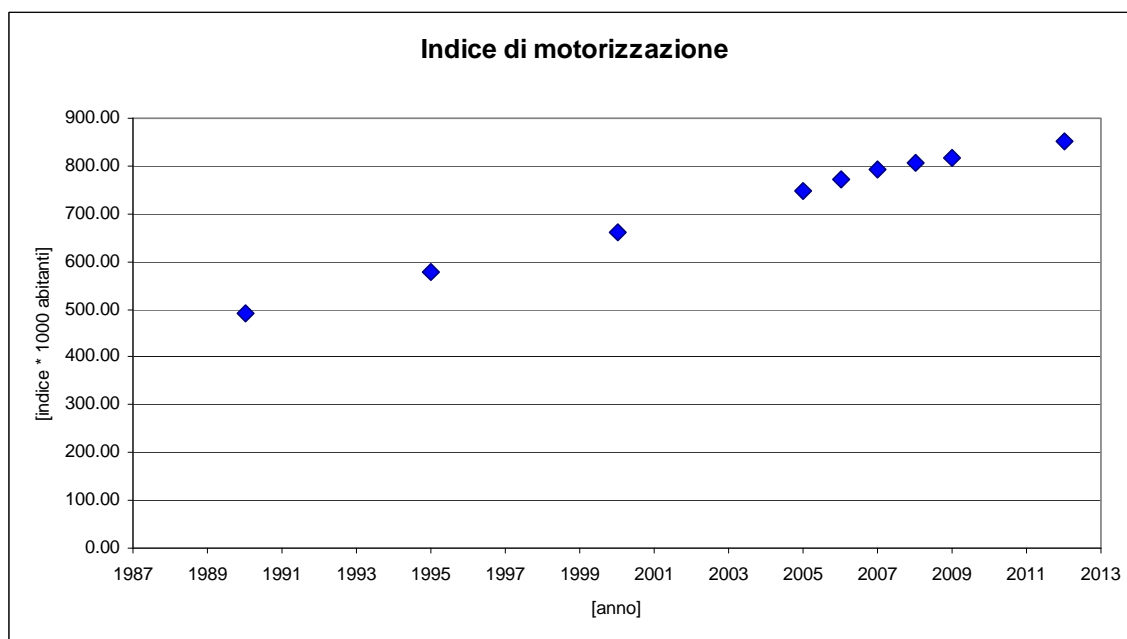


FIGURA 3. INDICE DI MOTORIZZAZIONE REGIONE SICILIA – SERIE STORICA – ANNI 1990 -2012 (FONTE ELABORAZIONE SU DATI ISTAT E ACI)

TABELLA 1 IMPRESE MANIFATTURIERE ISCRITTE NEI REGISTRI CCIAA – ANNI 2004 – 2009 (FONTE ANNUARIO STATISTICO REGIONALE – REGIONE SICILIA)

Anno	Imprese manifatturiere iscritte al CCIAA
2004	37,538
2005	38,143
2006	38,480
2007	37,688
2008	37,590
2009	30,897

2.3. Traffico autostradale

L'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), pubblica resoconti trimestrali e annuali del traffico di veicoli leggeri e veicoli commerciali sulle autostrade in concessione.



