



Società Autostrada Tirrenica p.A.

GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

**AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA**

**LOTTO 6B**

**TRATTO: PESCIA ROMANA – TARQUINIA**

**PROGETTO DEFINITIVO**

INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE LE CUI PROCEDURE DI APPROVAZIONE SONO REGOLATE DALL' ART. 161 DEL D.LGS. 163/2006

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

**RELAZIONE**

<b>IL RESPONSABILE PROGETTAZIONE SPECIALISTICA</b> Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. Milano N. 16492 <b>RESPONSABILE UFFICIO AUA</b>	<b>IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE</b> Ing. Alessandro Alfì Ord. Ingg. Milano N. 20015 <b>COORDINATORE GENERALE APS</b>	<b>IL DIRETTORE TECNICO</b> Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. Milano N. 16492 <b>RESPONSABILE DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURE</b>
--	--	---

RIFERIMENTO ELABORATO					DATA:	REVISIONE		
-	DIRETTORIO			FILE		FEBBRAIO 2011	n.	data
	codice	commessa	N.Prog.	unita'	n. progressivo		1	GIUGNO 2011
-	1	2	12	16	02	SUA	100	-1
SCALA:								

 <b>ingegneria europea</b>	ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI :	
	ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :	Arch. Mario Canato – O.A. Venezia N.1294 Arch. Paola Criscuoli – O.A. Roma N.12231
CONSULENZA A CURA DI :	IL RESPONSABILE UFFICIO/UNITA'	Ing. Maurizio Torresi – O. I. Milano N. 16492

<b>RESPONSABILE DI COMMESSA</b> Arch. Mario Canato Ord. Arch. Venezia N. 1294 <b>COORDINATORE OPERATIVO DI PROGETTO</b>	<b>VISTO DEL COMMITTENTE</b> 	<b>VISTO DEL CONCELENTE</b> 
--	---	--

**INDICE**

1. PREMESSA .....	2
2. OBIETTIVI ED ATTUALITÀ DELL'OPERA .....	2
2.1 Obiettivi nazionali.....	2
2.2 Obiettivi locali.....	3
3. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRA COMUNALE .....	4
3.1 Piano Territoriale Provinciale Regionale – PTPR Lazio.....	4
3.1.1 Sistemi ed ambiti del paesaggio – tavole A del PTPR.....	4
3.1.2 Beni Paesaggistici – Tavole B del PTPR.....	8
3.1.3 Beni del Patrimonio Naturale e Culturale – tavole C del PTPR .....	9
3.2 Piano Territoriale Provinciale – PTP n.2 Litorale Nord.....	10
3.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	11
3.4 Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico .....	11
3.5 Piano Provinciale per la Gestione dei Rifiuti .....	12
3.6 Piano Regionale delle Attività Estrattive .....	14
4. PIANIFICAZIONE DI SETTORE .....	15
4.1 Il piano generale dei trasporti e della logistica .....	15
4.2 La Rete Stradale del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (Snit).....	16
4.3 Atti di programmazione e concertazione.....	16
4.4 Piano generale dei trasporti del Lazio.....	18
4.5 Lo Scenario Trasportistico: gli Interventi programmati.....	18
4.5.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica .....	18
4.5.2 Legge Obiettivo e delibera CIPE.....	19
4.5.3 Piano Triennale Anas (2002-2004).....	20
4.5.4 Piano Regionale dei Trasporti - Regione Lazio .....	20
5. ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO .....	22
6. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA .....	23
6.1 Il PRG di Montalto di Castro.....	23
6.2 Il PRG di Tarquinia.....	23
7. CONCLUSIONI .....	23
8. TEMPI DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO .....	23

**ELENCO ELABORATI**

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	SCALA	FILE
Corografia generale – tav. 1/2	1:25.000	AUA101
Corografia generale – tav. 2/2	1:25.000	AUA102
Carta del piano territoriale paesistico regionale – TAV A – tav. 1/2	1:10.000	AUA103
Carta del piano territoriale paesistico regionale – TAV A – tav. 2/2	1:10.000	AUA104
Carta del piano territoriale paesistico regionale – TAV B – tav. 1/2	1:10.000	AUA105
Carta del piano territoriale paesistico regionale – TAV B – tav. 2/2	1:10.000	AUA106
Carta del piano territoriale paesistico regionale – TAV C – tav. 1/2	1:10.000	AUA107
Carta del piano territoriale paesistico regionale – TAV C – tav. 2/2	1:10.000	AUA108
PTP n°2 Litorale Nord – tav. 1/2	1:10.000	AUA109
PTP n°2 Litorale Nord – tav. 2/2	1:10.000	AUA110
PAI: Aree sottoposte a tutela per dissesto idrogeologico – tav. 1/2	1:10.000	AUA111
PAI: Aree sottoposte a tutela per dissesto idrogeologico – tav. 2/2	1:10.000	AUA112
Piano infrastrutturale regionale – tav. 1/2	1:25.000	AUA113
Piano infrastrutturale regionale – tav. 2/2	1:25.000	AUA114
Carta dei vincoli e delle aree di tutela – tav. 1/2	1:10.000	AUA115
Carta dei vincoli e delle aree di tutela – tav. 2/2	1:10.000	AUA116
Carta del PRG del Comune di Montalto di Castro – tav. 1/2	1:10.000	AUA117
Carta del PRG del Comune di Montalto di Castro – tav. 2/2	1:10.000	AUA118
Carta del PRG del Comune di Tarquinia	1:10.000	AUA119

## 1. PREMESSA

Finalità del presente Quadro di Riferimento è quella di inquadrare il progetto nel contesto complessivo delle previsioni programmatiche e della pianificazione territoriale, alle diverse scale di riferimento: da quella generale a quella di area vasta, a quella locale. Al suo interno vengono individuate le relazioni e le interferenze che l'opera stabilisce e determina con i diversi livelli della programmazione e della pianificazione sia sotto il profilo formale, ovvero la coincidenza con le indicazioni vigenti delle diverse strumentazioni attive, sia sotto quello sostanziale, cioè la congruenza delle finalità e degli obiettivi dell'opera con le strategie generali e locali.

La relazione è stata quindi redatta con specifico riferimento al lotto 6B, considerando tutte le prescrizioni CIPE (Delibera 16/2008 pubblicata sulle G.U. del 14/05/2009), prima fra tutte, la n°130, in cui viene richiesto un tracciato alternativo a quello presentato nel SIA del 2005, indicato dalla Regione Lazio, che, nella fase attuale, è stato ulteriormente ottimizzato.

## 2. OBIETTIVI ED ATTUALITÀ DELL'OPERA

### 2.1 Obiettivi nazionali

La rete stradale che fa parte dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) è formata dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità. La rete (stradale e autostradale) nazionale si estende per 22.108 km. Essa si connette a quelle dei paesi esteri mediante 13 valichi alpini, -appartenenti alle reti TEN e ai corridoi paneuropei, così suddivisi: Francia (Ventimiglia, Limone Piemonte - traforo Col di Tenda, Bardonecchia – Frejus, Courmayeur - Monte Bianco, St. Oyen); Svizzera (Gran San Bernardo, Ponte Tresa, Domodossola, Como); Austria (Brennero, San Candido, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste-Villa Opicina). Attraverso i valichi stradali del SNIT transitano annualmente (dati 1996) 64,7 milioni di tonnellate di merce (58,8% del totale dei valichi stradali e ferroviari). All'interno della rete stradale (SNIT), il PGT ha individuato una sottorete, chiamata **rete stradale SNIT di primo livello**, formata dagli assi della rete portante italiana.

L'appartenenza alla rete di primo livello è stata stabilita esaminando la funzione delle diverse infrastrutture. Fanno parte di questa rete le strade e autostrade che collegano fra loro le varie regioni, e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi, e che sono quindi prevalentemente interessate da flussi di traffico a lunga percorrenza (> 300 km). L'ossatura fondamentale della rete SNIT di primo livello è formata, nella parte continentale del Paese, da 3 assi longitudinali che percorrono la penisola in direzione Nord-Sud, e da 1 asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la Pianura Padana. La rete è completata da un insieme di infrastrutture stradali ed autostradali che collegano gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, garantendone l'interconnessione. L'asse longitudinale occidentale è formato, in successione, da: A3 da Reggio Calabria a Napoli, A1 da Napoli a Roma, A12 da Roma a Civitavecchia, quindi SS1 Aurelia da Civitavecchia a Cecina, A12 da Cecina a Genova e A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia. Alla direttrice tirrenica viene assegnato il carattere di asse sul quale intervenire prioritariamente nell'ambito dei progressivi completamenti della rete SNIT di primo livello; costituisce infatti un corridoio importante a cui è affidato il compito di **garantire le connessioni funzionali interne ed esterne al Paese**.

Nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) viene previsto il riassetto del Corridoio Tirrenico con caratteristiche autostradali. In particolare si prevedono il completamento della A12 tra Rosignano e Civitavecchia e il potenziamento della A3 Salerno-Reggio Calabria.

I principali obiettivi che gli interventi prioritari in ambito SNIT devono perseguire sono i seguenti:

- **Riduzione dell'incidentalità**, riducendo il numero di incidenti, morti e feriti sulle strade dello SNIT. È purtroppo noto a tutti come la SS1 Aurelia nel tratto compreso tra Civitavecchia e Grosseto sia uno dei tratti maggiormente pericolosi in tutto il panorama nazionale.
- **Miglioramento della funzionalità trasportistica**, adeguando le capacità e le caratteristiche geometriche ai volumi di traffico e alla sua tipologia del traffico.
- **Riduzione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti**, in un'ottica sia nazionale che locale.
- **Riduzione degli impatti territoriali delle nuove infrastrutture.**
- **Redditività economica dell'intervento**, intesa come capacità di apportare benefici economici commisurati ai costi di costruzione e gestione dell'infrastruttura.
- **Redditività finanziaria dell'intervento**, intesa come capacità di generare risorse finanziarie in grado di coprire totalmente, o in parte, i costi di investimento e quelli di esercizio ( in caso di pedaggiamento).
- **Riequilibrio territoriale del Mezzogiorno.**

Nello specifico, all'infrastruttura in esame si possono assegnare ulteriori obiettivi globali di fondamentale importanza:

- **Riequilibrio del sistema nazionale di grande mobilità su gomma**, che vede attualmente la presenza di due grandi direttrici longitudinali, A1 e A14, una centrale e l'altra lungo l'Adriatico, con l'aggiunta della E45, sempre ad est dell' Autosole. Il miglioramento delle prestazioni sulla direttrice tirrenica potrà rendere consistente l'alternativa alla dorsale interna lungo la direttrice Roma – Bologna e successive diramazioni verso ovest. Sarà in questo modo possibile ridurre i livelli di congestione, soprattutto nel tratto appenninico della A1 e della E45, con conseguenti vantaggi in termini di riduzione dei tempi di spostamento, di incidentalità, di inquinamento acustico ed atmosferico, di usura delle infrastrutture.
- **Riequilibrio intermodale tra la gomma e il ferro**: nell'ottica di un quadro generale di politica intermodale, che punta ad un riequilibrio tra gomma e ferro, riveste grande importanza la scelta

dell'autostrada a pedaggio, affinché sia il traffico su gomma, e in particolar modo quello merci, a pagare direttamente il costo e la gestione dell'infrastruttura, come accade per il traffico su ferro.

