

S.S. 675 "UMBRO - LAZIALE"
**Sistema infrastrutturale del collegamento del porto
 di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte**
Tratta Monte Romano est - Civitavecchia
1° Stralcio Monte Romano est - Tarquinia

PROGETTO DEFINITIVO

COD.

SERVIZI DI SUPPORTO
 ASSISTENZA PER LA VINCA E AGGIORNAMENTO DEL SIA

ISTITUTO IRIDE: Prof. Vittorio Amadio Guidi
 Ing. Mauro Di Prete
 Ing. Valerio Veraldi

IL RESPONSABILE DEL S.I.A.

Ing. Biagio Camaldo

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO :

PROTOCOLLO

DATA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Parte 1 - L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

CODICE PROGETTO

NOME FILE

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

DPRM0366_D_2201_T00_IA10_AMB_RE01_A.Doc

CODICE ELAB. T00 IA10 AMB RE01

A

-

A1

Marzo 2022

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
------	-------------	------	---------	------------	-----------

INDICE

1	L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE	3
1.1	ASPETTI INTRODUTTIVI	3
1.2	SINTESI DEL PERCORSO PROGETTUALE ED AUTORIZZATIVO	5
1.3	L'ANALISI DELLE ALTERNATIVE DEL CORRIDOIO	9
1.4	L'ESIGENZA DELLO STRALCIO FUNZIONALE MONTE ROMANO EST – TARQUINIA	15
2	LA STRUTTURA DELLO STUDIO	18
3	LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITA'	21
3.1	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO TECNICO	21
3.2	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE	22
4	LE CONFORMITÀ E LE COERENZE	25
4.1	L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA ALL'OPERA	25
4.2	LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE E CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	26
4.3	LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE	44
4.4	LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL'OPERA	47

1 L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

1.1 ASPETTI INTRODUTTIVI

La presente relazione rappresenta la prima parte dello Studio di Impatto Ambientale del Progetto di completamento Tratta Monte Romano Est – Civitavecchia, 1° stralcio funzionale Monte Romano Est – Tarquinia.

Detto intervento, come meglio specificato nei capitoli successivi, rappresenta il completamento della SS 675 Umbro Laziale, infrastruttura strategica di interesse nazionale (legge n. 443/2001 e delibera CIPE n. 121/2001) e per la rete regionale che collega il Porto di Civitavecchia (recentemente proposto come opera da inserire all'interno del network europeo strategico TEN-T) con l'interporto di Orte.

L'opera strategica, inoltre, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e successive modifiche, è stata indicata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021, infrastruttura caratterizzata da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, e per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, approvazione del progetto, affidamento ed esecuzione dei lavori della SS 675 Umbro-Laziale – Tratta Monte Romano Est – Civitavecchia con medesimo decreto è stato nominato Commissario straordinario dell'opera l'Ing. Ilaria Maria Coppa, Dirigente di Anas S.p.A..

Nel Paragrafo successivo viene riportato l'iter procedurale a cui è stato sottoposto l'intervento nel corso del tempo, nonché il susseguirsi delle diverse proposte progettuali e relative approvazioni. Appare opportuno evidenziare come il presente studio di impatto ambientale è redatto in qualità di aggiornamento dello SIA relativo al progetto definitivo del "Tracciato Viola" *sviluppato da Anas recependo le prescrizioni ambientali del decreto di compatibilità ambientale 18 marzo 2004, n. DEC/DSA/2004/198, di conclusione della procedura ordinaria di VIA e approvato dalla Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale VIA e VAS con parere 19 giugno 2008, n. 51, relativo alla verifica di ottemperanza ex legge obiettivo.*

La Figura 1-1 mette in evidenza come vi sia una esatta corrispondenza tra il tracciato autorizzato sopraccitato ed il nuovo progetto proposto, con eccezione unicamente dello svincolo denominato Tarquinia (ad ovest di Monte Romano) che è situato nella nuova configurazione più prossimo al centro abitato di Monte Romano. Il nuovo tracciato quindi è anche in leggera riduzione in termini di distanza rispetto al precedente.