Valori del traffico - 4° trimestre e riepilogo annuale

AUTOSTRADE E TRAFOR I	Categoria	Velocità effettive (vi medi giornalieri)				Velocità teoriche (vi medi giornalieri)				Velocità-Km (in milioni)					
		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali		Valori annui			
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2012	2011	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2012	2011	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	2012	2011	Variazione in %
ROMA-NAPOLI km 202,0	Leggeri	180.483	196.732	182.556	199.196	46.248	51.342	49.139	54.438	859,5	954,1	- 9,9	3.633,0	4.013,7	- 9,5
	Posanti	33.324	37.689	34.440	38.519	11.762	12.992	12.076	13.449	218,6	241,4	- 9,4	892,8	991,6	- 10,0
	Totale	214.407	234.421	216.996	237.715	58.010	64.334	61.215	67.887	1.078,1	1.195,5	- 9,6	4.525,8	5.005,3	- 9,6
CASERTA-NOLA-GALERNO km 55,3	Leggeri	69.367	73.996	71.539	76.704	28.137	30.239	30.745	33.048	143,1	153,8	- 7,0	622,3	667,0	- 6,7
	Posanti	16.914	18.060	17.115	18.675	8.450	9.066	8.637	9.478	43,0	46,2	- 6,9	174,8	191,3	- 8,6
	Totale	86.301	91.996	88.654	95.379	36.587	39.325	39.382	42.526	186,1	200,0	- 7,0	797,1	858,3	- 7,1
NAPOLI-CANOSA km 172,3	Leggeri	56.938	60.698	57.677	61.847	16.104	17.506	16.671	18.582	255,3	277,5	- 8,0	1.063,9	1.168,6	- 9,0
	Posanti	10.700	11.484	10.660	11.740	3.674	4.204	3.896	4.304	61,4	66,6	- 7,8	245,7	270,7	- 9,2
	Totale	67.638	72.182	68.337	73.587	19.778	21.710	20.767	22.886	316,7	344,1	- 8,0	1.309,6	1.439,3	- 9,0
PESCARA-LANCIANO km 49,7	Leggeri	34.689	37.296	37.680	42.003	19.927	21.501	22.515	25.154	91,1	98,9	- 7,3	406,5	456,3	- 10,3
	Posanti	10.959	12.002	11.150	12.589	7.307	8.008	7.480	8.447	33,4	36,6	- 8,7	136,1	153,2	- 11,2
	Totale	45.648	49.298	48.830	54.592	27.234	29.509	29.995	33.601	124,5	134,9	- 7,7	542,6	609,5	- 10,5
LANCIANO-CANOSA km 189,6	Leggeri	25.652	27.912	29.299	32.885	9.652	10.733	12.115	13.743	168,4	187,2	- 10,0	840,7	951,0	- 11,6
	Posanti	8.892	9.771	9.137	10.309	3.945	4.386	4.076	4.640	68,8	76,5	- 10,1	282,9	321,1	- 11,9
	Totale	34.544	37.683	38.436	43.194	13.597	15.119	16.191	18.383	237,2	263,7	- 10,0	1.123,6	1.272,1	- 11,7
CANOSA-BARI-TARANTO km 143,0	Leggeri	19.420	22.070	22.693	26.029	8.796	9.984	10.706	12.331	115,7	131,4	- 11,9	560,3	643,6	- 12,9
	Posanti	5.198	5.777	5.296	5.937	2.422	2.698	2.498	2.801	31,9	35,5	- 10,1	130,7	146,2	- 10,6
	Totale	24.618	27.847	27.989	31.966	11.220	12.682	13.204	15.132	147,6	166,9	- 11,6	691,0	789,8	- 12,5
TANGILE DI NAPOLI km 20,2	Leggeri	220.789	230.207	217.150	228.109	118.920	123.993	116.961	122.862	221,0	230,4	- 4,1	864,7	905,9	- 4,5
	Posanti	19.984	20.837	19.855	20.647	10.764	11.223	10.586	11.121	20,0	20,9	- 4,3	78,3	82,0	- 4,5
	Totale	240.773	251.044	236.905	248.756	129.684	135.216	127.547	133.983	241,0	251,3	- 4,1	943,0	987,9	- 4,5
NAPOLI-GALERNO km 51,6	Leggeri	130.375	134.470	130.424	136.100	68.219	71.688	68.057	71.167	323,8	332,9	- 2,7	1.285,3	1.340,4	- 4,1
	Posanti	11.712	11.402	11.056	12.896	6.856	7.420	7.037	7.553	32,5	34,5	- 5,8	132,9	142,2	- 6,5
	Totale	142.087	145.872	141.480	148.996	75.075	79.108	75.094	78.720	356,3	367,4	- 3,0	1.418,2	1.482,6	- 4,3
MESSINA-CATANIA km 76,8	Leggeri	61.837	65.211	68.138	72.942	20.805	22.104	23.674	25.683	147,0	156,2	- 5,9	671,1	719,9	- 6,8
	Posanti	6.828	7.454	7.254	8.039	3.665	4.006	3.879	4.298	25,9	28,3	- 8,5	106,0	120,5	- 9,5
	Totale	68.665	72.665	75.392	80.981	24.470	26.110	27.753	29.981	172,9	184,5	- 6,3	780,1	840,4	- 7,2
MESSINA-PALERMO km 181,8	Leggeri	45.923	52.445	54.857	56.904	9.548	10.291	10.830	11.846	159,7	172,1	- 7,2	720,6	786,1	- 8,3
	Posanti	5.705	6.526	6.302	6.731	1.640	1.785	1.724	1.979	27,4	29,8	- 8,1	114,7	131,3	- 12,6
	Totale	51.628	58.971	61.159	63.635	11.188	12.076	12.554	13.825	187,1	201,9	- 7,3	835,3	917,4	- 8,9
TOTALE GENERALE (*) km 5.548,6						26.076	28.157	29.091	31.549	13.311,1	14.307,9	- 7,0	59.077,9	63.604,9	- 7,1
						8.221	8.849	8.542	9.301	4.196,7	4.496,8	- 6,7	17.347,0	18.752,2	- 7,5
						34.297	37.006	37.633	40.850	17.907,8	18.804,7	- 6,9	76.424,9	82.357,1	- 7,2