## 2.2 Obiettivi locali

Anche importanti obiettivi di carattere regionale e locale vengono assegnati all'opera in progetto. Pur inserendosi in un contesto insediativo più di quello delle direttrici centrale ed adriatica, la direttrice in esame garantisce i collegamenti interregionali sull'asse tirrenico, tra la Liguria, la Toscana settentrionale e centrale (incentrata sul polo Pisa-Livorno) e le aree a forte valenza ambientale e turistica della Maremma e dell'Alto Lazio.

I principali compiti regionali e locali assegnati a questa infrastruttura sono riassunti nel seguito:

- **Migliorare i collegamenti nord-sud**: il P.I.T. della Regione Toscana assegna al completamento del corridoio tirrenico la funzione di :
  - collegamento nord-sud ai fini del servizio al traffico merci e passeggeri di attraversamento e di origine destinazione nel principale nodo infrastrutturale, costituito dal Porto di Livorno e dall'aeroporto di Pisa;
  - collegamento nord-sud tra gli insediamenti costieri, anche a fini turistici, e tra i principali poli attrattori di traffico;
  - collegamento nord-sud in funzione di itinerari turistici di attestamento sulla costa, razionalizzazione degli accessi, rete a servizio dei sistemi territoriali locali.
- **Migliorare i collegamenti locali**, tramite svincoli e adeguamenti stradali locali che garantiscano un raccordo ottimale con la rete viaria regionale e locale e consentano di gerarchizzare e razionalizzare i flussi di traffico;
- **Completare i collegamenti con i porti**, in un'ottica di riequilibrio modale teso ad incentivare il cabotaggio marittimo, riqualificando i collegamenti con i porti di Livorno, Punta Ala, Castiglion della Pescaia, Marina di Grosseto, e più a sud fino a Civitavecchia e Fiumicino.

### 3. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRA COMUNALE

#### 3.1 Piano Territoriale Provinciale Regionale – PTPR Lazio

Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) è lo strumento che disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le relative azioni volte alla conservazione, valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.

Il nuovo PTPR è stato adottato dalla Giunta Regionale con atti n°556 del 25 luglio 2007 e n°1025 del 21 dicembre 2007, ai sensi dell'art. 21, 22, 23 della legge regionale sul paesaggio n°24/98. I tematismi del Piano analizzati in questo studio sono: Sistemi ed ambiti di paesaggio; Beni Paesaggistici e Beni del patrimonio naturale e culturale. Non ci sono osservazioni di modifica dei PTP vigenti da parte dei comuni nel tratto attraversato dal progetto oggetto di studio. Gli elaborati allegati sono redatti in scala 1:10.000.

##### 3.1.1 Sistemi ed ambiti del paesaggio – tavole A del PTPR

Nella carta dei "Sistemi ed ambiti di Paesaggio", il Piano individua tre sistemi principali: del Paesaggio Naturale, del Paesaggio Agrario ed infine del Paesaggio Insediativo.

Il Sistema dei Paesaggi Naturali comprende "Paesaggi caratterizzati da un elevato valore di naturalità e seminaturalità in relazione a specificità geologiche, geomorfologiche e vegetazionali. Tale categoria riguarda principalmente aree interessate dalla presenza di beni elencati nella L. 431/85, aventi tali caratteristiche di naturalità, o territori più vasti che li ricomprendono.

Il Sistema dei Paesaggi Agricoli è caratterizzato dall'esercizio dell'attività agricola.

Infine, il Sistema dei Paesaggi Insediativi è relativo ai paesaggi caratterizzati da processi insediativi delle attività umane e storico-culturali.

In sintesi, come sottolineato dalla Relazione di Piano, "la definizione delle tipologie di paesaggio si è basata sulla conoscenza del territorio attraverso l'analisi delle specifiche caratteristiche storico-culturali, naturalistiche, morfologiche ed estetico percettive".

##### I sistemi di paesaggio interessati dal progetto

L'asse principale del progetto ricade nel "Sistema Paesaggio Insediativo", nella componente "Reti Infrastrutture e Servizi"; mentre nella componente "Aree o punti Visuali" ricade il tratto dal km 19+700 fino a fine tratta.

Dal km 1+500 fino al km 2+500 circa il tracciato è limitrofo agli insediamenti della città di Montalto di Castro interessando il "Sistema del Paesaggio Insediativo" con la componente "Paesaggio degli Insediamenti Urbani". Ricade nella stessa componente il tratto dal km 12 al km 14 circa dove il tracciato è limitrofo al centro abitato di Montalto di Castro.

Il tracciato attraversa dal km 3+300 al km 7+600 un'area del "Paesaggio Agrario di Valore" del "Sistema Paesaggio Agrario" tranne lungo il corso d'acqua del Fosso del Tafone che è attraversato dal "Paesaggio Naturale", proseguendo fino al km 11+000 nel "Paesaggio Agrario di Rilevante Valore".

Al km 11+300 circa il tracciato è limitrofo ad un'area del "Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica" del "Sistema del Paesaggio Insediativo".

Dal km 11+000 al km 12+400 il tracciato attraversa "Paesaggio Naturale Agrario" tranne lungo il corso d'acqua del Fiume Flora che è attraversato dal "Paesaggio Naturale" e il "Paesaggio Naturale di Continuità".

Tutti i corsi d'acqua in questo tratto sono attraversati da "Fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua".

Lungo il Fiume Sanguinario corre una fascia del "Paesaggio Naturale"

Dal km 16+500 fino al km 18+800 e dal km 21+100 al fine tratta il tracciato interessa il "Paesaggio Agrario di Valore" del "Sistema Paesaggio Agrario".

##### Le indicazioni del Piano relativamente ai Sistemi interessati dal progetto

Per ognuna delle tipologie di paesaggio individuate, il Piano fornisce definizione, configurazione ed obiettivo di qualità paesistica. Di seguito per ognuno dei Sistemi di paesaggio interessati dall'opera di riporta quanto sopra.

##### Paesaggio Naturale

Il Paesaggio Naturale è costituito dalle porzioni di territorio caratterizzate dal maggiore valore di naturalità per la presenza dei beni di interesse naturalistico nonché di specificità geomorfologiche e vegetazionali anche se interessati dal modo d'uso agricolo. Tale paesaggio comprende principalmente le aree nelle quali i beni conservano il carattere naturale o seminaturale in condizione di sostanziale integrità. La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro

valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia.

Tra le altre, le tipologie di intervento consentite, sono:

- interventi di urbanizzazione primaria realizzati anche da privati (art.3 lettera e2. DPR 380/01), solo in caso di trasformazioni per l'accessibilità e reti di servizio legate al recupero funzionale dell'edificazione esistente;
- gli interventi di urbanizzazione secondaria (servizi pubblici o di interesse pubblico realizzati anche da privati (art.3 lett. e2. DPR 380/01), solo in caso di l'adeguamento funzionale delle reti esistenti;
- piazzole di sosta solo in zone non boscate;
- adeguamento e potenziamento infrastrutture di trasporto esistenti; si applica l'art.18 ter l.r. 24/98 con esclusione di realizzazione di nuovi tracciati.

Non sono consentiti:

- manufatti di servizio alla viabilità;
- viabilità locale;
- nodi di scambio;

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 21 delle Norme di Piano)*

#### Paesaggio Naturale di continuità

Il Sistema è costituito da porzioni di territorio che presentano elevato valore di naturalità, anche se parzialmente edificati o infrastrutturali. La tutela per tali territori è volta alla valorizzazione della funzione di connessione dei paesaggi con i quali concorre a costituire complessi paesaggi unitari. In ambienti urbani la tutela è volta alla salvaguardia dei valori naturalistici che si conservano nel tessuto urbano. In tali territori si possono prevedere interventi di recupero dei valori naturalistici del paesaggio. Subordinatamente a valutazione di inserimento paesistico, in tali aree, possono essere realizzati infrastrutture e/o servizi strettamente necessari a garantire la fruizione dei beni e delle aree di interesse naturalistico.

Tra le altre, le tipologie di intervento consentite, sono:

- interventi di urbanizzazione primaria realizzati anche da privati (art.3 lettera e2. DPR 380/01), solo in caso di trasformazioni per l'accessibilità e reti di servizio legate al recupero funzionale dell'edificazione esistente;
- gli interventi di urbanizzazione secondaria (servizi pubblici o di interesse pubblico realizzati anche da privati (art.3 lett. e2. DPR 380/01), solo in caso di l'adeguamento funzionale delle reti esistenti;
- manufatti di servizio alla viabilità;
- piazzole di sosta;
- piste ciclabili;
- adeguamento e potenziamento infrastrutture di trasporto esistenti; si applica l'art. 18 ter della l.r. 24/98. Il Sip deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'aspetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenente proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto urbano, rurale o naturale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.

Non sono consentiti:

- interventi di ristrutturazione urbanistica;
- costruzione di manufatti fuori terra o interrati (art. 32.1 DPR 380/01 lettera e.1);
- costruzione di strutture commerciali, produttive industriali e terziarie;
- insediamenti turistici ed alberghieri;
- attrezzature di ristoro e soccorso;
- viabilità locale;
- nodi di scambio.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 23 delle Norme di Piano)*

#### Paesaggio Naturale agrario

Il Sistema è costituito dalle porzioni di territorio che conservano i caratteri tradizionali propri del paesaggio agrario, caratterizzate anche dalla presenza di componenti naturali di elevato valore

paesistico. Tali paesaggi sono prevalentemente costituiti da vasti territori a conduzione agricola collocati in aree naturali protette o nelle unità geografiche delle zone costiere e delle valli fluviali. La tutela è volta alla conservazione integrale degli inquadramenti paesistici mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale e in linea subordinata alla conservazione dei modi d'uso agricoli tradizionali.

Tra le altre, le tipologie di intervento consentite, sono:

- interventi di urbanizzazione primaria realizzati anche da privati (art.3 lettera e2. DPR 380/01), solo in caso di trasformazioni per l'accessibilità e reti di servizio legate al recupero funzionale dell'edificazione esistente;
- gli interventi di urbanizzazione secondaria (servizi pubblici o di interesse pubblico realizzati anche da privati (art.3 lett. e2. DPR 380/01), solo in caso di l'adeguamento funzionale delle reti esistenti;
- piazzole di sosta;
- adeguamento e potenziamento infrastrutture di trasporto esistenti; si applica l'art. 18 ter della l.r. 24/98. Il Sip deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'aspetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenente proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale o naturale agrario e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.

Non sono consentiti:

- manufatti di servizio alla viabilità;
- interventi di ristrutturazione urbanistica;
- costruzione di manufatti fuori terra o interrati (art. 32.1 DPR 380/01 lettera e.1);
- costruzione di strutture commerciali, produttive industriali e terziarie;
- attrezzature di ristoro e soccorso;
- viabilità locale;
- nodi di scambio.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 22 delle Norme di Piano)*

#### Fascia di rispetto dei corsi d'acqua

Il vincolo posto sulle acque pubbliche è l'art. 141 co1 – lett. c, del Codice dei Beni culturali, che prevede la tutela del corso d'acqua e una fascia di rispetto di 150m dalle sponde o piede dell'argine.