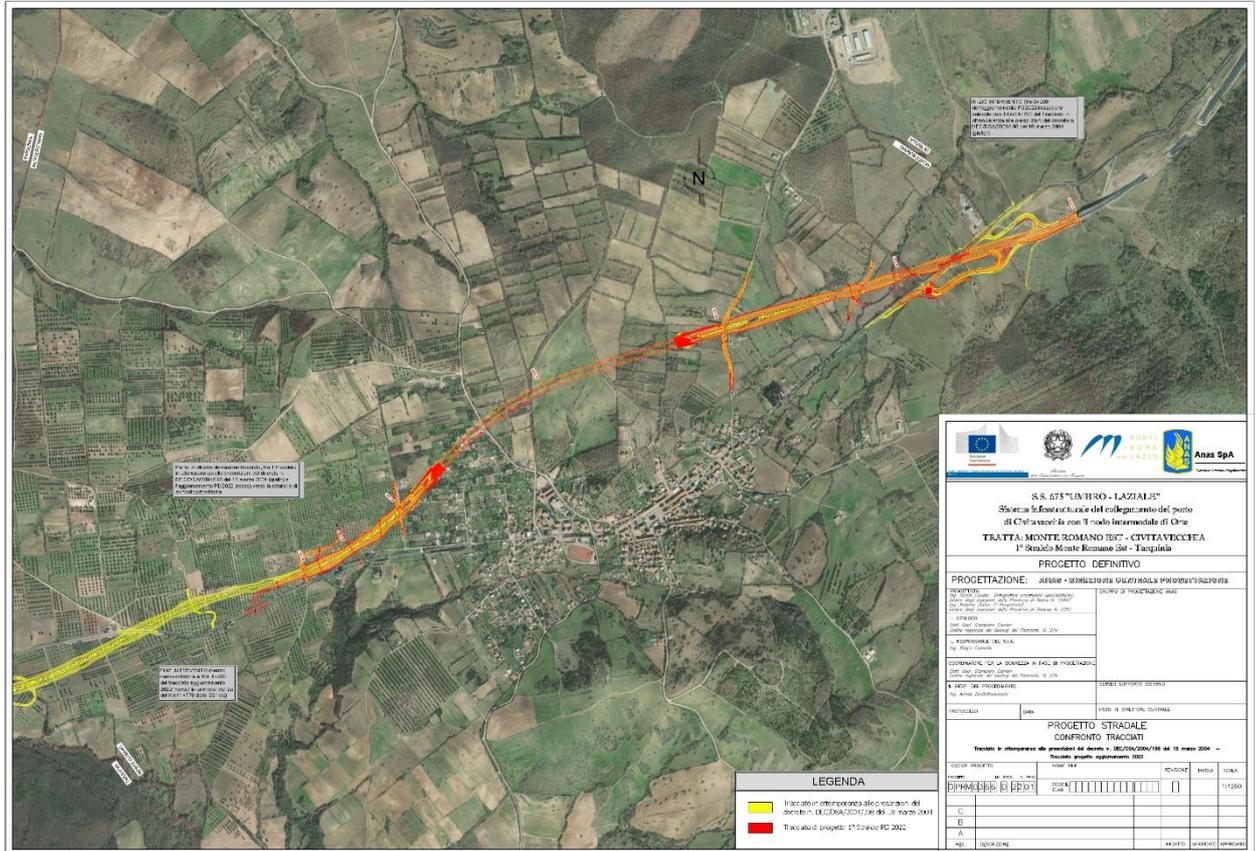


Figura 1-1 Confronto tracciato Approvato Commissione VIA 2008 e progetto attuale

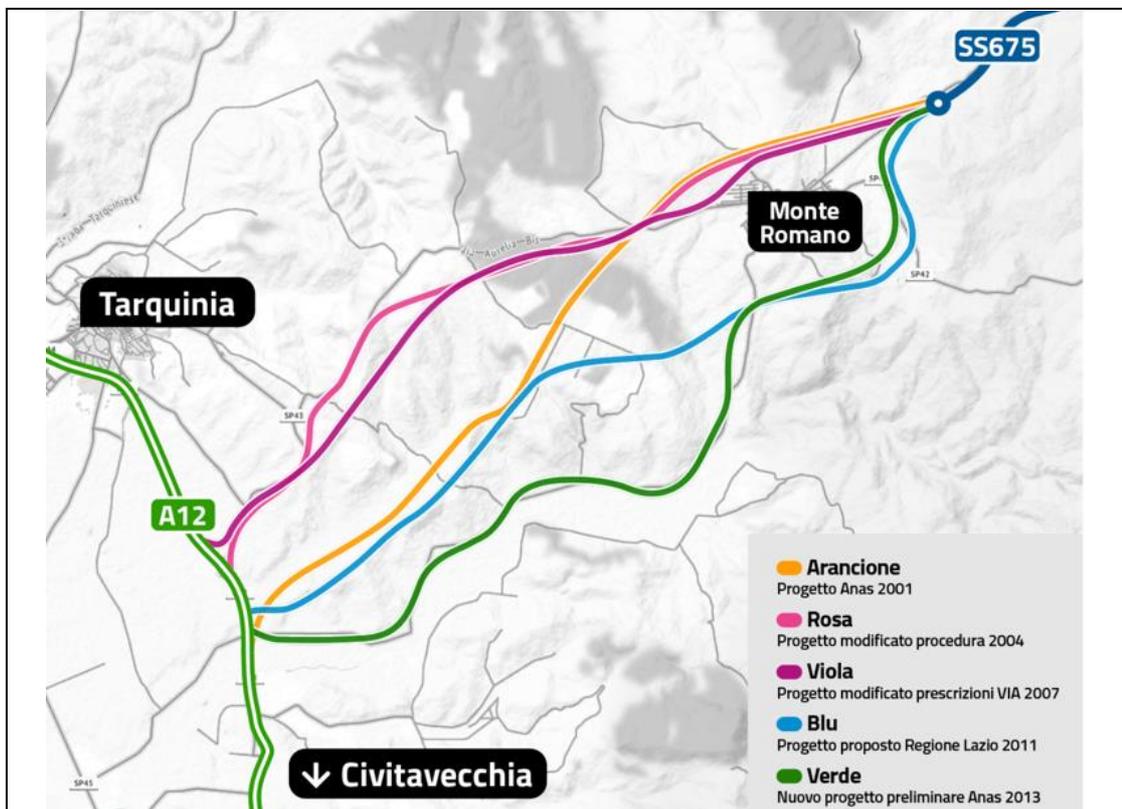
Stante il tempo intercorso da detta procedura e delle modifiche minori effettuate al tracciato per adeguarlo all'esigenza di redigere uno stralcio funzionale che possono considerarsi comunque non significative, si è comunque scelto di effettuare un'analisi non limitata al solo aggiornamento del quadro ambientale e vincolistico ante operam, ma di eseguire comunque l'analisi degli impatti, anche in relazione alle novità intercorse ed apportate dal D.Lgs. 104 del 2017 al testo unico dell'ambiente, nonché in relazione alle recenti norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale pubblicate dalla SNPA, prese a riferimento per le analisi condotte nel presente studio.

Di seguito si riporta quindi un quadro introduttivo, la struttura dello SIA, le motivazioni poste a base dell'intervento nonché le conformità e le coerenze con il quadro pianificatorio di riferimento.

1.2 SINTESI DEL PERCORSO PROGETTUALE ED AUTORIZZATIVO

Il presente capitolo ha lo scopo di illustrare l'iter progettuale ed autorizzativo del progetto inerente la SS 675 "Umbro-Laziale" – Sistema infrastrutturale del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte, relativo al completamento dell'ultimo tratto dell'itinerario Civitavecchia – Orte-Terzi: "Tratta Monte Romano est – Civitavecchia".

Come illustrato sinteticamente nell'immagine seguente, il progetto ha subito numerose variazioni nel corso degli anni.



1997 primo progetto di massima
 2004 - 2011 progetto definitivo (Tracciato Viola)
 2011 avvio nuovi studi di fattibilità finanziaria per pedaggiamento
 2013 finanziamento UE per l'individuazione di nuove alternative di tracciato
 2014 sviluppo alternative progettuali (cinque tracciati complessivi)
 2017 compatibilità ambientale (Consiglio dei Ministri) sul Tracciato Verde
 2018 approvazione del progetto preliminare del c.d. Tracciato Verde (delibera CIPE 2/2018)
 2019 ricorso al TAR Lazio avverso le delibere del CDM e del CIPE
 2020 Corte di Giustizia Europea rimette la decisione al giudice nazionale
 2021 nomina Commissario di Governo per la realizzazione dell'opera
 2021 sentenza TAR del Lazio n.10164 (5 ottobre 2021)

Di seguito la descrizione dei principali step intercorsi.

Il percorso autorizzativo dell'infrastruttura è stato avviato da Anas nel 2001. La prima soluzione progettuale, sottoposta alla procedura di compatibilità ambientale, interessava il tratto compreso tra la strada provinciale Tuscanese e il km della SS 1 "Aurelia" (oggi A12).

Sempre nel 2001, l'intervento è stato inserito nel Programma delle infrastrutture strategiche (delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121) e conseguentemente approvato secondo le procedure di Legge Obiettivo. Il progetto definitivo sottoposto a VIA interessava anche altre tratte – oggi realizzate e in esercizio – e per la tratta in argomento il tracciato proposto corrispondeva alla c.d. "Alternativa Arancione".

Le profonde modifiche apportate alla citata alternativa nel corso dell'istruttoria VIA hanno comportato una nuova pubblicazione nel luglio 2003 del progetto della c.d. "Alternativa Rosa". Su quest'ultima alternativa di tracciato, la Commissione VIA con decreto VIA 18 marzo 2004, n. DEC/DSA/2004/00198, ha espresso parere positivo con prescrizioni.

Le modifiche dell'andamento plano-altimetrico apportate al tracciato in ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA – necessarie anche per allontanarsi dalla zona interessata dal sito archeologico delle tombe etrusche di Tarquinia – hanno consegnato una ulteriore soluzione progettuale (c.d. "Tracciato Viola"). Il progetto definitivo integrato con le prescrizioni dettate nel parere VIA sopra richiamato è stato quindi rimesso alla amministrazioni interessate dal rilascio del relativo parere e sottoposto alla verifica di ottemperanza.

Il progetto definitivo dello stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli ed il nuovo svincolo di Monte Romano Est della SS 675 Umbro-Laziale è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera 5 maggio 2011, n. 11.

Tuttavia, per la tratta in argomento il permanere di un elevato rischio archeologico e la mancanza dei necessari finanziamenti hanno confermato la difficile fattibilità dell'opera.

Nell'ottica di consentire il prosieguo delle attività necessarie al completamento dell'infrastruttura da decenni non compiuta, Anas ha individuato e sviluppato una diversa soluzione progettuale che percorreva la Valle del Mignone (c.d. "Tracciato Verde") in grado di migliorare la sostenibilità dell'intervento sotto il profilo ambientale, paesaggistico, archeologico nonché economico e sociale.

La scelta del tracciato è avvenuta a seguito di un approfondito studio di una vasta area del territorio interessata dall'opera. L'individuazione del corridoio ottimale per l'insediamento dell'infrastruttura è stato effettuato attraverso un'analisi comparativa, contestuale e ponderata delle ricadute territoriali dell'opera e alla quale si è giunti attraverso lo studio e la comparazione di tutte le ipotesi di tracciato proposte nel tempo.

Per il progetto preliminare del c.d. "Tracciato Verde" è stato avviato un nuovo iter approvativo che non ha trovato parere favorevole sulla compatibilità ambientale dell'opera da parte della Commissione Tecnica VIA (parere 20 gennaio 2017, n. 2289).