(*) Vedi nota n. 5 pag. 8.

FIGURA 4. TRAFFICO AUTOSTRADALE A18 E A20 – ANNI 2011 -2012 (FONTE AI-SCAT)

Per lo studio si è fatto inoltre riferimento ai dati registrati tra il 2008 e il 2021 sulle autostrade A20 e A18, sintetizzati nel prospetto seguente.

TABELLA 2 FLUSSI VEICOLARI IN USCITA REGISTRATI SULLE AUTOSTRADE A20 E A18 – ANNI 2008 – 2010 (FONTE CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE)

Transiti veicolari in uscita dalle stazioni	Tratta	Anno	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale
A20	Messina - Palermo	2008	21,280,297	2,668,855	23,949,152
		2009	21,307,693	2,595,320	23,903,013
		2010	21,506,070	2,588,664	24,094,734
A18	Messina - Catania	2008	26,596,467	3,406,180	30,002,647
		2009	26,528,098	3,177,633	29,705,731
		2010	26,879,329	3,132,539	30,011,868

3. PREVISIONE DI TRAFFICO

3.1. Evoluzione socio – economica – demografica

L'evoluzione dei dati demografici è stata valutata considerando le serie storiche ISTAT presentate nel capitolo precedente.

La popolazione si è mantenuta pressoché costante, con lievi oscillazioni inferiori ad un punto percentuale.

L'aumento del parco veicoli ha fatto registrare un incremento del tasso di motorizzazione, riportato nella seguente Tabella 3.

TABELLA 3 VARIAZIONE DELL'INDICE DI MOTORIZZAZIONE – ANNI 1990 – 2012 (FONTE ELABORAZIONE SU DATI ISTAT E ACI)

Anno	Indice di motorizzazione *1000 abitanti
1990	492.44
1995	576.87
2000	662.32
2005	747.04
2012	849.85

Valutando il prodotto tra popolazione e indice di motorizzazione dal 2005 al 2012, si assiste ad una crescita variabile di tale valore che oscilla tra un massimo del 3.2% annuo tra il 1990 e 1995 e un minimo dell'1.9% tra il 2005 e il 2012.

I dati relativi alle imprese iscritte alla Camera di Commercio tra il 2008 e il 2009 evidenziano invece una flessione pari al 18%, certamente in larga misura imputabile alla contingente crisi economica.

La crisi di portata mondiale ed entità raramente registrata in precedenza condiziona fortemente l'andamento dell'economia e influisce su molteplici ambiti. I dati socio – economici esaminati rispecchiano quindi gli effetti di tale flessione. Nel 2014 è stata prevista dagli economisti una timida ripresa degli indicatori macro economici, in parte già iniziata, che dovrebbe concretizzarsi nell'arco dei prossimi anni.

3.2. Evoluzione del traffico autostradale

L'evoluzione del traffico autostradale è stata analizzata prendendo in considerazione le serie storiche pubblicate dall'AISCAT e ai dati cortesemente resi disponibili dal Consorzio per le Autostrade Siciliane.