Nel paesaggio agrario di continuità e nel paesaggio agrario di valore, esclusivamente per le fasce di rispetto degli affluenti diretti dei corsi d'acqua, individuati nella tavola A con la sigla B, si applicano le disposizioni di cui al comma 8 (comma 20 dell'art. 35). Ovvero, ogni modifica dello stato dei luoghi è subordinata alle seguenti prescrizioni:

- mantenimento della fascia di in edificabilità di 50m a partire dall'argine;
- comprovata esistenza di aree contigue edificate;
- rispetto della disciplina di eventuali beni dichiarati di notevole interesse pubblico o sottoposti a vincolo paesistico.

Al comma 12 dell'art. 35, le NTA, prevedono che nell'ambito delle fasce di rispetto, gli strumenti urbanistici di nuova formazione o le varianti a quelli vigenti possono prevedere infrastrutture o servizi ed interventi utili alla riqualificazione dei tessuti circostanti o adeguamenti funzionali alle attrezzature tecnologiche esistenti, previo parere dell'organo competente, nel rispetto del Piano e secondo le medesime prescrizioni sopra elencate. Secondo il comma 13, i progetti di infrastrutture e servizi devono essere corredati dello studio di inserimento paesistico (SIP), secondo quanto previsto dagli articoli 53 e 54 delle Norme.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 35 delle Norme di Piano)*

#### Paesaggio Agrario di Rilevante Valore

Il Paesaggio agrario di rilevante valore è costituito da porzioni di territorio caratterizzate dalla naturale vocazione agricola, che conservano i caratteri propri del paesaggio agrario tradizionale. Si tratta di aree produttive, di grande estensione, profondità e omogeneità e che hanno rilevante valore paesistico per l'eccellenza dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. La tutela è volta alla salvaguardia della continuità del paesaggio mediante il mantenimento di forme di uso agricolo del suolo.

Tra le altre, le tipologie di intervento consentite, sono:

- interventi di urbanizzazione primaria realizzati anche da privati (art.3 lettera e2. DPR 380/01), solo in caso di trasformazioni per l'accessibilità e reti di servizio legate al recupero funzionale dell'edificazione esistente;
- gli interventi di urbanizzazione secondaria (servizi pubblici o di interesse pubblico realizzati anche da privati (art.3 lett. e2. DPR 380/01), sia di l'adeguamento funzionale delle reti esistenti che alla realizzazione di spazi pubblici per verde e parcheggi;
- viabilità locale;
- piazzole di sosta;
- adeguamento e potenziamento infrastrutture di trasporto esistenti; si applica l'art. 18 ter della l.r. 24/98. Il Sip deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'aspetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenente proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva;
- piste ciclabili.

Non sono consentiti:

- manufatti di servizio alla viabilità;
- nodi scambio.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 24 delle Norme di Piano)*

#### Sistema del Paesaggio Agrario di Valore

Il sistema relativo ad "Aree di uso agricolo" è costituito da porzioni di territorio che conservano la vocazione agricola, anche se sottoposte a mutamenti fondiari e/o colturali. Si tratta di aree a prevalente funzione agricolo-produttiva con colture a carattere permanente o a seminativi di modesta estensione ed attività di trasformazione dei prodotti agricoli. L'obiettivo di qualità paesistica è il mantenimento del carattere rurale e della funzione agricola e produttiva compatibile.

Tra le altre, le tipologie di intervento consentite, sono:

- interventi di ristrutturazione urbanistica (art.3 lett. f DPR 380/01), subordinata a Piano attuativo finalizzato al recupero;
- interventi di urbanizzazione primaria realizzati anche da privati (art.34 lettera e2. DPR 380/01), per i quali è consentito l'adeguamento funzionale delle reti esistenti e la realizzazione di nuove reti di servizio alle edificazioni esistenti o consentite dal Piano;
- interventi di urbanizzazione secondaria (servizi pubblici o di interesse pubblico realizzati anche da privati (art.3 lett. e 2. DPR 380/01).

In questo caso è consentito il recupero e l'adeguamento funzionale di quelli esistenti nonché la realizzazione di nuovi servizi correlati ai centri rurali di nuova formazione o oggetto di ristrutturazione urbanistica. E' consentita la realizzazione di spazi verdi e parcheggi in dotazione, come da legislazione vigente.

Sono inoltre possibili:

- servizi pubblici generali, di nuova realizzazione sono consentiti previa SIP;
- impianti ad uso tecnologico (reti idriche, telecomunicazione, etc), subordinate a SIP;
- impianti per la produzione di energia, subordinati a valutazione di compatibilità;
- parcheggi consentiti, purché sottoposti a VIA;
- adeguamento e potenziamento infrastrutture di trasporto esistenti; si applica l'art. 18 ter della l.r. 24/98. Il Sip deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dei caratteri strutturali del paesaggio agrario di valore, valori identitari e dei modi d'uso tradizionali nonché contenente proposte di mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 25 delle Norme di Piano)*

#### Sistema degli insediamenti urbani

Riguarda le "aree urbane consolidate di recente formazione". L'obiettivo di qualità paesistica è la gestione dell'ecosistema urbano, la riqualificazione e recupero della struttura degli insediamenti e dei paesaggi urbani con gli elementi naturali e culturali presenti. Anche in questo caso sono consentite le

infrastrutture (sia ferroviarie che viarie), purché sottoposte a SIP. Sono ammessi anche servizi pubblici generali, parcheggi (da sottoporre a VIA), nodi di scambio, etc. purché sottoposti a SIP. Le nuove costruzioni, siano esse strutture ricettive, commerciali o industriali, sono consentite.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 27 delle Norme di Piano)*

#### Reti infrastrutture e servizi

Esse rappresentano il "Paesaggio della rete viaria, autostradale e ferroviaria e delle aree immediatamente adiacenti ad esse, di rilevante valore paesaggistico per l'intensità di percorrenza, l'interesse storico, l'interesse panoramico e per la varietà e profondità dei panorami che da esse si godono".

L'obiettivo di qualità paesistica è quello "tutelare il paesaggio unitariamente in ragione della sua funzione di connessione e di fruizione, anche visiva. Valorizzazione e riqualificazione dei tracciati stradali e/o ferroviari, ripristino dei coni di visuale e recupero della percezione dei resti antichi e dei quadri panoramici che da essi si godono". Per tutti gli usi, valgono le disposizioni riportate nella tabella C a pag. 193 delle Norme di Piano, che fornisce regole in merito alla vegetazione, alla morfologia del terreno, agli elementi architettonici, alle finiture e agli elementi di arredo urbano.

#### Aree o Punti Visuali

Ai sensi dell'art. 136 co. 1 lett. d) del Codice, la salvaguardia delle visuali è riferita a quei punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si possa godere lo spettacolo delle bellezze panoramiche, considerate come quadri naturali.

La tutela dei punti di vista, dei percorsi panoramici e dei coni visuali individuati nel PTPR si effettua evitando l'interposizione di ogni ostacolo visivo tra il punto di vista o i percorsi panoramici e il quadro paesaggistico.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 49 delle Norme di Piano)*

### **3.1.2 Beni Paesaggistici – Tavole B del PTPR**

Nella tavola dei "Beni Paesaggistici", sono riportati i vincoli dichiarativi, ovvero i Beni individuati con dichiarazione di "notevole interesse pubblico" dall' art. 134 comma 1 lettera a) del Codice D.Lgs. 42/2004; quelli ricognitivi di Legge cioè i Beni tutelati per legge dall'art. 134 comma 1 lettera b) del Codice D.Lgs. 42/2004 e quelli di Piano, cioè i Beni tipizzati individuati dal piano paesaggistico all'art. 134 comma 1 lettera c) del Codice D.Lg. 42/2004.

#### **I Beni Paesaggistici interessati dal progetto**

Gran parte del tracciato interessa vincoli ricognitivi di legge. Nei vincoli dei "Corsi delle acque pubbliche" ricadono le fasce del tracciato attraversati dai corsi d'acqua. Vengono riportati i codici di tali vincoli, la collocazione e la denominazione del bene.

Posizione (km)	Codice vincolo	Denominazione
0+000	c056_0541	Fiume Chiarone
Da 0+300 a 2+000	c056_0381 / c056_0381A	Fosso della Marzola
3+200	c056_0555	Fosso della Margherita
4+300	c056_0479 / c056_0479A	Fosso di Pian dei Gangani
5+700 e 7+100	c056_0548	Fiume del Bagnatore
7+200	c056_0516 / c056_0516A	Fosso di Ponte Rotto
da 10+600 a 12+100	c056_0539 / c056_0539A	Fiume Fiora
14+700	c056_0513	Fosso Sanguinaro
da 16+600 a 18+200	c056_0514 / c056_0514A	Fiume Arrone
da 18+200 a 19+000	c056_0522 / c056_0522A	Fosso di Pian D'Arcione
21+200	c056_0523	Fosso Dogana
da 22+000 a 23+000	c056_0525 / c056_0525A	Fosso Gesso
23+100 e 24+100	c056_0526 / c056_0526A	Fosso del Fontanile Nuovo

Ricadono nei vincoli delle "Aree di interesse archeologico", l'area al km 8+000, che si estende per circa 400 metri sul tracciato, con il codice m056\_0048, denominata Due Pini, e l'area di 500 metri circa al km 9+300, con il codice m056\_0237.

I beni lineari appartenenti alle "Aree di interesse archeologico" che attraversano il tracciato sono diversi e sono:

Posizione (km)	Codice vincolo
11+500 e 12+050	ml_0199
13+200	ml_0200
15+900	ml_0198
22+500	ml_0224

I beni elencati appartengono al PTP n°2 – Litorale Nord.

Diversi beni puntuali appartenenti alle “Beni puntuali diffusi, testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici” attraversano l’area in cui si inserisce il progetto. Il punto più critico è al km 11+000, dove il tracciato incontra i beni tp056\_0237 e tp056\_0236, appartenenti al PTP n°2.

Dal km 8+500 fino al km 12+400 il tracciato si inserisce in un’area di notevole interesse pubblico, ai sensi delle lett. c) e d) dell’ art. 136 D.lgs. 42/04.

#### **Le indicazioni del Piano relativamente ai Beni Paesaggistici interessati dal progetto**

##### Corsi delle acque pubbliche

I corsi d’acqua e le relative fasce di rispetto devono essere mantenuti integri ed in edificati per una fascia di 150 metri di profondità per parte. Nell’ambito delle fasce di rispetto, gli strumenti urbanistici di nuova formazione o le varianti a quelli vigenti possono prevedere infrastrutture o servizi o interventi utili alla riqualificazione dei tessuti circostanti o adeguamenti funzionali di attrezzature tecnologiche esistenti, previo parere dell’organo competente, secondo le seguenti condizioni:

- mantenimento di inedificabilità per una fascia di 50m;
- comprovata esistenza di aree edificate contigue;
- rispetto della disciplina di altri eventuali beni dichiarati di notevole interesse pubblico o sottoposti a vincolo paesistico.

I progetti relativi ad infrastrutture o servizi devono essere corredati di SIP ai sensi degli articoli 53 e 54 delle Norme di Piano.

*(per maggiori dettagli si veda l’art. 35 delle Norme di Piano)*

##### Aree di interesse archeologico

In queste aree ogni modifica allo stato dei luoghi è subordinata all’autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice dei Beni culturali.