Preso atto del negativo parere ministeriale, il Consiglio dei Ministri nella seduta 1° dicembre 2017 – sulla base delle ragioni di rilevante interesse pubblico al completamento degli itinerari strategici di collegamento e raccordo tra le direttrici stradale e che l'intervento di cui trattasi rientra nella rete transeuropea TEN-T – ha adottato il provvedimento di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006¹. Con il citato parere il CIPE nella seduta del 28 febbraio 2018 ha approvato,

¹ art. 183 c. 6, D.Lgs. 163/2006: "Il provvedimento di compatibilità ambientale è adottato dal CIPE, contestualmente all'approvazione del progetto preliminare. In caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o del Ministro per i beni e le attività culturali, l'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale è demandata al Consiglio dei ministri, che vi provvede nella prima riunione utile successiva. Sul progetto definitivo si procede alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'articolo 7 85, co. 4"

con prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Preliminare S.S N.675 – Umbro-Laziale – Asse Civitavecchia-Orte – Tratta S.S. 1 Aurelia-Monte Romano Est (delibera CIPE n. 2/2018).

Le richiamate delibere del Consiglio dei Ministri e del CIPE sono state impugnate da alcune associazioni ambientaliste e privati cittadini innanzi al TAR del Lazio che, con ordinanza del 24 gennaio 2019, ha sospeso il giudizio e rimesso alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea la questione pregiudiziale in merito alla legittimità della procedura con cui sono stati adottati i provvedimenti di compatibilità ambientale e con cui è stato approvato il progetto preliminare dell'opera.

Il 16 luglio 2020 la Corte di Giustizia si è pronunciata in merito alla causa C-411/19 avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte² dal Tribunale amministrativo regionale (TAR) del Lazio, con ordinanza del 16 gennaio 2019, nel procedimento di Associazioni ambientaliste (WWF Italia Onlus, Lega Italiana Protezione Uccelli Onlus, Gruppo di Intervento Giuridico Onlus, Italia Nostra Onlus, Forum Ambientalista, FC e a.) e singoli cittadini contro la presidenza del Consiglio di ministri e ANAS. La domanda di pronuncia pregiudiziale presentata in merito alla legittimità della delibera del 1/12/2017 del Consiglio dei ministri e della delibera CIPE del 28/02/2018, verteva sull'interpretazione dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (in seguito: "Direttiva habitat").

La Corte con la Sentenza del 16 luglio 2020 si è pronunciata sul rinvio pregiudiziale con il seguente dispositivo:

" 1) L'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, dev'essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale che consente la prosecuzione, per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, della procedura di autorizzazione di un piano o di un progetto la cui incidenza su una zona speciale di conservazione non possa essere mitigata e sul quale l'autorità pubblica competente abbia già espresso parere negativo, a meno che non esista una soluzione alternativa che comporta minori inconvenienti per l'integrità della zona interessata, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

2) Qualora un piano o un progetto abbia formato oggetto, in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43, di una valutazione negativa quanto alla sua incidenza su una zona speciale di conservazione e lo Stato membro interessato abbia comunque deciso, ai sensi del paragrafo 4 di detto articolo, di realizzarlo per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, l'articolo 6 di tale direttiva dev'essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale la quale consente che detto piano o progetto, dopo la sua valutazione negativa ai sensi del paragrafo 3 di detto articolo e prima della sua adozione definitiva in applicazione del paragrafo 4 del medesimo, sia completato con misure di mitigazione della sua incidenza su tale zona e che la valutazione di detta incidenza venga proseguita. L'articolo 6 della direttiva 92/43 non osta invece, nella stessa ipotesi, a una normativa che consente di definire le misure di compensazione nell'ambito della medesima decisione, purché siano soddisfatte anche le altre condizioni di attuazione dell'articolo 6, paragrafo 4, di tale direttiva.

3) La direttiva 92/43 dev'essere interpretata nel senso che essa non osta a una normativa nazionale che prevede che il soggetto proponente realizzi uno studio dell'incidenza del piano o del progetto di cui trattasi sulla zona speciale di conservazione interessata, sulla base del quale l'autorità competente procede alla valutazione di tale incidenza. Tale direttiva osta invece a una normativa nazionale che consente di

² Ai sensi dell'art. 276 TFUE

demandare al soggetto proponente di recepire, nel piano o nel progetto definitivo, prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale dopo che quest'ultimo abbia formato oggetto di una valutazione negativa da parte dell'autorità competente, senza che il piano o il progetto così modificato debba costituire oggetto di una nuova valutazione da parte di tale autorità.

4) La direttiva 92/43 dev'essere interpretata nel senso che essa, pur lasciando agli Stati membri il compito di designare l'autorità competente a valutare l'incidenza di un piano o di un progetto su una zona speciale di conservazione nel rispetto dei criteri enunciati dalla giurisprudenza della Corte, osta invece a che una qualsivoglia autorità prosegua o completi tale valutazione, una volta che quest'ultima sia stata realizzata."

Nella richiamata sentenza la Corte specifica, tra l'altro, che in generale la Direttiva habitat 92/43/CEE non osta ad una normativa nazionale che consenta – per motivi di interesse generale e nonostante un parere negativo di compatibilità ambientale – la prosecuzione del procedimento autorizzatorio di un piano od un progetto che abbia incidenza su una zona speciale di conservazione a meno che non sussista una soluzione alternativa che comporti meno conseguenze nocive per gli habitat naturali. Tuttavia, secondo la Corte, la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) deve essere effettuata in maniera assolutamente completa ed esaustiva, con definizione delle misure di mitigazione/protezione, già nella fase di approvazione del progetto preliminare e le misure di mitigazione, cioè le misure tese ad evitare o ridurre l'incidenza negativa di un piano o progetto, debbono essere individuate e previste nel corso della VINCA, e non possono essere introdotte dopo l'approvazione di questa, e del progetto cui la VINCA si riferisce; la valutazione della VINCA deve essere demandata ad un soggetto diverso, e terzo, rispetto al proponente e l'eventuale integrazione di nuove prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni non può riguardare il progetto o piano che sia stato precedentemente valutato, in seno alla VINCA, negativamente, a meno che detto piano o progetto non venga sottoposto ad una nuova valutazione dell'autorità preposta. La Corte ha ritenuto quindi che *Spetta al giudice del rinvio verificare se, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva «habitat», il «tracciato viola» debba essere considerato una soluzione alternativa che presenta inconvenienti per l'integrità della zona speciale di conservazione denominata «Fiume Mignone (basso corso)» minori rispetto al «tracciato verde».*

Con sentenza n. 10164/2021 del 05/10/2021 il TAR ha annullato le sopra richiamate delibere *In applicazione delle suindicate norme nazionali, soggette a disapplicazione, nei sensi sopra indicati, hanno dato corso ad un progetto di opera pubblica in ordine al quale, allo stato, non v'è certezza che costituisca quello che comporta "i minori inconvenienti per l'integrità della zona".*

1.3 L'ANALISI DELLE ALTERNATIVE DEL CORRIDOIO

Stante quanto sopra riportato è stato prodotto uno specifico documento volto ad effettuare una nuova analisi delle alternative legate al corridoio da perseguire. Per gli approfondimenti specifici si rimanda al documento "Analisi delle alternative di corridoio" T00IA50AMBRE02A, di seguito si riporta una sintesi delle analisi effettuate e le principali criticità riscontrate.

Lo scopo del citato documento ha l'obiettivo primario di rispondere a quanto richiesto dalla sentenza del TAR 10164/2021 in merito alla necessità di effettuare un'analisi delle alternative dal punto di vista dell'Incidenza Ambientale. A questo si aggiungono inoltre alcuni aspetti peculiari del territorio. In particolare, il documento illustra la modalità che si ritiene ad oggi il miglior compromesso tra le diverse esigenze, da quelle funzionali a quelle ambientali (paesaggistiche e naturalistiche) e quelle di testimonianza dei beni e dell'archeologia.

Si è quindi partiti da un'attenta disamina dei vari decreti autorizzativi e dai pareri resi dagli Enti Competenti in merito alle diverse soluzioni proposte sul territorio. Come definito nel paragrafo precedente, infatti, nel corso degli anni, ANAS ha ampiamente studiato e proposto soluzioni alternative che ottimizzassero le interferenze con i numerosi vincoli ambientali, paesaggistici ed archeologici che connotano il territorio stesso.