In sintesi si può osservare, analizzando la serie storica 2000 – 2012, il protrarsi della crescita fino al 2007 e la successiva flessione indotta dalla crisi economica mondiale. Inoltre:

- per quanto riguarda l'autostrada Messina – Catania, tra il 2000 e il 2007 i tassi variano tra 3.6% e 1.9% per i veicoli leggeri a seconda che si considerino i veicoli effettivi oppure i veicoli teorici², mentre per i veicoli pesanti, i tassi variano tra 2.2% e 2%. Tra il 2007 e il 2012 si riscontra la nota flessione: i tassi variano tra -1.3% e -5% per i veicoli leggeri a seconda che si considerino i veicoli effettivi oppure i veicoli teorici, mentre per i veicoli pesanti, i tassi variano tra -2% e -5% (Figura 5).
- per quanto riguarda l'autostrada Messina – Palermo, tra il 2004 e il 2007 i tassi variano tra 4.2% e 2.2% per quanto riguarda il flusso di veicoli leggeri a seconda che si considerino i veicoli effettivi oppure i veicoli teorici, e intorno al 2 % per quanto riguarda i veicoli pesanti. Analogamente alla Messina – Catania, tra il 2007 e il 2010 si riscontra la nota flessione: i tassi variano tra -1.9% e -2.1% per i veicoli leggeri a seconda che si considerino i veicoli effettivi oppure i veicoli teorici, mentre per i veicoli pesanti, i tassi variano tra -4.3% e -3.1% (Figura 6).

Le variazioni riscontrate, in particolare quella dei mezzi pesanti, riflettono le numerose chiusure delle imprese registrate alla Camera di Commercio.

² Veicoli effettivi: è il numero di tutte le unità veicolari entrate in autostrada a prescindere dai chilometri percorsi; veicoli teorici sono le unità veicolari che idealmente, percorrendo l'intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (rapporto tra i veicoli-chilometro e la lunghezza del tronco autostradale)

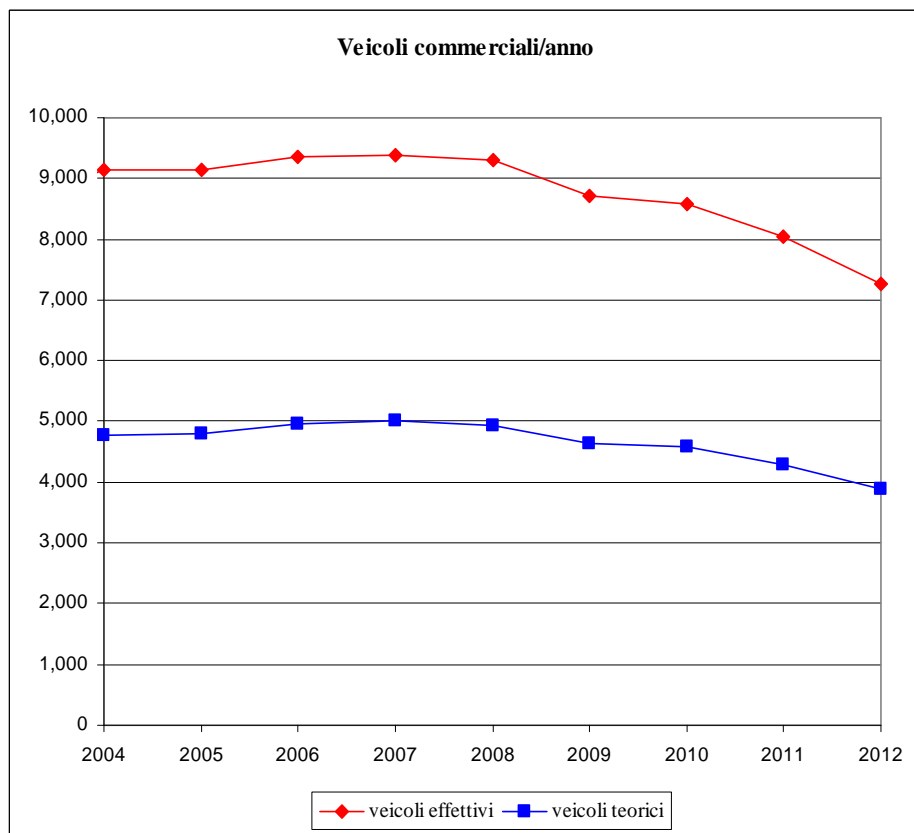
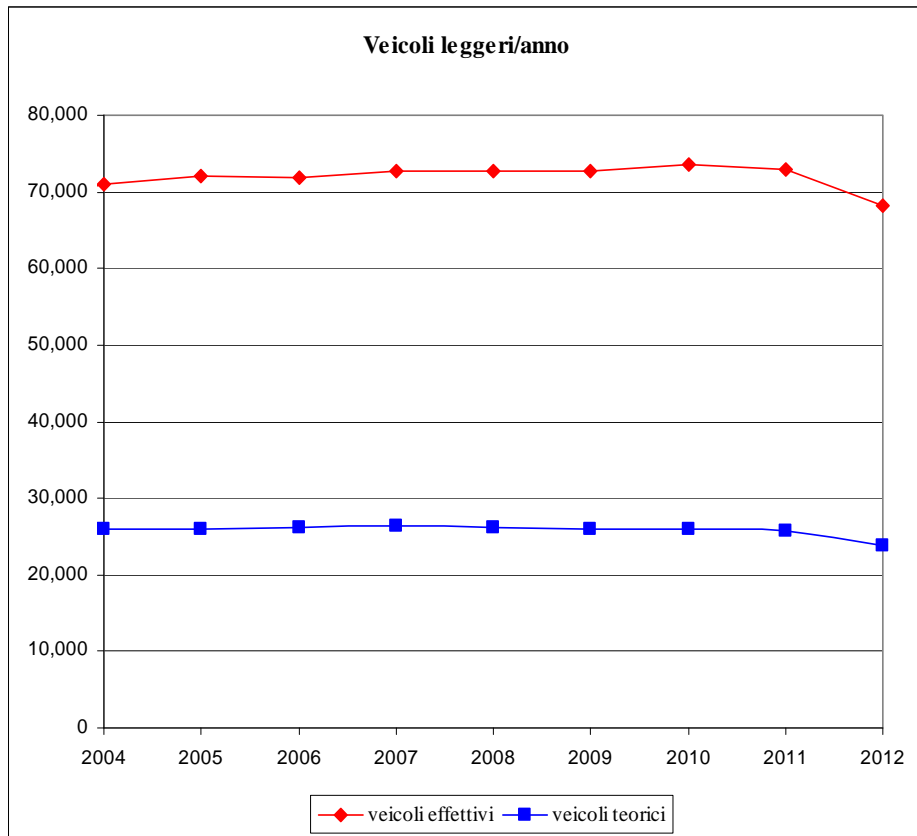