*(per maggiori dettagli si veda l’art. 41 delle Norme di Piano)*

##### Beni puntuali diffusi a testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici

I beni identitari archeologici e storici sono costituiti da strutture edilizie comprensive di edifici e spazi in edificati, nonché da infrastrutture territoriali che testimoniano fasi dei particolari processi di antropizzazione del territorio. In tali aree è vietata l’installazione di cartelloni pubblicitari salvo segnaletica, di impianti per l’erogazione di carburanti ed è fatto obbligo nei nuovi strumenti urbanistici attuativi. Sono consentiti interventi tesi alla promozione culturale e alla fruizione dell’area archeologica.

#### **3.1.3 Beni del Patrimonio Naturale e Culturale – tavole C del PTPR**

Nella tavola dei “Beni del patrimonio naturale e culturale” il Piano fa un quadro conoscitivo dei beni che, pur non appartenendo in termini di legge ai beni paesaggistici, costituiscono la loro organica e sostanziale integrazione. La disciplina dei beni del patrimonio culturale e naturale discende da proprie leggi, direttive o atti costitutivi ed è applicata, in prevalenza, tramite autonomi procedimenti amministrativi diversi da quelli paesaggistici.

##### I Beni del patrimonio naturale e culturale interessati dal progetto

Tutto il tracciato interessa una fascia di rispetto di 100 m “Beni lineari” del patrimonio culturale.

Dal km 19+900 a fine tratta il progetto è inserito in un “Percorso Panoramico”.

Dal km 1+300 fino al km 2+000, al km 2+400 e dal km 12+000 al km 14+900 circa il tracciato è limitrofo agli insediamenti della città di Montalto di Castro, interessando il “Beni del Patrimonio Culturale” con la componente “Tessuto Urbano”.

Ricade nell'ambito dei "Parchi archeologici e culturali" l'area al km 8+200 che si estende per circa 400 metri sul tracciato.

Ai km 10+600, 12+000, 13+000, 15+800, 18+300 e 22+400 il tracciato incrocia la viabilità antica.

In alcuni punti il tracciato tocca aree interessate dagli ambiti di conservazione, recupero e riqualificazione con la componente "Sistema agrario a carattere permanente" e sono:

- km 0+400; km 21+000; km 4+600; 5+800; da 18+800 e al km 24+900.

Mentre nella componente "Aree con fenomeni di frazionamenti fondiari e processi insediativi diffusi" ricadono le aree al km 8+900 e al km 14+200.

Dal km 19+200 al km 20+000 il progetto è limitrofo a sud ad un'area dedicata al Patrimonio Naturale "Pascoli, rocce, aree nude".

Al km 25+00 il tracciato è limitrofo ad un deposito appartenente ad un ambito di conservazione, recupero e riqualificazione denominato "Discariche, depositi e cave".

### **3.2 Piano Territoriale Provinciale – PTP n.2 Litorale Nord**

Gli obiettivi generali dei Piani Territoriali sono la valorizzazione e la tutela dei valori paesistici naturali e archeologici vincolati dallo Stato e dalla Regione, nonché l'insieme dei valori diffusi sui quali i vincoli agiscono "ope legis". Nel presente paragrafo tratteremo l'ambito territoriale n.2 – Litorale Nord, in cui ricade il tracciato, all'interno del quale ricadono, ai sensi dell'art. 19 della l.r. 24/98, le aree ed i beni dichiarati di notevole interesse pubblico, ai sensi della l. 1497/1939 e quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi degli art. 1, 1 ter ed 1 quinquies della l. 431/1985. Ai fini del Piano Paesistico il territorio è suddiviso in Sistemi territoriali di interesse paesistico. I Sistemi interessati dal tracciato sono il n°5, ovvero "Corso del Marta, Comuni di Tarquinia, Tuscania, Monte Romano" e il n°6 "Corso del Fiora e litorale viterbese, Comuni di Tarquinia, Montalto di Castro, Canino". I beni sono divisi in tre Classi ai fini della tutela.

Per la redazione dell'elaborato grafico sono state esaminate le tavole allegate al PTP n°E/3.3 e n°E/3.4 "Classificazione delle aree e dei beni ai fini della tutela".

#### Classificazione delle aree e dei beni ai fini della tutela interessati dal progetto

Al km 8+100 per circa 400 metri e dal 9+200 al km 9+600 il tracciato incontra due aree archeologiche di tipo A9 a tutela orientata.

Dal km 10+800 al km 12+600 il tracciato ricade nelle aree D1 Parco Archeologico di III classe e nei sistemi Territoriali di Interesse Paesistico. La stessa zona è interessata da un'area "B2 Zone Agricole ad Alto Valore Paesistico Tutela Paesaggistica" e Sub-Ambiti di Pianificazione Paesistica.

Lungo il Fosso Sanguinaro corre una fascia di tipo B3 Sistema Idromorfologico - Vegetazionale Tutela Orientata.

Dal km 20+300 a fine tratta il progetto è interessato all'intervento di tipo C (C6 Tutela delle visuali e dei Percorsi Tutela Paesaggistica).

Un bene ricadente nella classe I di tipo A12 Percorsi Antichi Tutela Orientata incontra il progetto al Km 22+500.

I corsi d'acqua che intersecano il progetto sono interessati dalla fascia a tutela integrale dei Corsi d'acqua A3.

#### Le indicazioni del Piano relativamente ai beni ai fini della tutela interessati dal progetto

Classe I

##### A3 Corsi d'acqua

I corsi delle acque pubbliche, per i quali si applica l'art. 7 delle Norme Tecniche del PTP, sono a tutela integrale. La tutela non si applica nelle zone A.

##### A9 Aree archeologiche - A12 Percorsi Antichi

A questi due tipi di beni si applica l'art. 12 delle N.T.A. che indica la tutela orientata ma non sussiste nessun vincolo paesistico.

##### B3 Sistema Idro-Morfologico Vegetazionale

Tale sistema è formato dai corsi d'acqua, dalla vegetazione di pertinenza e dalle fustaie collocate in prossimità, che compongono con i corsi d'acqua unità ambientale e paesaggistica. Esso si riferisce ai

territori compresi nell'art. 1 lettere C e G della Legge 431/85 nonché aree intercluse e di rispetto del sistema. Non sono consentite attività comportanti un uso del suolo diverso dalla sua naturale vocazione. Ogni trasformazione del territorio, sia relativa all'edilizia esistente che di nuova costruzione, è soggetta ad autorizzazione paesaggistica. Rientrano tra le opere non soggette ad autorizzazione le sistemazioni idrauliche, i terrazzamenti, i riporti, gli scassi, le arginature.

*(per maggiori dettagli si veda l'art. 26 delle Norme di Piano)*

Classe II

#### C6 Tutela delle visuali e dei Percorsi

Ai sensi dell'art. 1 della l.r. 1497/1939, la salvaguardia delle visuali è riferita ai punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si possa godere lo spettacolo delle bellezze panoramiche, considerate come quadri naturali. La tutela si effettua evitando l'interposizione di ogni ostacolo visivo tra il punto di vista o i percorsi panoramici e il quadro paesaggistico, salvo la collocazione di cartelli ed insegne indispensabili per garantire la funzionalità e la sicurezza della circolazione.

### **3.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**

L'attuale quadro legislativo mette in luce la centralità dell'Ente Provincia (livello intermedio tra Regione e Comune) attraverso l'attribuzione di nuovi compiti in materia di pianificazione territoriale, che nella Regione Lazio ha trovato applicazione solo dopo l'emanazione della L.R. 38/99. Questa legge ridefinisce i compiti dei tre livelli di governo del territorio (Regione -Provincia - Comuni), stabilendo, tra loro, rapporti non di tipo gerarchico ma partecipativo, con la diffusione del principio della cooperazione inter istituzionale (co-pianificazione).

La Provincia di Viterbo ha avviato il processo di formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), ora denominato Piano Territoriale Provinciale Generale ( PTPG) ai sensi della L.R. 38/99.

Il PTPG determina, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18 della LR 38/1999, gli indirizzi generali dell'assetto del territorio provinciale, e si articola in Disposizioni strutturali e programmatiche.

Le **Disposizioni Strutturali** stabiliscono:

- Il quadro delle azioni strategiche che costituiscono poi il riferimento programmatico per la pianificazione urbanistica provinciale e sub provinciale;

- I dimensionamenti per gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica subprovinciali, nel rispetto dei criteri e degli indirizzi di cui all'art. 9 L.R. Lazio 38/99;

- Le prescrizioni di ordine urbanistico territoriale necessarie per l'esercizio delle competenze della provincia.

Le **Disposizioni programmatiche** stabiliscono le modalità e i tempi di attuazione delle disposizioni strutturali, e specificano in particolare:

- gli interventi relativi ad infrastrutture e servizi da realizzare prioritariamente;

- le stime delle risorse pubbliche da prevedere per l'attuazione degli interventi previsti;

-i termini per l'adozione o l'adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica subprovinciali.

Il **PTPG** suddivide la provincia in sub-ambiti, e cioè zone con caratteristiche affini riguardo il territorio, la cultura, e la società, la cui affinità può favorire il ricorso a politiche comuni di organizzazione e sviluppo del territorio.

L'ambito territoriale interessato dal tracciato è il n°7 Costa e Maremmam, che include tre comuni: Monteromano, Montalto di Castro, Tarquinia.

Il PTPG è corredato da diverse carte tematiche tra cui quelle che mettono in evidenza le aree di tutela dal punto di vista geomorfologico e idrogeologico. Per la descrizione delle aree attraversate dal tracciato si rimanda al paragrafo "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico".

### **3.4 Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico**

Relativamente agli aspetti connessi alla difesa del suolo, l'area interessata dalle opere in progetto ricade nell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio (ABR). In ottemperanza a quanto previsto dall'art.17 comma 6-ter della L.183/89 e della L. 365/2000, la Regione Lazio si è dotata del Progetto di Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico, adottato dal Comitato Istituzionale con Deliberazione del 24/03/2009.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico ha valore di piano territoriale di settore e rappresenta lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale l'ABR del Lazio, nell'ambito del territorio di propria competenza, pianifica e programma le azioni e le norme d'uso finalizzate alla tutela e alla difesa delle popolazioni, degli insediamenti, delle infrastrutture, del suolo e del sottosuolo;

con esso viene pertanto svolta, ai sensi della L.183/89 e della L.R. 53/98, attività di pianificazione, programmazione e coordinamento degli interventi attinenti la difesa del suolo.

Il territorio di competenza dell'ABR del Lazio comprende i bacini idrografici di rilievo regionale, così come delimitati ai sensi dell'Art. 2 della Legge Regionale n°36 del 7 ottobre 1996 (in pratica, tutto il territorio regionale non appartenente ai bacini nazionali - Tevere e Liri-Garigliano - ed interregionali - Fiora e Tronto) ed include quasi tutta la fascia costiera del Lazio, i bacini dei Laghi di Bolsena e Bracciano nella parte Nord, la bonifica Pontina nella parte Sud.

Lo studio geomorfologico ha preso in esame i contenuti del "Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), con particolare riferimento all'individuazione delle aree sottoposte a tutela per pericolo di frana" (artt.6, 16÷19). In particolare, è stata consultata la cartografia del PAI, contenente la perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio, evidenziando le prevedibili interferenze fra il progetto e le aree a rischio. Parallelamente, lo sviluppo dello studio geomorfologico e geologico-tecnico del progetto, condotto ad una scala operativa di maggior dettaglio (1:5.000, con locali approfondimenti a scala maggiore) rispetto a quella del PAI, ha portato a definire l'assenza di dissesti in atto.