Sono quindi stati presi a riferimento i seguenti documenti:

- Elementi chiave derivanti dalla precedente procedura di VIA di cui al parere n. 2289 del 20/01/2017;
- Elementi chiave derivanti dalla sentenza del TAR 10164/2021;
- Gli elementi chiave derivanti dalla concertazione con gli stakeholder.

Detta disamina ha portato quindi all'individuazione, tra i diversi tematismi e punti di attenzione ambientale di analisi, dei seguenti aspetti principali per l'analisi delle alternative di corridoio

- **Vincoli derivanti dalla Pianificazione e Paesaggio**
- **Vincoli derivanti dall'archeologia**
- **Vincoli derivanti dal contesto naturalistico di pregio**
- **Vincoli derivanti dal contesto idrogeologico e geomorfologico**

Sono quindi stati analizzati diversi tracciati afferenti ai corridoio presenti sul territorio per raggiungere l'A12 e che sono stati esemplificati in:

- Corridoio Tarquinia;
- Corridoio Ranchese;
- Corridoio Mignone.

Le immagini seguenti riportano l'esemplificazione grafica di detti corridoio.

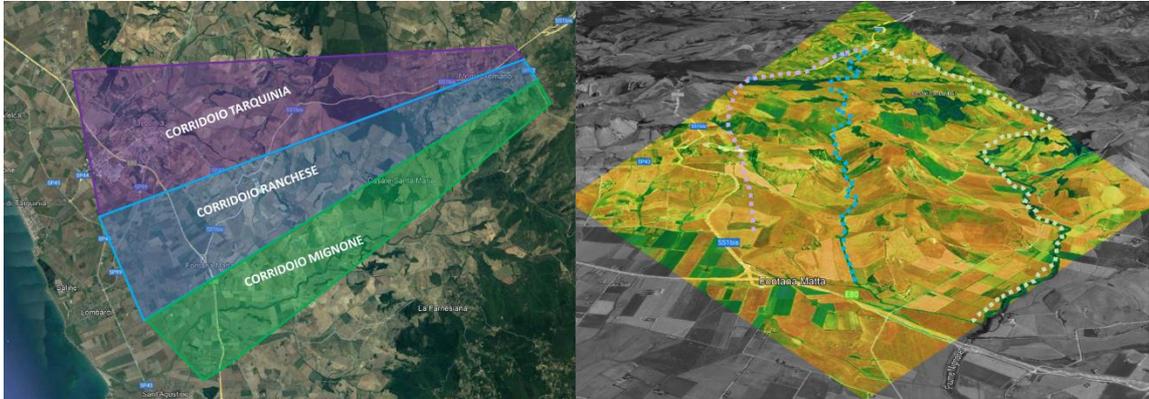


Figura 1-2 Corridoi di analisi dei tracciati alternativi

Come già brevemente descritto nei capitoli precedenti, l'area di intervento è stata nel corso del tempo ampiamente studiata ed analizzata, andando a realizzare numerose alternative sia di corridoio sia di tracciato all'interno del singolo corridoio, al fine di cercare di minimizzare le singole problematiche che, in un territorio così ricco e complesso di elementi naturali, archeologici e paesaggistici, inevitabilmente si vengono ad incontrare.

La figura sottostante ben esplicita tali tentativi evidenziando la presenza di 5 alternative di corridoio ed e tre varianti locali di tracciato

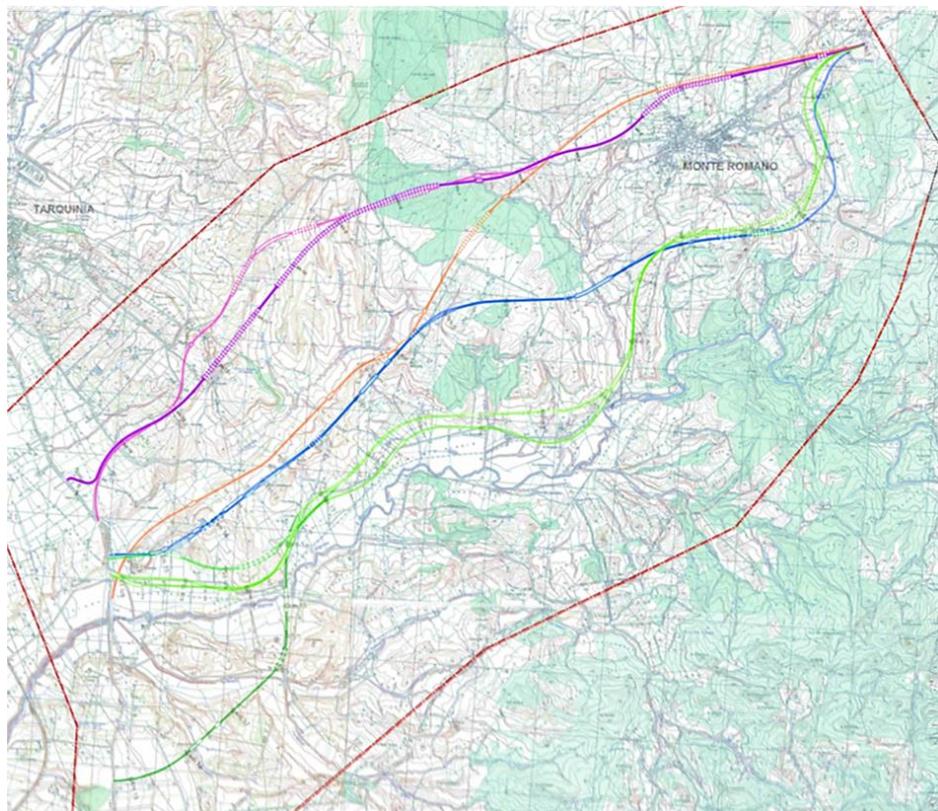


Figura 1-3 Totalità delle alternative studiate nello SIA del tracciato Verde

In particolare, nel già citato processo di analisi, sono state individuate dapprima l'alternativa:

- Viola: rappresenta il progetto definitivo approvato nel 2008
- Blu: tracciato originariamente proposto dalla Regione Lazio
- Verde: tracciato sviluppato da ANAS (con tre alternative locali esemplificate in Verde 1, Verde 2, e Verde 3 rappresentative delle tre parti terminali del tracciato Verde)

In una seconda fase sono state poi aggiunte:

- Rosa Tracciato sviluppato da ANAS nel 2003 e rappresenta l'oggetto del DEC/DSA/2004/00198 del 18/03/04
- Arancione: tracciato sviluppato a livello di progetto di massima in occasione della presentazione dello SIA del progetto relativo al collegamento fra l'attuale svincolo sulla S.P. Vetralla-Tuscania e la contrada Cinelli.

Appare tuttavia evidente come reiterare detta analisi delle alternative rispetto ad un numero così ampio di percorsi risulterebbe poco efficace, avendo di fatto già percorso tale processo nel corso della procedura di VIA citata nella premessa del presente documento.

Nella citata relazione delle alternative di corridoio si è scelto pertanto di effettuare l'analisi unicamente rispetto ad alcune di dette soluzioni, ritenute maggiormente performanti ed anche in relazione al loro stato approvativo.