FIGURA 5. TRAFFICO AUTOSTRADALE MESSINA - CATANIA – ANNI 2004 -2012
(FONTE AISCAT)

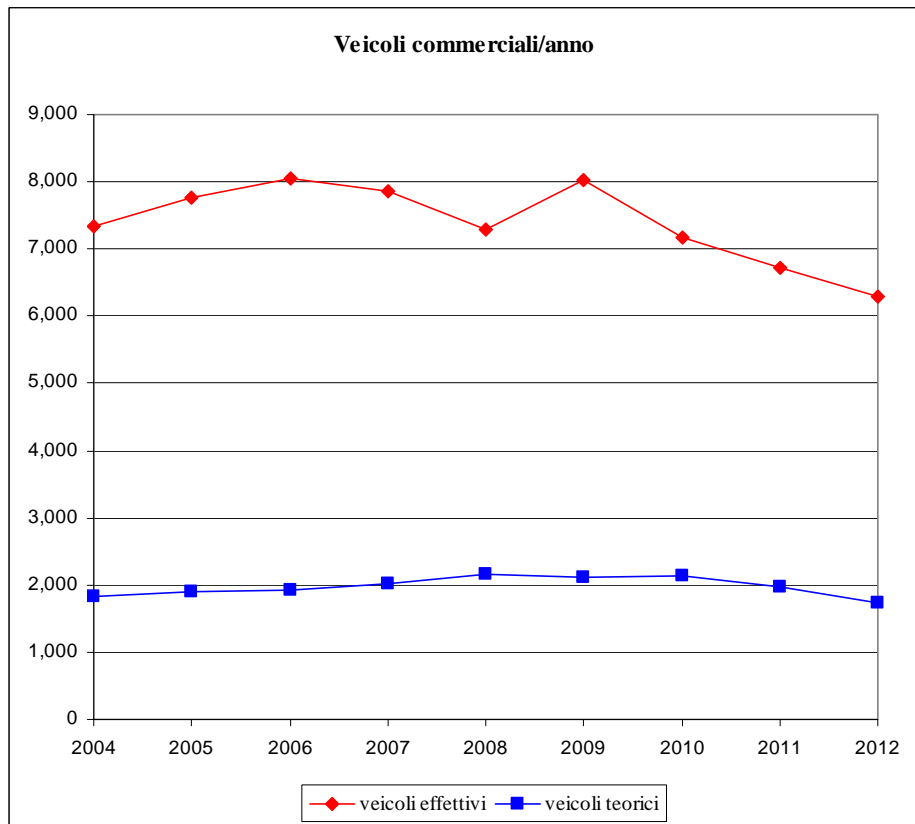
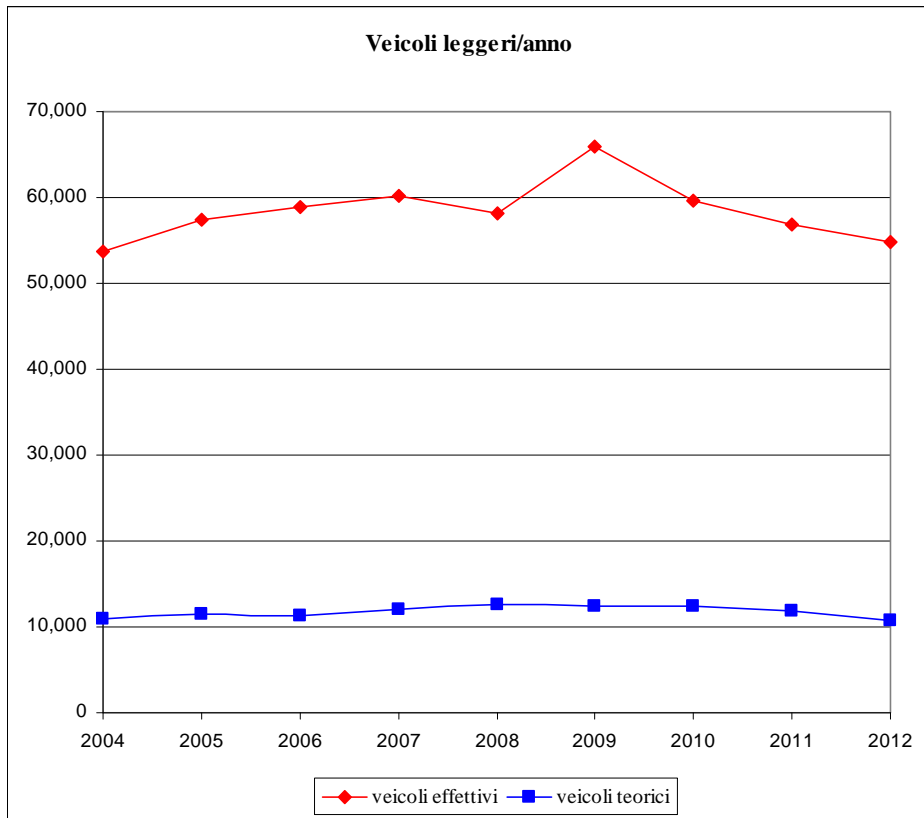


FIGURA 6. TRAFFICO AUTOSTRADALE MESSINA - PALERMO – ANNI 2004 -2012
(FONTE AISCAT)

Nella seguente tabella, si confrontano i dati relativi ai semestri 2012 e 2013, non essendo ancora disponibili le statistiche annuali del 2013.

TABELLA 4 TRAFFICO AUTOSTRADALE MESSINA – CATANIA - TGM TEORICO 1 E 2 TRIMESTRE – ANNI 2013 – 2012 (FONTE AISCAT)

A18 Messina - Catania				
		veicoli leggeri	veicoli pesanti	totale
1 trimestre	2013	19,345	3,625	22,970
	2012	19,587	3,724	23,311
	variazione [%]	-1.2%	-2.7%	-1.5%
2 trimestre	2013	23,949	4,206	28,155
	2012	24,588	4,073	28,661
	variazione [%]	-2.6%	3.3%	-1.8%

Come si può notare, la flessione del traffico autostradale registra una lieve ripresa che interrompe il trend negativo che presenta un massimo tra il 2011 e il 2012.