Per una puntuale valutazione delle interferenze con le aree previste dal PAI la carta geomorfologica comprende la rappresentazione distinta di queste e delle forme e processi individuati nell'ambito del presente lavoro.

Non sono presenti interferenze individuate a ridosso del tracciato, a meno della zona di Tarquinia in sponda sinistra del fiume Marta, descritta ed approfondita nel paragrafo successivo.

Per quanto concerne le aree soggette a pericolo di inondazione, così come descritto nell'art. 7, sono state riportati per tutti i corsi d'acqua presenti il limite della fascia A e B.

La fascia a pericolosità A delimita aree ad alta probabilità di inondazione, ovvero che possano essere inondate con frequenza media trentennale.

La fascia a pericolosità B definisce aree a moderata probabilità di inondazione, ovvero tra trentennale e duecentennale.

### 3.5 Piano Provinciale per la Gestione dei Rifiuti

Il piano provinciale per la gestione dei rifiuti della provincia di Viterbo è stato predisposto da **AREA srl** il 22 Luglio 2008 ed è finalizzato alla riorganizzazione della gestione dei rifiuti a livello provinciale. L'analisi ricognitiva della attuale situazione gestionale in tema rifiuti ha permesso di definire la dotazione impiantistica e le modalità di gestione dei servizi. Ciò ha comportato l'elaborazione di strategie di intervento sul territorio finalizzate al raggiungimento degli obiettivi posti in fase di pianificazione della gestione dei rifiuti.

La definizione degli interventi sulla raccolta parte dalla condivisione delle linee guida di progettazione del servizio che sono definite coerentemente con le esigenze del territorio e tenendo conto della necessità di dover giungere al rispetto degli obiettivi di raccolta differenziata prefissati dalla legge velocemente e per quanto possibile con il contenimento dei costi per i cittadini. Nelle linee guida sono quindi definite le tipologie di raccolta, le modalità e gli interventi necessari.

La Provincia inoltre, in coerenza con quelli che sono gli indirizzi della Regione, deve valutare l'efficacia del sistema di trattamento e smaltimento attuale e definire gli interventi per il superamento delle criticità impiantistiche. Il potenziamento del sistema di valorizzazione delle raccolte differenziate secche ed umide deve essere la priorità di intervento. Occorrerà inoltre verificare la possibilità di recupero del carburante derivante dai rifiuti:

- all'interno del territorio provinciale con la realizzazione di impianto a tecnologia innovativa di piccola taglia (30 mila t/anno);
- valutando altre possibilità in ambito regionale, secondo quanto disposto dal Piano Regionale di gestione dei rifiuti urbani.

Obiettivo fondamentale dell'azione di riprogettazione della raccolta è quello di superare l'attuale criticità sulle raccolte differenziate e sui rifiuti urbani.

Il conseguimento di tale obiettivo si basa sull'adozione di un sistema di raccolta misto articolato come segue:

- servizio porta a porta; sviluppato nei centri storici e nei nuclei;
- servizio stradale; previsto per le case sparse.

Si ritiene necessario il servizio domiciliare porta a porta per tutte le frazioni merceologiche in tutti i centri storici e nei nuclei. Nelle case sparse, dove i costi connessi ad un simile approccio sarebbero

particolarmente elevati, si propone di mantenere il servizio stradale. Considerando le caratteristiche demografiche e territoriali dell'area di riferimento. Il servizio porta a porta interesserà complessivamente l'88% della popolazione e sarà organizzato prevalentemente a sacchi, fatta eccezione per alcune aree nelle quali potrà risultare conveniente adottare l'utilizzo dei contenitori. Conseguentemente il servizio stradale sarà rivolto al 12% della popolazione e si concentrerà nelle aree isolate, a bassa densità demografica, in cui il sistema per l'intercettazione delle differenti frazioni merceologiche, la cui scelta è inevitabilmente connessa anche a variabili di tipo economico, si baserà sui contenitori stradali.

Importante sarà anche l'attivazione di servizi domiciliari ad hoc per le utenze non domestiche specialmente commerciali che saranno incluse all'interno dei criteri di assimilazione dei rifiuti speciali ai rifiuti urbani definiti dall' art. 195 del D.Lgs. 152/06. Per queste utenze potranno essere previsti dei giri di raccolta aggiuntivi rispetto alle utenze domestiche e la dotazione di bidoni da esporre nei giorni stabiliti.

A supporto della raccolta differenziata si prevede la realizzazione di impianti d'appoggio per l'utente: gli ecocentri. Dall'analisi della situazione attuale si è rilevato che il 42% dei comuni presenti sul territorio ha presentato almeno la domanda di autorizzazione alla realizzazione di un ecocentro sul proprio territorio. Al fine di assicurare la copertura di tutto il territorio di riferimento; si prevede la realizzazione di 19 ulteriori ecocentri; complessivamente saranno, quindi, presenti sul territorio provinciale 46 ecocentri. L'ipotesi adottata nella definizione delle scelte progettuali è stata quella di prevedere, in linea di massima, un ecocentro per ogni comune. Tuttavia tenendo conto dell'eterogeneità che contraddistingue i comuni della Provincia, qualora l'estensione territoriale e la popolazione di riferimento lo giustifichi, è stata prevista la condivisione, tra due o al massimo tre comuni adiacenti, del medesimo ecocentro.

L'analisi ricognitiva ha evidenziato una situazione critica e il raggiungimento degli obiettivi posti dalla norma di riferimento non può prescindere dall'adozione di una politica di prevenzione finalizzata a ridurre i quantitativi di rifiuti da avviare allo smaltimento. Il problema rifiuti va quindi affrontato, innanzitutto, in termini di riduzione, puntando poi sul recupero e riciclaggio.

Il Piano degli interventi di emergenza dei rifiuti urbani nel Lazio dedica la parte IV, paragrafo 2, al tema della prevenzione nella produzione dei rifiuti. Il Commissario straordinario pone come prioritario l'obiettivo di ridurre la quantità di rifiuti urbani. Nello specifico indica le linee direttrici che devono essere perseguite dall'Amministrazione al fine di raggiungere l'obiettivo prefissato:

- definizione di tavoli tecnici e di accordi volontari;
- supporto agli Enti locali attraverso percorsi di informazione e formazione;
- pratiche di sostegno del Green Public Procurement (GPP);
- strumenti economici premiali, compresa la ecofiscalità.

Le azioni e le strategie di prevenzione previste dal Piano di emergenza ricomprendono tutti i possibili interventi potenzialmente in grado di generare una quantità minore di rifiuti. La Regione ha individuato due categorie di interventi per contenere la produzione di rifiuti.

La prima categoria, a carattere operativo, si basa sulla stipulazione di accordi con la grande distribuzione o di accordi volontari con grandi utenze. L'obiettivo è quello di individuare il margine di miglioramento per produrre meno rifiuti. La seconda categoria di interventi è di carattere informativo e mira a diffondere la conoscenza degli argomenti relativi al tema trattato. Nello specifico viene proposta la formazione per gli Enti locali, azioni di comunicazione rivolta cittadini e sviluppo del GPP.

Le linee guida della Regione si focalizzano, a livello provinciale, sulla promozione delle seguenti azioni:

1. reintroduzione di vuoti a rendere in vetro e l'imposizione di una tassa cauzionale anche per i contenitori in altro materiale;
2. promozione di punti vendita di beni liquidi sfusi "alla spina";
3. sostituzione degli imballaggi a perdere con soluzioni applicative alternative per favorirne la diminuzione;
4. incentivazione al compostaggio domestico;
5. ottimizzazione del sistema di raccolta.

Sulla base delle criticità evidenziate e dei fabbisogni individuati a regime si definiscono gli interventi impiantistici previsti:

- 3 impianti di compostaggio, ognuno della capacità di 10 mila tonnellate e da localizzare in ciascuna delle area di raccolta individuate. In fase di sviluppo dei piani economico finanziari si è prevista la ripartizioni, in tre anni, della costruzione dei suddetti impianti.
- 1 impianto di valorizzazione/potenziamento degli impianti esistenti per la raccolta differenziata.

Si è stimato un fabbisogno totale annuo lordo pari a 55–65 mila t e netto pari a 21–38 mila t. Si prevede quindi il potenziamento degli impianti attualmente operativi e la realizzazione di un nuovo impianto da localizzare in posizione strategica rispetta alle caratteristiche del territorio e tenendo conto della localizzazione degli impianti attualmente operativi.

- individuazione di nuove volumetrie in cui conferire gli scarti secchi della selezione dell'indifferenziato e della valorizzazione delle raccolte differenziate in quanto la vita utile della discarica in uso terminerà, ipotizzando che a partire dal 2008 vengano esclusi i rifiuti di Rieti, che il Carburante derivato da rifiuti venga avviato a recupero e che venga incrementata notevolmente l'efficienza della raccolta differenziata, nel 2011.

- 1 impianto di dissociazione molecolare per il recupero a valle del residuo delle raccolte differenziate, per una potenzialità di trattamento pari a 30 mila t/anno. Tale tecnologia di carattere innovativo dovrà essere comunque opportunamente valutata sotto il profilo dell'affidabilità tecnologia, sulla base delle caratteristiche specifiche del materiale in ingresso e della sostenibilità economica e ambientale.

La riorganizzazione del servizio di raccolta e trasporto e l'attivazione di nuovi impianti richiedono investimenti in mezzi e contenitori in modo coerente con l'obiettivo di attuare una progressiva attivazione del servizio. L'analisi economica è stata effettuata definendo le spese per i successivi 5 anni (2008-2013). Per i dettagli si rimanda al capitolo 10 del "Piano per la gestione dei rifiuti".

### 3.6 Piano Regionale delle Attività Estrattive

L'attività estrattiva per le miniere e le cave è disciplinata dall'art.2 del R.D. n.1443 del 29/07/27, la Regione Lazio tramite apposita Legge regionale n°17 del 2004 ha disciplinato tale attività, abrogando un suo precedente atto n°27/93. Gli articoli 30 e 31 della LR 17/04 disciplinano il rilascio delle autorizzazioni di cava nuova, nelle more dell'adozione del Piano Regionale delle Attività Estrattive (P.R.A.E.). L'attività di ricerca e coltivazione delle cave e torbiere è esercitata in conformità ai contenuti del Piano Regionale delle attività estrattive (P.R.A.E.) e nel rispetto dei vincoli previsti dagli strumenti di pianificazione paesistica, naturalistica (piani di assetto dei parchi) ed urbanistica, e dei piani di bacino di cui alla Legge 13 maggio 1989, n.183.

Per l'individuazione delle cave e discariche nei territori limitrofi all'area del tracciato di progetto, tutti gli interventi sono stati programmati nel pieno rispetto della vigente normativa di settore nazionale e regionale, in particolare si è fatto riferimento al Piano Regionale delle Attività Estrattive (P.R.A.E.)

della Regione Lazio, piano steso nel 2009, attraverso il quale è stato possibile definire le aree più qualificate per i seguenti scopi.