In particolare si è quindi scelto di analizzare:

- **L'alternativa viola del 2008,**
- **L'alternativa verde quale tracciato preferenziale emerso dall'ultimo SIA,**
- **L'alternativa gialla derivante dall'ottimizzazione del corridoio Ranchese dopo la prima fase di concertazione con gli enti locali,**
- **L'alternativa ciano derivante da ulteriore ottimizzazione del corridoio Ranchese ai fini ambientali,**
- **L'alternativa grigia derivante dall'ottimizzazione del corridoio Ranchese-Tarquinia ai fini ambientali.**

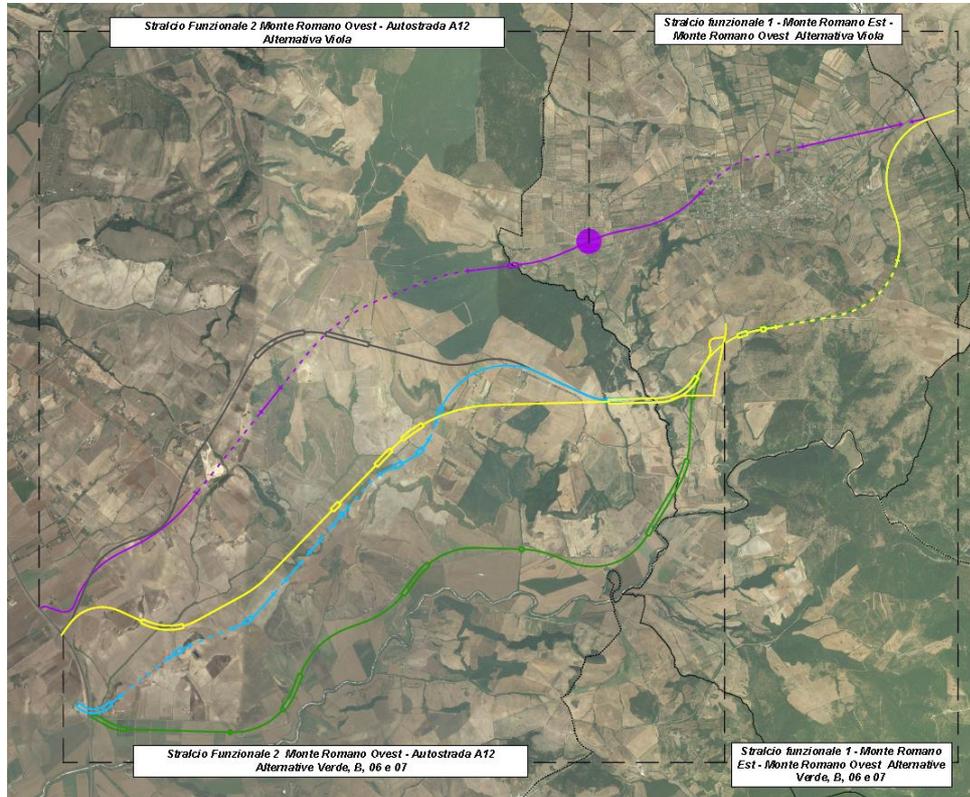


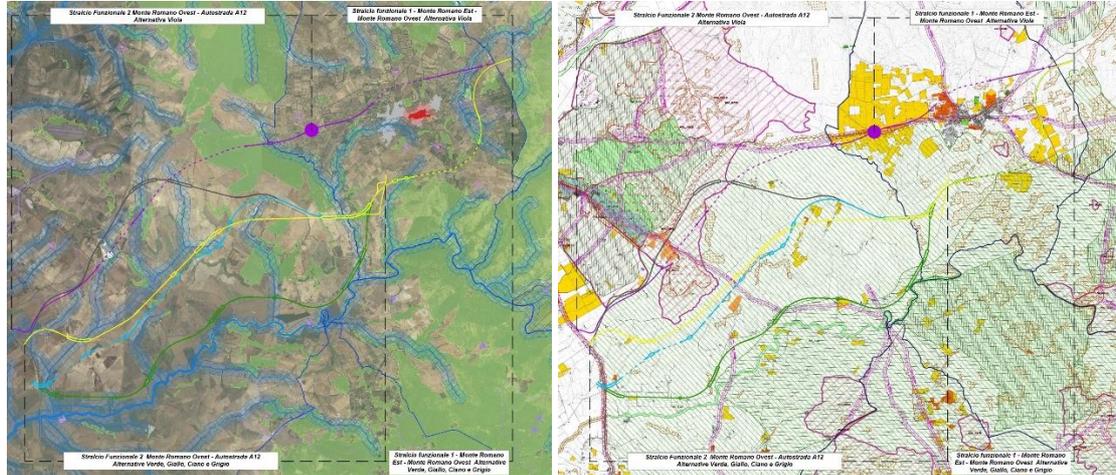
Figura 1-4 Alternative poste a base dell'analisi

Come si evince dall'elenco puntato precedente, a seguito di quanto analizzato dai diversi pareri ed in funzione dell'approfondita concertazione con gli stakeholder territoriali, è stato ulteriormente analizzato il territorio, inserendo nell'analisi una nuovo set di alternative progettuali "ottimizzata" e concertata con gli Enti Locali, reiterando la valutazione rispetto ai temi chiave di cui al Capitolo 4.

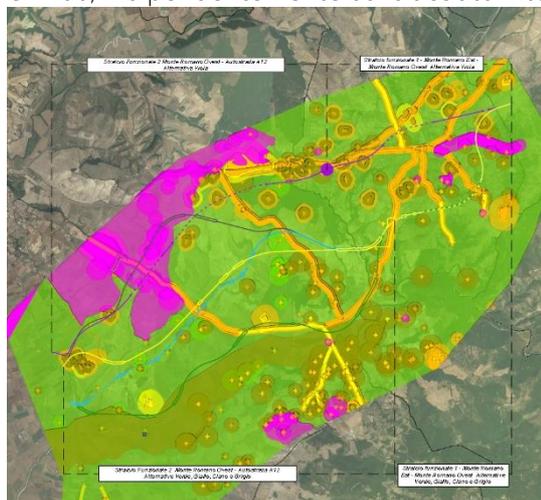
La metodologia di analisi è stata di tipo quali-quantitativa, ed ha permesso di confrontare le diverse soluzioni di progetto in merito a diversi indicatori.

In particolare:

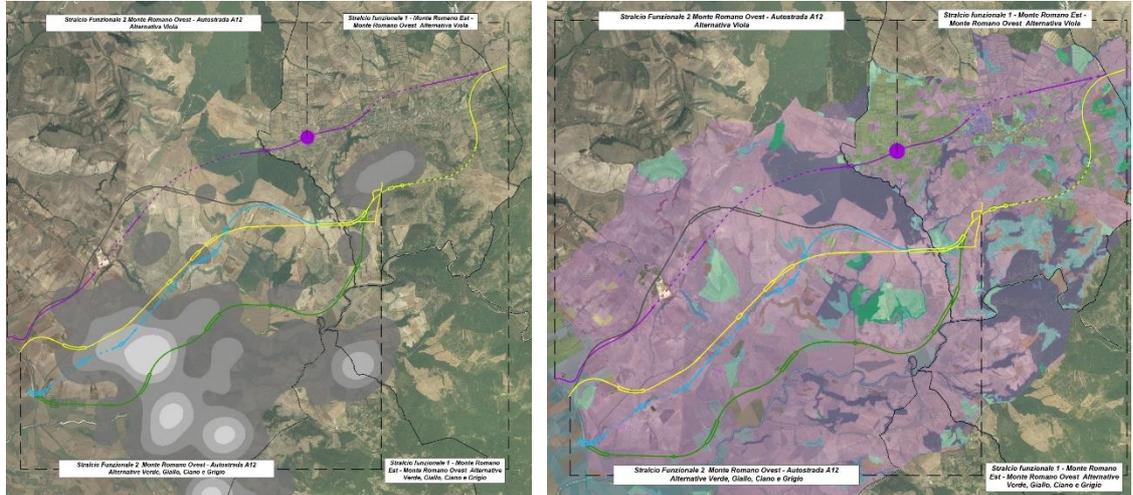
- Vincoli derivanti dalla Pianificazione e Paesaggio: sono stati analizzati i vincoli derivanti dal PTPR recentemente approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 5 del 21 Aprile 2021, pubblicato sul B.U.R.L. n. 56 del 10 giugno 2021, supplemento n. 2. Sono stati analizzati i vincoli Paesaggistici ex art. 142 e 136 del D. Lgs. 42/2006 – Tavola B nonché i beni Culturali così come richiamati nella Tavola C. Tra gli elementi di attenzione si riporta la presenza del sito Unesco all'interno del corridoio di Tarquinia.