3.3. Scenario previsionale

L'elaborazione dello scenario previsionale relativo alla domanda di traffico sul tratto Rosolini – Ragusa, è stata effettuata a partire dai dati demografici e socio – economici registrati negli ultimi anni.

Seguendo la medesima metodologia proposta nello Studio del Gennaio 2001:

- si è ipotizzato che il traffico lungo la direttrice Siracusa – Gela sia assimilabile a quello sull'esistente asse autostradale Messina – Catania;
- sono stati considerati i dati rilevati nel 1980 lungo la SS115 nel tratto Rosolini – Ragusa, aggiornando tale valore al 1995 e considerando che il 75% del traffico registrato in corrispondenza di tale sezione si trasferisca sulla nuova infrastruttura a più alto standard;
- tale dato è stato quindi incrementato secondo i parametri individuati dalla curva logistica e i più aggiornati dati disponibili;
- infine, è stato considerato un traffico di incentivazione pari al 25%.

In particolare, per l'aggiornamento delle previsioni di traffico sono stati utilizzati:

- i tassi di crescita desunti dalla curva logistica tra gli anni 1996 e 2000 (confortati dal fatto che il confronto tra la serie storica registrata lungo l'autostrada Messina – Catania nel periodo 1990 – 1997 e i valori di previsione presentano uno scostamento dell'ordine di un punto percentuale);

- i tassi di crescita registrati dall’AISCAT lungo l’autostrada Messina – Catania tra il 2000 e il 2012;
- il prodotto tra i dati demografici e il tasso di motorizzazione tra il 2013 e il 2020, quest’ultimo valore, variabile nel corso di periodo di previsione, è stato assunto considerando due scenari di crescita: cautelativo e ottimistico.

E’ stato dunque stimato all’anno 2020 un TGM teorico variabile tra 16.000 e 19.000 veicoli.

Il limite inferiore corrisponde ad una diminuzione di circa il 14% di quello calcolato nell’Analisi costi benefici del 2001, e rappresenta il traffico che insisterebbe sull’infrastruttura di progetto nell’ipotesi conservativa.

Il limite superiore, corrispondente allo scenario ottimistico, prospetta una ripresa economica nei prossimi anni che non solo inverte il trend ma che implichi una situazione di (probabile) “rimbalzo” in grado di recuperare parte delle quote perse durante la crisi.

4. CONCLUSIONI

Nel presente rapporto si è analizzata e aggiornata la previsione di domanda di traffico lungo il tratto Rosolini – Ragusa, secondo tronco dell’autostrada Siracusa – Gela.

Innanzitutto si sono messe a sistema diverse fonti di informazione: ISTAT, Consorzio per le Autostrade Siciliane, AISCAT (flussi autostradali), Studi e indagini di traffico pregressi.

Si è proceduto quindi con l’analisi dello scenario di previsione di domanda, fondato sulla caratterizzazione socio – economica – demografica dell’area di studio. L’elaborazione dello scenario previsionale relativo alla domanda di traffico sul tratto Rosolini – Ragusa, è stata svolta ipotizzando che il traffico lungo la direttrice Siracusa – Gela sia assimilabile, come dinamica di sviluppo, a quello sull’esistente asse autostradale Messina – Catania.

E’ stata quindi valutata la domanda a partire dai dati rilevati nel 1985 lungo la S.S115 tra Rosolini e Ragusa e sono stati attualizzati tali valori secondo i pa-

rametri individuati dalla curva logistica (che si è verificata efficace nella definizione del traffico tra il 1996 e il 2000, effettivamente registrato) e i più aggiornati dati disponibili. In particolare, sono stati utilizzati i tassi registrati dall'AISCAT tra il 2000 e il 2012 e il prodotto tra i dati demografici e il tasso di motorizzazione registrati negli ultimi anni. Infine, è stato considerato un tasso di incentivazione all'apertura del tratto oggetto di studio pari al 25%, in linea con la diminuzione delle impedenze stimabili sulla rete stradale nell'area di studio grazie alla disponibilità della nuova infrastruttura stradale. Il TGM teorico che interesserebbe l'infrastruttura di progetto al 2020 è stato dunque stimato in circa **16.000 ÷ 19.000 veicoli/giorno**, confermando il range di previsione individuato nel precedente Studio del 2001.