La realizzazione del lotto 6A comporterà una movimentazione di materiale sia in entrata che in uscita dal cantiere. A tal proposito è importante sottolineare che il criterio adottato è quello del massimo reimpiego dei materiali derivanti dalle attività di scavo previste nel progetto stesso o nell'ambito di cantieri limitrofi e ha previsto l'individuazione di siti idonei sia al reperimento di inerti per la produzione di calcestruzzo e cemento, che per la messa a dimora dello smarino derivante dalle operazioni di scavo.

Relativamente al reperimento del materiale necessario per l'esecuzione dei lavori la realizzazione dell'opera è vincolata all'apertura di siti di cava in un'area di pregio ambientale non trascurabile. I siti in oggetto sono stati opportunamente scelti in base alla loro collocazione.

Prescindendo, comunque, dalle interferenze visive, l'impatto principale all'interno delle aree di cava sarà legato dalla temporanea rimozione del manto vegetale, in attesa della sua ricostituzione in fase di recupero ambientale. Applicando tutte le attenzioni segnalate negli elaborati di studio ed analisi di dettaglio si minimizzerà l'influenza delle attività estrattive sul patrimonio naturale.

Di seguito vengono sinteticamente elencate le fondamentali esigenze che la progettazione dovrà prendere in considerazione, sia per la realizzazione dei cantieri, sia per lo stoccaggio e la deponia dello smarino.

La messa a dimora dello smarino e delle terre di scavo rientra in un programma di riqualificazione ambientale (messa in sicurezza, rimodellazione orografica e riqualificazione ambientale) volto a recuperare sia le aree già soggette ad attività di tipo estrattivo, che quelle di nuova attività.

Tutti i siti sono stati individuati in posizione strategica rispetto alle strade che conducono al tracciato autostradale, affinché sia ridotto al minimo l'impatto dovuto alla movimentazione dei materiali, sia sulla viabilità ordinaria, che sulle aree antropizzate confinanti.

Il territorio della Provincia di Viterbo è interessato da diverse attività estrattive in relazione ai litotipi affioranti; in particolare nel Comune di Tarquinia vengono estratti materiali calcarei (Macco).

Di seguito si illustrano sinteticamente le varie cave e depositi dei materiali di risulta.

Nel comune di Tarquinia è stato individuato 1 sito di cava, ove vengono coltivati materiali costituiti da calcare "macco": la Cava Monte Riccio.

Nel comune di Montalto di Castro è stato individuato 1 sito di cava ove vengono coltivati materiali costituiti da basalto: la Cava, che si trova nei pressi dell'area denominata "Pietromassa".

Sono state concordate con le Amministrazioni comunali ex cave per le quali è stato previsto il ripristino ambientale (cave abbandonate) o aree morfologicamente depresse, o di fondovalle, soggette a risistemazione ambientale, o discariche controllate per inerti.

Nel Comune di Tarquinia le aree individuate sono Ex Cava Edil e Ex Cava Muneroni.

È inoltre presente una discarica per rifiuti inerti, la FLU-BETO, sita in località Pisciarellino, distante circa 4 Km dall'Aurelia.

Per maggiori dettagli si rimanda al Quadro di Riferimento Progettuale.

#### **4. PIANIFICAZIONE DI SETTORE**

Nel presente capitolo vengono riportati i principali contenuti e le finalità degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti nel settore dei trasporti nonché degli Atti ufficiali intrapresi dal Governo, dall'Anas S.p.A. e dagli Enti Regionali interessati. Il lotto 6 si inserisce nell'ambito più generale della realizzazione dell'autostrada A12 tra Civitavecchia e Rosignano, dunque per un'analisi in questo settore è opportuno considerare l'intero tratto.

##### **4.1 Il piano generale dei trasporti e della logistica**

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica individua l'organizzazione e lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture di trasporto del Paese, attraverso la definizione di un insieme di corridoi plurimodali. I corridoi plurimodali sono le direttrici sulle quali si svolgono le principali relazioni internazionali e nazionali a lunga distanza. In questo contesto il collegamento autostradale tra Livorno e Civitavecchia rappresenta il completamento del corridoio tirrenico, che si sviluppa lungo il litorale occidentale della penisola. Secondo gli indirizzi del PGTL, i corridoi si dovranno integrare con assi trasversali, per consentire interrelazioni funzionali tra gli ambiti territoriali del Paese caratterizzati da assetti economici e sociali ancora in fase di sviluppo.

Il Piano inserisce l'**Autostrada A12** nella rete nazionale delle strade di grande comunicazione, ed indica, tra le opere di primaria realizzazione, il completamento di tale infrastruttura.

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed all'integrazione della rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture, senza variazioni di tracciato. In alcuni casi, dove vincoli orografici o ambientali non lo consentano, sono state considerate varianti ai tracciati esistenti. L'individuazione degli interventi da realizzarsi sulla rete SNIT non di primo livello, è rimandata, invece, allo specifico programma di settore, dando comunque priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale.

Gli interventi considerati, coerenti con le strategie generali sopra descritte, riguardano tra gli altri:

- messa in sicurezza degli assi autostradali fuori norma e delle strade statali non coerenti con le norme del Codice della Strada, per circa 2.000 km;
- potenziamento ed omogeneizzazione delle caratteristiche dei corridoi lungo il Tirreno e l'Adriatico;

– potenziamento o creazione di *bypass* di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali;

Per il settore stradale è stato individuato un primo insieme di interventi prioritari rispondenti ad evidenti criticità funzionali (livelli di saturazione) e di sicurezza (livelli di pericolosità) della rete. Le criticità sono in molti casi già presenti ad oggi o sono da attendersi anche nelle ipotesi più prudenziali di crescita del traffico stradale (scenario di domanda basso e riequilibrio modale).

I rimanenti interventi formeranno oggetto di approfondimento sulla base di parametri di efficienza economica e di efficacia tecnica, quali la pericolosità ed il grado di saturazione.

Tale approfondimento potrà consentire ad alcuni interventi di rientrare nel novero di quelli prioritari, anche in considerazione della particolare rilevanza strategica degli stessi.

Gli interventi prioritari, per i quali si è manifestata la volontà e l'impegno a operare per la più sollecita attuazione, anche attraverso la rimozione del divieto alla costruzione di nuove autostrade e l'affidamento di nuove concessioni, sono risultati i seguenti:

- messa a norma delle principali autostrade;
- completamento e potenziamento dei corridoi longitudinali **tirrenico** ed **adriatico** e delle dorsali Napoli–Milano (Variante di Valico) e Roma–Venezia (E 45 - E 55, in particolare il tratto Ravenna-Venezia).

#### **4.2 La Rete Stradale del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (Snit)**

Per quanto concerne il traffico stradale, va innanzitutto evidenziata la scarsa disponibilità di dati riferiti alle strade statali: l'ultimo censimento ANAS pubblicato risale al 1985. Dai dati disponibili, pur con la dovuta cautela, risulta che il traffico sulla rete complessiva è in costante aumento. Sulle strade e autostrade statali, nel periodo 1985–'90, il traffico totale misurato in miliardi di veicoli\*km è aumentato dell'8%, e sulle autostrade in concessione del 43%. Mentre sulla rete statale l'incidenza del traffico pesante appare in leggero calo, sulla rete delle autostrade in concessione il traffico pesante è in aumento e ha raggiunto il 28% del totale dei veicoli\*km.

La rete stradale che fa parte dello SNIT attuale è formata dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità. La rete (stradale e autostradale nazionale) si estende per 22.108 km. Essa si connette a quelle dei paesi esteri mediante 13 valichi alpini, appartenenti alle reti TEN e ai corridoi paneuropei,

così suddivisi: Francia (Ventimiglia, Limone Piemonte - traforo Col di Tenda, Bardonecchia – Frejus, Courmayeur - Monte Bianco, St. Oyen); Svizzera (Gran San Bernardo, Ponte Tresa, Domodossola, Como); Austria (Brennero, San Candido, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste-Villa Opicina). Attraverso i valichi stradali del SNIT transitano annualmente (dati 1996) 64,7 milioni di tonnellate di merce (58,8% del totale dei valichi stradali e ferroviari). L'estensione della rete SNIT è elevata nelle regioni del Sud, (49,6% del totale nazionale), ma con elevata presenza di strade ad una corsia per senso di marcia (57,6% del totale nazionale). Nelle regioni del Centro la rete è costituita prevalentemente da strade con caratteristiche più elevate (autostrade e strade a due corsie per senso di marcia). Nelle regioni del Nord si concentra il 51% della rete autostradale nazionale. Le dotazioni unitarie per abitante e superficie, distinte per macroregioni, risultano maggiori nel Sud; nelle tre macroregioni lo scarto rispetto alla media nazionale è tuttavia contenuto, specie in relazione alla superficie. Confrontando i rapporti tra l'estensione delle reti viarie e la domanda annuale totale passeggeri e merci terrestre, per la rete equivalente un maggiore utilizzo potenziale si verifica ancora una volta nelle regioni del Nord; il Centro presenta valori prossimi alla media nazionale, il Sud presenta indici molto più alti. Gli indici riferiti alla sola rete autostradale presentano un andamento analogo; gli scarti tra le tre realtà sono tuttavia meno accentuati.

#### **4.3 Atti di programmazione e concertazione**

##### **Programma Triennale Anas**

Con decreto del 19 agosto 2002 n.3629/dicoter, in conformità a quanto disposto dall'art.3 del D.Lgs. 26 febbraio 1994 n.143, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha approvato il **Programma triennale presentato dall'ANAS per il triennio 2002-2004** per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione.

Il Piano Triennale riporta, al p.to 10 degli *“Interventi Strategici di preminente interesse Nazionale”*, l'Asse Autostradale Cecina – Civitavecchia in quanto si ritiene che l'opera, costituendo il completamento del corridoio tirrenico, rappresenti elemento prioritario per il potenziamento degli spostamenti nelle direttrici Nord Sud.

##### **“Intesa Istituzionale di Programma” Governo Giunta Regionale del Lazio (22 Marzo 2000)**

Nell'intesa istituzionale di programma è previsto l'accordo di programma quadro destinato alle “reti di viabilità”; tale programma verrà successivamente stipulato tra le stesse parti per definire

operativamente i contenuti delle azioni previste. Tra i progetti individua le azioni previste nel protocollo di intesa stipulato nel maggio 1999 dal Ministero dei LLPP, Regione Toscana, Lazio ed ANAS. L'importanza dell'adeguamento della viabilità nel quadrante nord occidentale della Regione Lazio è evidenziato anche come intervento prioritario nel recente "Documento unico di programmazione" (DOCUP) per l'Obiettivo 2 dei Fondi Strutturali dell'U.E. per il periodo 2000-2006.

Si afferma nel documento: *"...la zona ovest è caratterizzata dall'autostrada Roma - Fiumicino e dall'Aurelia; mentre la prima è stata adeguata all'intensità di traffico con la realizzazione della terza corsia nel tratto esterno del GRA, la seconda andrebbe adeguata alle funzioni che l'importante flusso di traffico sopportato le assegna in qualità di collegamento privilegiato tra la capitale ed il litorale nord oltre che collegamento tra Lazio e Toscana meridionale..."*.