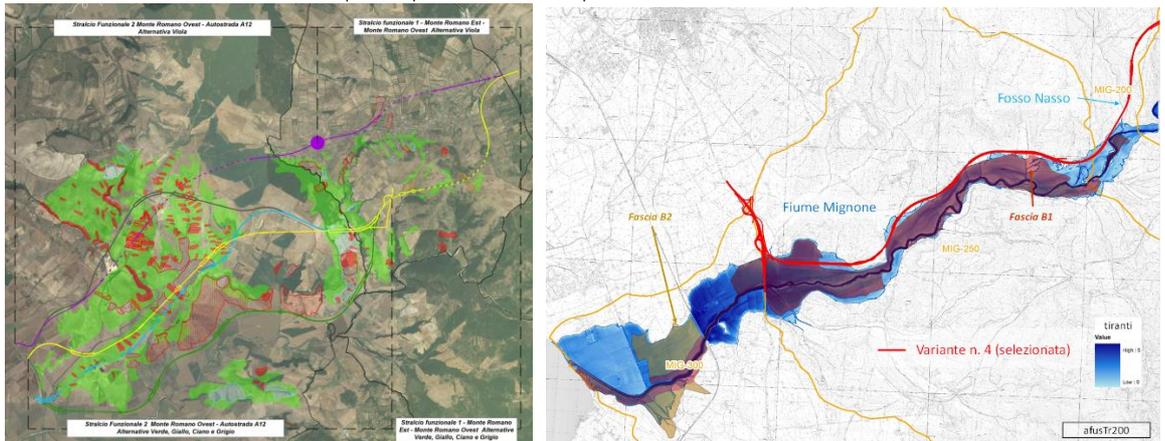
- Vincoli derivanti dall'archeologia: In merito agli aspetti archeologici si è fatto riferimento agli Studi Archeologici effettuati durante la procedura di VIA (tracciato Verde) del progetto in esame. In detta sede è infatti stata effettuata un'attenta valutazione delle potenzialità archeologiche di un'area vasta il fuso, all'interno della quale vengono realizzate le diverse ipotesi progettuali. Per la nuova comparazione delle alternative si è fatto riferimento al Rischio Assoluto come determinato nella fase di SIA – Relazione Archeologica di prima fase. La valutazione si basa su una tabella del rischio archeologico nella quale ad ogni tipologia di evidenza è stato associato un valore numerico tra 0 e 1400, indipendentemente dal tracciato interferente con il vincolo.



- Vincoli derivanti dal contesto naturalistico di pregio: anche per tale indicatore si è partiti da quanto analizzato nello SIA e dalle valutazioni effettuate in occasione dei monitoraggi propedeutici alla progettazione definitiva ed esecutiva del tracciato Verde. E' stata quindi considerata la Vegetazione Reale presente sul territorio, la presenza di Siti della Rete Natura 2000 ed i dati di monitoraggio del Falco Grillaio, specie protetta particolarmente attenzionata nell'area.



- Vincoli derivanti dal contesto idrogeologico e geomorfologico: è stato inoltre valutato il territorio sotto il profilo dei vincoli geomorfologici ed idraulici andando a valutare la presenza di dissesti ed il rischio di esondazione dei principali corsi d'acqua nell'area.



L'analisi di detti indicatori ha messo in luce alcuni elementi peculiari del territorio, oltre ad una complessità già nota ed evidenziata dai vari iter autorizzativi. In particolare è emerso come la tratta compresa tra monte Romano Est e lo svincolo di Tarquinia (ex - Monte Romano Ovest) presenti una complessità vincolistica ed ambientale molto meno marcata rispetto alla seconda parte, dove invece si alternano nei diversi corridoi, aspetti legati all'archeologia ed alla biodiversità.

Quanto sopra, unita ad esigenze di tipo funzionali meglio esplicitate nel paragrafo successivo, ha fatto emergere la possibilità, per altro già evidenziata dalla stessa Commissione VIA nel Parere del 2017, di separare l'intervento in due stralci funzionali distinti:

- **Monte Romano Est – Tarquinia**: utile al bypass dell'abitato di Monteromano che attualmente attraversato da un notevole traffico, soprattutto di tipo pesante (merci). Tale tratta funzionale ha quindi dei notevoli benefici di tipo ambientale sia sulla popolazione esposta all'inquinamento che sulla sicurezza stradale;
- **Tarquinia – Civitavecchia (Autostrada A12)**: che rappresenta la restante parte del tracciato per il completamento del collegamento relativo alla SS675 Umbro Laziale.

1.4 L'ESIGENZA DELLO STRALCIO FUNZIONALE MONTE ROMANO EST – TARQUINIA

Come anticipato nel paragrafo precedente, la conclusione dell'analisi delle alternative ha messo in luce un territorio differente dal punto di vista paesaggistico ambientale, tra il tratto nell'intorno di Monte Romano rispetto a quello successivo, che scende nelle valli del Ranchese e del Mignone.

Tale elemento ha fornito un preliminare spunto per la suddivisione in tratte funzionali dell'infrastruttura. Uno degli obiettivi primari dell'intervento, infatti, come meglio descritto nel paragrafo 3 è quello di migliorare le condizioni di circolazione stradale, favorendo la mobilità ed incrementando gli standard di sicurezza stradale nell'area di intervento.

La rete stradale di riferimento attuale infatti vede una mobilità che da e verso il porto di Civitavecchia, dopo un breve tratto sull'A12, percorre la SS1 bis, infrastruttura a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia.

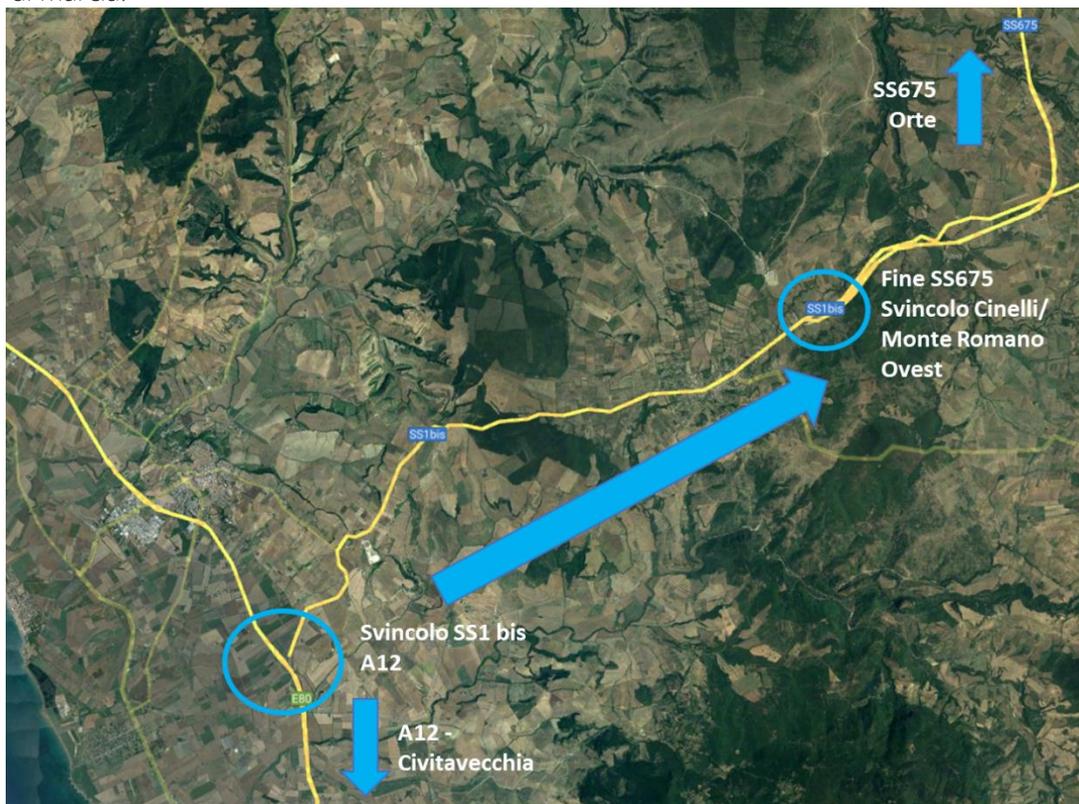


Figura 1-5 Ambito infrastrutturale di riferimento situazione attuale

La SS1 bis, per raggiungere la SS 675 allo svincolo di Cinelli, tratto dal quale l'infrastruttura diventa a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia, attraversa il centro abitato di Monte Romano.