Il DOCUP individua azioni di completamento degli assi viari di connessione tra i poli produttivi, il sistema dell'intermodalità e la rete di interesse nazionale al fine di incrementare l'efficienza dei sistemi di interscambio delle merci rafforzando i collegamenti di nodi e terminali a livello regionale e locale con le reti nazionali.

#### **Accordo di Programma tra Ministero, Regioni Lazio e Toscana, Anas – 5 Dicembre 2000**

Il documento riporta l'analisi economico finanziaria del potenziamento dell'itinerario tirrenico attraverso il collegamento alla tipologia autostradale tra Livorno e Civitavecchia, compresi i necessari adeguamenti alla viabilità esistente al fine di ricostituire un sistema viario di interesse locale. Tra gli obiettivi si definisce il potenziamento del corridoio tirrenico attraverso l'adeguamento viario e la realizzazione di nuove opere di connessione anche ai porti. Per quanto concerne l'itinerario Livorno Civitavecchia si riporta quanto segue:

- Il tratto Livorno – Rosignano è già adeguato con tipologia autostradale.
- Il tratto Rosignano – Grosseto è costituito dalla variante Aurelia avente sezione a quattro corsie.
- Il tratto Grosseto – Civitavecchia per i restanti 96 Km è costituito dalla strada statale Aurelia, avente sezioni stradali di differente larghezza.

Dall'accordo si evidenzia la necessità di potenziare il corridoio tirrenico con la realizzazione di un collegamento avente tipologia autostradale per l'intero tratto Livorno – Civitavecchia.

Le ipotesi emerse sono di due tipi: nella prima fondata sugli studi dell'ANAS è previsto un itinerario a percorrenza gratuita e sostanzialmente coincidente o quasi con l'attuale Aurelia; la seconda ipotesi,

prodotta viceversa dalla soc. SAT, comporta il pedaggio per l'intero itinerario e si snoda secondo un tracciato che propone una variante interna nel tronco Fonteblanda - Nunziatella.

Gli studi sono stati portati avanti entrambi, partendo da presupposti comuni:

- Le caratteristiche tecniche dell'intervento devono fare riferimento alla tipologia autostradale 2° CNR.
- Da Rosignano a Grosseto sud, l'adeguamento dell'attuale tracciato è in variante alla statale Aurelia.
- Da Grosseto sud a Fonteblanda, tracciato coincide con l'attuale, operando opportuni allargamenti ed adeguamenti.
- Da Fonteblanda a Nunziatella, il percorso è interno in variante, definito dalla provincia di Grosseto.

Nel protocollo di intesa si evidenzia, che per il tratto toscano l'attuale corridoio è composto da diversi sistemi stradali ed autostradali, che si possono riassumere come segue:

- Autostrada A12 fra il confine regionale con Liguria e Livorno gestita dalla società S.A.L.T.
- L'autostrada Livorno – Rosignano Marittimo gestita dalla S.A.T.
- La nuova variante Aurelia tra Rosignano e Grosseto sud con caratteristiche del tipo 3° CNR.
- L'attuale statale fra Grosseto sud e confine regionale con il Lazio che presenta per circa 40 Km (fra Grosseto sud ed Ansedonia) una tipologia a quattro corsie con svincoli a raso.
- Il tratto laziale caratterizzato da una situazione mista con tipologia a quattro corsie (due per senso di marcia) senza spartitraffico e svincoli a raso dal confine regionale fino al Km 91 in provincia di Viterbo, tipologia a due corsie (una per senso di marcia) dal Km 91 fino a Civitavecchia, e per l'autostrada A12 fra Civitavecchia e Roma.
- Il tratto da Livorno a Civitavecchia è in atto, sospesa dal Governo con la legge finanziaria 1998, una concessione autostradale alla Società S.A.T. per la progettazione, costruzione e gestione di un collegamento autostradale fra le due città.

### **Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Toscana (18 Aprile 2003)**

L'Intesa ribadisce che le opere interessanti il territorio toscano, comprese nel 1° programma di cui alla Legge Obiettivo, rivestono carattere strategico a livello sia nazionale che regionale. Relativamente al completamento dell'autostrada Cecina-Civitavecchia, si stabilisce che le parti si impegnano ad approfondire congiuntamente, anche attraverso incontri con la Regione Lazio, ipotesi di tracciato compatibili con i caratteri ambientali, storici, culturali e trasportistici del territorio interessato.

#### **4.4 Piano generale dei trasporti del Lazio**

L'iter di elaborazione del Piano ha preso le mosse dagli obiettivi formulati sia a livello nazionale dal Piano Generale dei Trasporti (1986), che da quello regionale. Sulla base di ciò sono stati individuati gli obiettivi specifici, interni al settore dei trasporti, da perseguire.

- Razionalizzazione e miglioramento della situazione esistente:
  - Aumento dell'efficienza dei trasporti
  - Riduzione dei fenomeni di congestione
- Azioni di riequilibrio:
  - Riequilibrio territoriale regionale (racordi con i "corridoi plurimodali" del P.G.T.)
  - Riequilibrio territoriale subregionale
  - Riequilibrio intermodale
  - Minimizzazione impatto ambientale
  - Accoglimento indirizzi programmatici delle Amministrazioni locali.

Tra gli interventi previsti non compare il Corridoio Tirrenico Nord. Poiché il Piano non è stato approvato dal Consiglio Regionale, non ha valore cogente.

#### **4.5 Lo Scenario Trasportistico: gli Interventi programmati**

Al fine di valutare correttamente sia le funzioni che l'infrastruttura dovrà svolgere che il traffico che è destinato ad utilizzarla nelle diverse condizioni di rete che si configureranno nel tempo, non ci si è limitati ad una attenta e completa ricognizione dei programmi contenuti negli strumenti

precedentemente illustrati, ma si sono considerati anche i progetti che, per quanto definiti ed in avanzata fase di studio, non hanno ancora completato il percorso decisionale.

Sono stati presi in esame anche interventi su altri modi di trasporto (in particolare ferroviari) che possono influire sulla ripartizione dei flussi che insistono sulla direttrice tirrenica.

Dall'insieme degli interventi sulla viabilità primaria, considerati significativi per gli obiettivi dello studio, sono stati identificati più scenari infrastrutturali, caratterizzati da diversi stati di avanzamento degli interventi stessi (nell'iter attuativo o in quello decisionale) e quindi da diversi orizzonti temporali; si sono pertanto identificati:

- uno **scenario tendenziale**, costituito dalla situazione attuale integrata dagli interventi già in fase di realizzazione;
- uno **scenario programmatico di breve termine**, costituito dall'inserimento nello scenario tendenziale degli interventi il cui completamento è previsto intorno all'anno 2010;
- uno **scenario programmatico di lungo termine**, nel quale, allo scenario programmatico di breve termine si sono aggiunti gli interventi il cui completamento è più lontano nel tempo; l'orizzonte temporale è stato fissato 10 anni più tardi, ovvero nel 2020.

Di seguito si riportano gli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione di settore riguardanti sia le infrastrutture stradali la cui realizzazione influenza direttamente la domanda di trasporto dell'Autostrada Livorno – Civitavecchia, sia quelle ferroviarie, facendo presente che uno degli obiettivi degli strumenti di pianificazione riguarda proprio la riequilibratura tra le diverse modalità di trasporto.

##### **4.5.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**

Il Piano, come già accennato precedentemente, definisce in primo luogo un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) "attuale" (in riferimento al momento della redazione del Piano), ovvero l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale. In base alla modalità di trasporto lo SNIT è suddiviso in:

- rete stradale;
- rete ferroviaria;
- porti e sistema idroviario;

- aeroporti;
- centri merci.

#### **Rete stradale**

La direttrice in esame fa parte della rete SNIT di primo livello, la cui ossatura è costituita, nella parte continentale del paese, da:

- asse longitudinale orientale;
- asse longitudinale dorsale;
- asse longitudinale occidentale;
- asse Est-Ovest;
- principali assi trasversali di connessione.

L'opera in esame rientra nell'asse longitudinale occidentale che è attualmente formato, in successione, dall'A3 da Reggio Calabria a Napoli, dalla A1 da Napoli a Roma, da un tratto del G.R.A. di Roma, dalla A12 da Roma a Civitavecchia, quindi dalla SS1 fino a Cecina, dalla A12 da Cecina a Genova e dalla A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia.

#### **Rete ferroviaria**

Anche per ciò che riguarda il trasporto su ferro, la direttrice in esame fa parte della rete SNIT attuale, che è composta da:

- direttrice longitudinale dorsale;
- direttrice longitudinale adriatica;
- direttrice longitudinale tirrenica;
- trasversali di collegamento delle direttrici longitudinali;
- trasversale Est-Ovest;
- direttrici di accesso ai valichi alpini.

Tra gli interventi del primo gruppo di priorità sulla rete stradale vi è il completamento e il potenziamento del corridoio longitudinale tirrenico e in particolare della tratta Rosignano – Grosseto – Civitavecchia dove si registra un grado di saturazione pari a S3 (il più alto).

Per le altre arterie stradali che hanno influenza su tale direttrice il PGTL prevede:

- completamento e potenziamento delle dorsali Napoli-Milano (Variante di Valico) e Roma-Venezia (E45-E55, in particolare il tratto Ravenna-Venezia);
- potenziamento o creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali ed in particolare del G.R.A. di Roma e del Nodo di Genova;
- potenziamento della trasversale Toscana-Umbria-Marche con il collegamento Grosseto-Fano.

Nel settore ferroviario, per la direttrice tirrenica non sono previste nuove linee, bensì interventi sia di tipo tecnologico che di tipo infrastrutturale tesi al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno; sono inoltre stati considerati anche interventi di maggiore impatto economico sulle linee esistenti, sui nodi quali raddoppi e quadruplicamenti.

#### **4.5.2 Legge Obiettivo e delibera CIPE**

Nella Legge Obiettivo si delega al Governo l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. Nella delibera CIPE n°121 del 21/12/2001 viene approvato, ai sensi della Legge Obiettivo, ed ai fini dell'accelerazione delle procedure previste dalla stessa, il programma delle "infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi".

Negli allegati della delibera, fra gli altri, viene riportata una prima valutazione dei dati di costo e degli importi disponibili già esistenti per i singoli investimenti inclusi nel programma e l'elenco degli interventi trasportistici individuati articolato per Regione. Si riporta di seguito uno stralcio dell'allegato della delibera in cui vengono elencati, divisi per Regione, gli interventi individuati dalla Legge Obiettivo e considerati di interesse per la caratterizzazione dei vari scenari infrastrutturali.

#### **Emilia Romagna**

- Corridoio ferroviario Tirreno – Brennero (Ti – Bre); tratta emiliana La Spezia – Fornovo - Parma – Suzzara – Verona
- Corridoi autostradali e stradali:
  - variante di Valico Bologna – Firenze;

- ampliamento A 1 (tratta A 22 – Borgo Panigale);
- corridoio Tirreno – Brennero (Ti – Bre), tratta emiliana La Spezia - Parma – Verona;
- tratta Ravenna – Venezia (Nuova Romea E 45 – E 55);
- riqualificazione tratta emiliano-romagnolo E45 Orte – Cesena.

#### **Lazio**

- Corridoi autostradali e stradali:
- completamento corridoio tirrenico settentrionale, tratta laziale Autostrada Civitavecchia – Cecina;
- completamento G.R.A. di Roma;
- completamento Corridoio Tirrenico meridionale (Pontina – A 12 – Appia);
- bretella autostradale Cisterna – Valmontone;
- completamento trasversale Nord Orte – Civitavecchia (tratta Viterbo – Civitavecchia).