Proprio detto attraversamento risulta essere una delle criticità maggiori nel completamento del collegamento in esame. Come evidente dalla Figura 1-6 l'attraversamento del centro abitato comporta numerosi punti di conflitto, dai restringimenti di carreggiata, agli attraversamenti pedonali, alle interferenze con il trasporto pubblico locale.

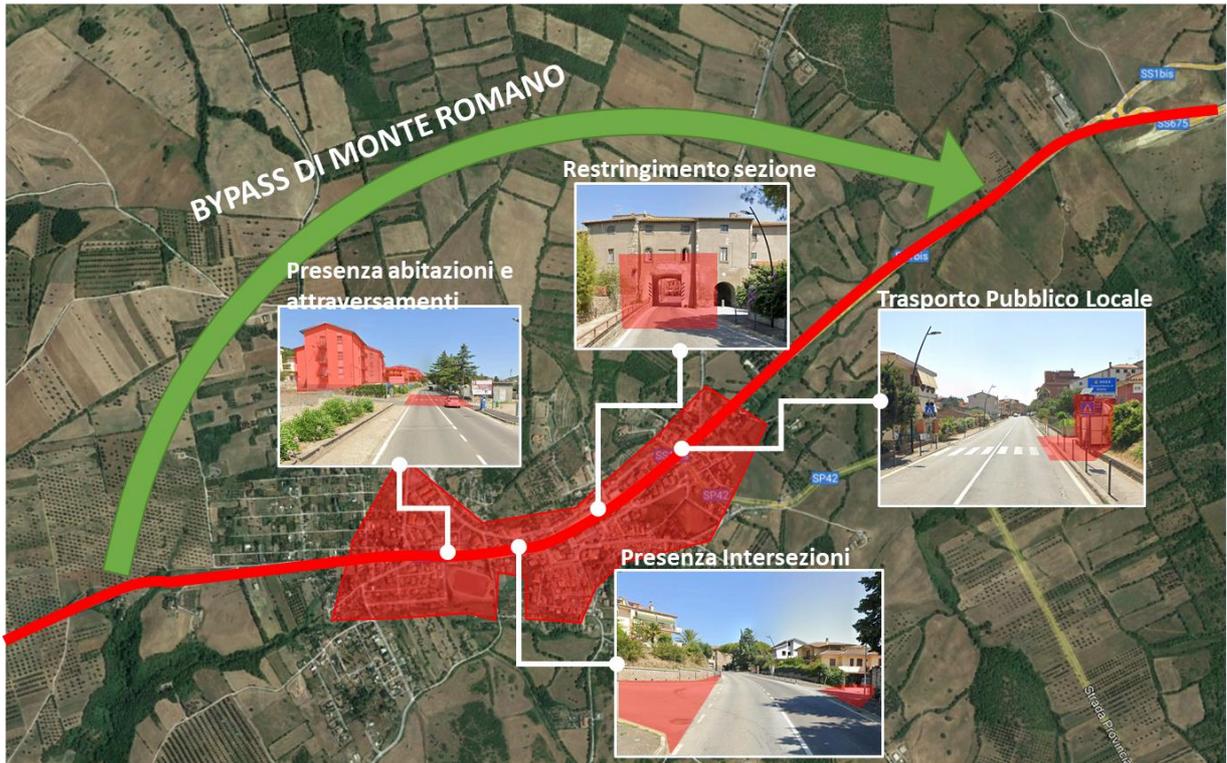


Figura 1-6 Elementi di criticità caratterizzanti il primo stralcio funzionale

Tali elementi risultano dei forti punti di discontinuità in relazione alla mobilità di media-lunga percorrenza che caratterizza il tratto Civitavecchia – Orte, soprattutto in relazione ai mezzi pesanti.

Oltre a dette interferenze sul traffico occorre inoltre evidenziare e valutare le interferenze che il traffico trasferisce alla popolazione interessata di Monte Romano, sia dal punto di vista acustico, atmosferico che in relazione ai possibili eventi incidentali.

Stante quanto sopra riportato, ed in relazione anche agli esiti delle analisi ambientali effettuate nel documento "Analisi delle alternative di corridoio" T00IA50AMBRE02A, sinteticamente riportate nel capitolo precedente, che hanno evidenziato una minore criticità dal punto di vista ambientale per il tratto in esame, si è scelto di distinguere due tratte funzionali:

- **Monte Romano Est – Tarquinia:** utile al bypass dell'abitato di Monteromano che attualmente attraversato da un notevole traffico, soprattutto di tipo pesante (merci);
- **Tarquinia – Civitavecchia (Autostrada A12):** che rappresenta la restante parte del tracciato per il completamento del collegamento relativo alla SS675 Umbro Laziale.

Riassumendo l'esigenza e l'opportunità della suddivisione in due tratte deriva principalmente da due considerazioni:

1. Diversa situazione vincolistica, che vede la prima tratta insistere su un territorio sensibile ma meno vincolato;
2. Necessità di superare l'abitato di Monte Romano per motivi di sicurezza stradale, cogestione del traffico e di impatto ambientale sulla cittadinanza.

E' opportuno specificare come la realizzazione dello stralcio funzionale non preclude in alcun modo la realizzazione dello stralcio successivo, secondo un set di alternative di corridoio che sarà approfondito nello SIA del secondo stralcio funzionale.

Attualmente è infatti in fase di studio da parte di ANAS il completamento del tracciato della SS675, attraverso la realizzazione e l'analisi di nuovi tracciati alternativi che interessano principalmente il Corridoio Tarquinia (prosecuzione del tracciato precedentemente approvato) e del corridoio Ranchese, attraverso il sottopassaggio del Bosco della Turchina.

Si evidenzia comunque che il presente stralcio è sostenibile, o meglio funzionale, sia dal punto di vista tecnico che trasportistico e risolve una serie di criticità che come sopra richiamato migliorerebbero la situazione attuale sia dal punto di vista trasportistico che ambientale.

Oggetto del presente Studio è pertanto il solo stralcio funzionale Monte Romano Est – Tarquinia.

Di seguito si riporta la struttura dello SIA.

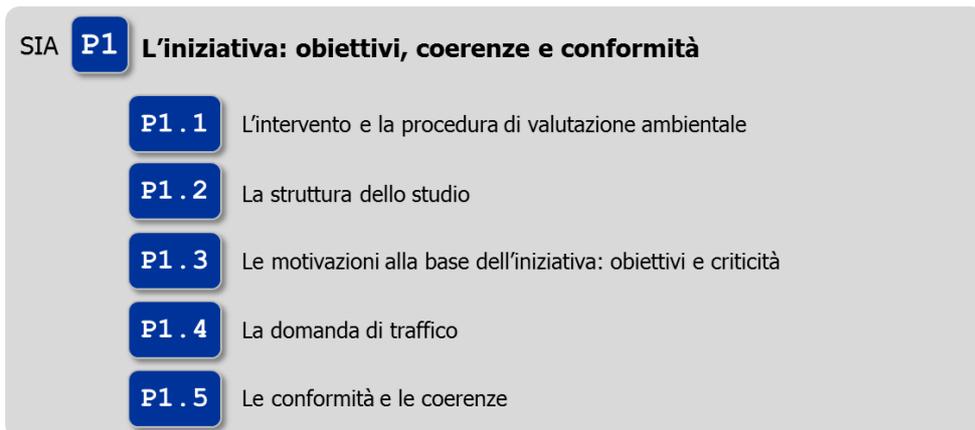
2 LA STRUTTURA DELLO STUDIO

Nello specifico, quindi, rispetto a quanto espresso al capitolo precedente, il presente Studio di Impatto ambientale si compone di 6 Parti:

- PARTE 1 → L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità;
- PARTE 2 → Lo scenario di base;
- PARTE 3 → Documento di fattibilità delle alternative;
- PARTE 4 → L’assetto futuro e l’intervento;
- PARTE 5 → Gli impatti della cantierizzazione;
- PARTE 6 → Gli impatti delle opere, dell’esercizio e le ottimizzazioni.