#### **Liguria**

- Nodo autostradale e stradale di Genova.

#### **Lombardia**

- Corridoio ferroviario Milano – Bologna - Tratta AV;
- collegamento autostradale Tirreno – Brennero (Ti – Bre).

#### **Toscana**

- Corridoi ferroviari:
- tratta AV Firenze – Bologna;
- corridoio Ti-Bre (tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa).
- Corridoi autostradali e stradali:
- variante di valico A 1;
- corridoio tirrenico: completamento autostradale Cecina – Civitavecchia;
- collegamento Grosseto – Fano.

#### **Umbria**

- Corridoio stradale Grosseto – Fano (tratta Le Ville – Parnacciano)

#### **Veneto**

- Corridoi autostradali e stradali:
- tratta Venezia – Ravenna (Nuova Romea E 45 – E 55);
- raccordo autostradale Verona – Cisa (Ti-Bre).

#### **4.5.3 Piano Triennale Anas (2002-2004)**

L'orizzonte temporale del Piano non è esaustivo per le opere previste negli scenari di medio e lungo termine; comunque, per completezza di informazione, di seguito sono riportati gli interventi riguardanti le arterie di interesse per l'opera allo studio:

- E78 “Due Mari”; tratto 1° (Grosseto – Siena) - Lotto 3° (da Km 20+350 al Km 27+200), ampliamento della sezione stradale da 2 a 4 corsie; il piano mette a disposizione risorse per circa 47 milioni di euro da distribuire nel triennio e fissa in 49 mesi dalla data di approvazione del programma il termine dei lavori (l'intervento era già compreso nel precedente Piano del 2001 – 2003);
- E45; tratta Toscana – 1° stralcio, adeguamento sezione stradale e messa in sicurezza; il costo complessivo è quantificato in circa 31 milioni di euro;
- - lotto 1° - stralcio “A” è prevista la costruzione di un nuovo lotto funzionale alla eliminazione della congestione del traffico e l'adeguamento della sede stradale esistente.

#### **4.5.4 Piano Regionale dei Trasporti - Regione Lazio**

La Regione Lazio dispone di un Piano Regionale dei Trasporti redatto nel '92, che non ha mai completato il suo iter approvativo; negli anni successivi la materia delle infrastrutture di trasporto è stata comunque oggetto di provvedimenti legislativi regionali; gli interventi più significativi per il presente studio, come peraltro già visto nei precedenti paragrafi, sono stati inseriti nella Legge Obiettivo e nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Di seguito si riportano i dati essenziali relativi alle più importanti opere in programma:

- Autostrada del Grande Raccordo Anulare (G.R.A.) di Roma; realizzazione della terza corsia nel quadrante Nord - Ovest (Aurelia - Cassia), a completamento dell'adeguamento già eseguito sulla

restante parte dell'anello; importo lavori in delibera Cipe 613 milioni di euro; termine dei lavori previsto per il 2007;

- Corridoio Tirrenico Meridionale (CTM), collegamento A12 (Fiumicino) - SS7 Appia (Terracina) - Formia; sono in corso di redazione gli studi progettuali, a cura di una Società Regionale (ARCEA Lazio), che, al momento attuale, è pervenuta ad individuare una soluzione avente le seguenti caratteristiche:

- realizzazione di una Autostrada con sistema di esazione basato sul Telepass multilane;
  - nel tratto Fiumicino – Latina, sovrapposizione dell'autostrada all'attuale Pontina, salvo varianti locali in corrispondenza dei centri abitati; con attaccamento di complanari per traffico locale;
  - nel tratto Latina – Terracina, nuovo tracciato autostradale;
  - fra Terracina e Formia non si prevede la realizzazione di una Autostrada, ma una riqualificazione della viabilità esistente, in progetto o in costruzione;
  - lunghezza dell'opera autostradale di circa 90 km.; con importo dei lavori in delibera Cipe di circa 1.136 milioni di euro; termine dei lavori non indicato;
- collegamento tra l'area Pontina e la A1 (bretella autostradale Cisterna - Valmontone); lunghezza circa 40 km.; importo lavori in delibera Cipe circa 310 milioni di euro; termine dei lavori previsto entro il 2007;
- completamento della "trasversale Nord" laziale, Orte - Civitavecchia; realizzazione del tratto mancante, da Viterbo a Civitavecchia; lunghezza oltre 40 km.; importo lavori in delibera Cipe 135 milioni di euro; termine previsto dei lavori non indicato.

La Giunta Regionale del Lazio in data **5 Novembre 2004** ha approvato con **D.G.R. n° 1028** la predisposizione di uno studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti.

Le **Linee Guida del Piano Regionale Trasporti** rappresentano, pertanto, il punto di partenza per la predisposizione del Piano Regionale Trasporti che rappresenterà la base di riferimento degli interventi nel settore dei trasporti per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- migliorare le prestazioni complessive dell'offerta di trasporto;
- adoperarsi a ridurre i fenomeni di congestione;
- riequilibrare le dotazioni infrastrutturali;

• farsi carico delle esigenze dei bacini locali e subregionali di traffico come pure delle relazioni di scambio con le regioni finitime, il resto del Paese e le direttrici di importanza internazionale;

• contribuire alla funzionalità degli spostamenti con e nell'Area Metropolitana Romana, contribuendo al giusto rilievo che compete alla Città Capitale.

## 5. ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO

L'analisi vincolistica è stata svolta dal confronto dei dati del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR Regione Lazio) con il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG Provincia di Viterbo).

Un'ulteriore fonte è stata quella relativa al Ministero dell'Ambiente, con la mappatura dei siti Rete Natura 2000, ovvero aree destinate alla conservazione della biodiversità ed in particolare alla tutela di una serie di habitat e di specie animali e vegetali di interesse comunitario (individuate dalla Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" e dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat"). Inoltre sono state messe in evidenza le *Important bird areas* (IBA) ovvero zone che ospitano percentuali significative di uccelli di specie rare o minacciate oppure con eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie.

Dall'analisi svolte, è emerso che non ci sono interferenze dirette ed indirette con tali aree protette. Pertanto non è stato necessario redigere alcuna Valutazione di Incidenza specifica.

### I vincoli interessati dal progetto

Come emerge dagli elaborati grafici SUA 115-SUA116 "Carta dei vincoli e delle aree di tutela", ricadono nei vincoli ricognitivi di legge i beni archeologici areali al km 8+000 e al km 9+300 e i beni archeologici lineari al km 11+500, km 12+050, 13+200, 15+900 e 22+500.

Nelle zone di interesse archeologico ogni modifica dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice. Le procedure di autorizzazione fanno riferimento alle norme specifiche di salvaguardia e di tutela tra cui l'obbligo di mantenere una fascia di rispetto dei singoli beni archeologici da determinarsi dalla Regione in sede di autorizzazione sulla base della competente Soprintendenza archeologica.

Per tutti i beni paesaggistici puntuali e lineari diffusi sono comunque ammessi interventi volti alla salvaguardia, valorizzazione e fruizione dei beni archeologici esistenti o ritrovati, isolati e d'insieme; tali interventi devono essere effettuati sotto la sorveglianza della competente Soprintendenza Archeologica e riguardano attività di:

- protezione; con la realizzazione di steccate in legno, recinzioni, coperture ed eliminazione di alberi, arbusti e siepi;
- recupero; con interventi di demolizione ed eventuale ricostruzione, ristrutturazione, ripristino;

- accessibilità; con la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili e carrabili legati alla fruizione dei luoghi, nonché la realizzazione di reti di urbanizzazione primaria;

- ricerca e sistemazione;

- valorizzazione.

Dal km 8+500 fino al km 12+400 si estende un'area di notevole interesse pubblico secondo le lett. c) e d) dell'art. 136 D.lgs 42/04.

I corsi d'acqua che intersecano il tracciato sono vincolati secondo l'art. 7 L.R. 24/98.

Nelle aree interessate dal progetto ricadenti in tali vincoli ogni modifica dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesistica.

## 6. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

### 6.1 Il PRG di Montalto di Castro

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Montalto di Castro è stato adottato con Delibera della G.R. n°4248 del 20-11-1974. Attualmente è in deposito presso l'Ufficio Urbanistica del Comune la deliberazione di C.C. n°40 del 19/05/2009, avente per oggetto "Variante Generale al Piano Regolatore Generale Vigente - Revisione e Aggiornamento - Adozione" ed i relativi elaborati.

Gli elaborati allegati, SUA117 e SUA118 "Carte del PRG del comune di Montalto di Castro", in scala 1:10000 sono stati redatti utilizzando la planimetria fornita dall'Amministrazione Comunale, che però riguardava solamente il centro abitato del Comune, in quanto le tavole delle zone esterne al centro abitato (classificate come zone agricole) non esistono.

#### Le destinazioni d'uso interessate dal progetto

Il progetto si inserisce interamente in un contesto agricolo.

Dal km 11+200 fino al km 16+100 il tracciato è attraversato da un fascia appartenente alle zone di rispetto M compreso lo svincolo di Montalto di Castro. Tali aree sono soggette a vincolo di in edificabilità.

### 6.2 Il PRG di Tarquinia

Il Piano Regolatore Generale della città di Tarquinia è stato adottato con Delibera del C.C. n°520 del 17-09-1968, approvato in I° istanza con Delibera della G.R. n°2543 del 11-07-1975 ed in II° istanza con Delibera della G.R. n°3865 del 07-11-1975 ed è attualmente in vigore.

Le indicazioni riguardanti le destinazione d'uso delle aree interessate dal passaggio dell'infrastruttura sono riportate nell'elaborato SUA119 "Carta del PRG – Comune di Tarquinia" scala 1:10.000, redatto utilizzando le planimetrie fornite dall'Amministrazione Comunale.

#### Le destinazioni d'uso interessate dal progetto

Tutto il progetto è attraversato da una fascia "Vincolo di rispetto della viabilità principale e vincolo di inedificabilità assoluta".

Il tracciato si inserisce interamente nell'area E1 attività agricole e di trasformazione.

#### Le indicazioni delle Norme Tecniche relativamente alle destinazioni d'uso interessate dal progetto

##### Zone E – attività agricole

La zone E comprende tutto il territorio destinato alla conservazione dell'aspetto caratteristico del paesaggio e alla conservazione e sviluppo delle attività agricole. La zona E si divide in tre sottozone E1 – E2 – E3.

## 7. CONCLUSIONI

Il progetto prevede l'ampliamento della piattaforma operando prevalentemente un allargamento di tipo simmetrico della SS1 Aurelia.

In alcuni punti si rendono necessari delle deviazioni fuori sede rispetto alla SS1 Aurelia e allacci alla viabilità locale con la riqualificazione di alcune strade esistenti.

Dall'analisi del PTPR l'area di progetto risulta libera da vincoli dichiarativi, di Legge e di Piano.

Poiché si tratta di allargamento della sede esistente della SS1 Aurelia, dalle prescrizioni delle varie pianificazioni, non sono emersi impedimenti o vincoli tali da intralciare la realizzazione dell'autostrada.

## 8. TEMPI DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

I tempi totali della realizzazione dell'opera sono di 36 mesi.