Il presente Studio è redatto in conformità alla normativa vigente, considerando quanto indicato dal DL.gs. 152/2006 e smi in particolare da quanto dettato dall’Allegato VII, di cui all’articolo 25 co. 4 del D.Lgs. 104/2017; si evidenzia inoltre che per la redazione dello SIA sono state prese a riferimento le Linee Guida SNPA, 28/2020 “Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale”, approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente (SNPA)³; la pubblicazione delle Linee Guida SNPA, ha infatti concretizzato quanto previsto dall’art. 25, co. 4 del D.Lgs. 104/2017, ed hanno permesso l’uniformazione, la standardizzazione e la semplificazione dello svolgimento della valutazione di impatto ambientale.

Al fine di fornire un quadro complessivo delle principali tematiche affrontate all’interno di ogni parte si può far riferimento alla figura sottostante.



³ISBN 978-88-448-0995-9, maggio 2020.

SIA **P2** **Lo scenario di base**

P2 . 1 La rete e l’infrastruttura attuale

P2 . 2 Il contesto ambientale

P2 . 2 . 1 Aria

P2 . 2 . 2 Geologia e acque

P2 . 2 . 3 Territorio e suolo

P2 . 2 . 4 Biodiversità

P2 . 2 . 5 Rumore

P2 . 2 . 6 Salute umana

P2 . 2 . 7 Paesaggio

SIA **P3** **Documento di fattibilità delle alternative**

P3 . 1 L’opzione zero

P3 . 2 Le alternative indagate

P3 . 3 La migliore rispondenza agli obiettivi – scelta della soluzione di progetto

P3 . 4 Conclusioni

SIA **P4** **L’assetto futuro e l’intervento**

P4 . 1 La configurazione di progetto e le opere

P4 . 2 La cantierizzazione

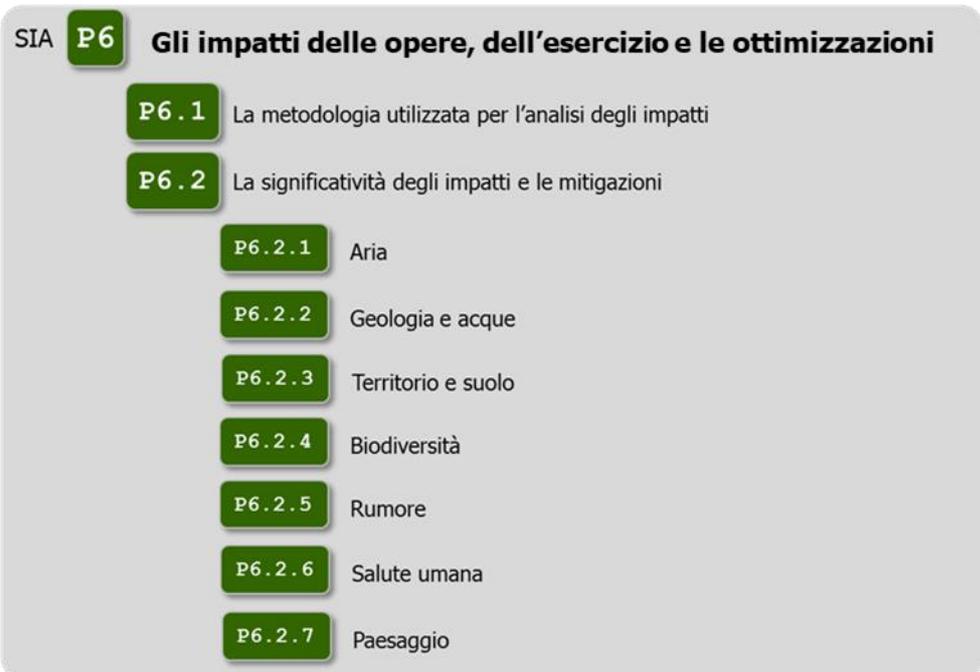


Figura 2-1 Struttura del presente Studio di Impatto Ambientale

In relazione alla struttura sopra definita il presente documento riporta esclusivamente al Parte 1 relativa agli obiettivi, coerenze e conformità dell'iniziativa prevista. Per le parti a seguire si rimanda agli appositi documenti dello Studio.

3 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ

3.1 OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO TECNICO

Le motivazioni che hanno reso necessaria la redazione dello stralcio della SS675 Monte Romano Est – Tarquinia, derivano dalle criticità che sono state riscontrate nel tratto di intervento, caratterizzate principalmente da raggi planimetrici non coerenti con i più recenti standard normativi, situazioni tipiche delle strade senza uno studio geometrico impostato per generare standard minimi di sicurezza e di comfort di marcia, con caratteristiche geometriche e di sezione non corrispondenti alle classi stradali individuate nel DM 5.11.2001.

Oltre a ciò, si segnala anche l'attraversamento del centro abitato di Monte Romano, con le relative problematiche già evidenziate nel Par. 1.4.

In considerazione dell'utilizzo della strada statale in esame, come unico collegamento tra la A12 e la SS675 in direzione di Orte, la situazione attuale risulta notevolmente critica.

Alla luce di ciò si è reso necessario prevedere un intervento che risolvesse tali criticità da un punto di vista tecnico, in particolare eliminando le problematiche relative alla sicurezza stradale, bypassando il centro abitato di Monte Romano, agevolando così la circolazione veicolare (con particolare riferimento al traffico pesante) e garantendo maggiori standard di sicurezza.

Stante le criticità che sono state sinteticamente sopra riportate, ANAS S.p.A. si è posta alcuni obiettivi tecnici nell'aggiornamento della progettazione dell'infrastruttura (che come visto nella parte iniziale della presente relazione è frutto di un processo approvativo risalente al 2009), al fine di superare le problematiche connesse all'esigenza di mobilità. Tali obiettivi sono di fatto intrinseci sia nella "mission" di ANAS sia nella logica della progettazione integrata ormai consolidata nei processi di lavoro posti in essere.

Nella logica di assegnare sempre con maggiore enfasi al processo progettuale una modalità di evoluzione che si basi su quella che si potrebbe definire "progettazione per obiettivi" nel presente studio, come si spiegherà meglio nella parte della scelta del metodo di lavoro per la definizione delle alternative di progetto (Parte 3 del SIA), assume un ruolo di primaria importanza l'individuazione, l'interpretazione e la caratterizzazione degli "obiettivi di progetto". Con ciò si sottolinea che si vuole intendere un'analisi a 360 gradi ovvero non limitare la caratterizzazione e sistematizzazione delle motivazioni dell'intervento ai soli aspetti tecnico-funzionali ma estendendo ciò anche a quelli ambientali.

In questi paragrafi, pertanto, si esegue questa lettura del progetto distinguendo per praticità e per vocazione gli obiettivi tecnici e funzionali da quelli ambientali.

Per i primi, si sottolinea l'importanza di un'analisi specifica in quanto essi sono tutt'altro che scontati, ovvero se da un lato rappresentano il "core business" dell'iniziativa insita nella natura stessa della proposta dall'altro hanno un significativo effetto certamente sociale ma tale da individuare ottimizzazioni anche per la qualità ambientale e di vivibilità del territorio nel quale si inserisce l'opera. Tali obiettivi, pertanto, se pur non esplicitati all'interno dei singoli documenti di progettazione, possono essere estrapolati dalle logiche dei processi progettuali nonché dalle grandezze numeriche utilizzate negli studi trasportistici.

A tale riguardo è possibile individuare dei Macro Obiettivi Tecnici, declinati sul caso specifico in esame, da cui discernono diversi Obiettivi Specifici Tecnici, in una struttura ad albero.

In linea generale è possibile individuare i seguenti Macro Obiettivi Tecnici correlati all'infrastruttura in progetto:

- MOT.01 Migliorare la mobilità di lunga percorrenza a livello locale;
- MOT.02 Migliorare la sicurezza stradale;

Secondo quanto sopra esposto è quindi possibile far corrispondere, ad ogni Macro Obiettivo Tecnico uno o più Obiettivi Specifici. Di seguito si riportano quelli individuati in relazione all'intervento in esame.

MOT.01 - Migliorare la mobilità di lunga percorrenza a livello locale

- *OST.1.1 Adeguamento della sezione stradale:* nel perseguimento del MOT.01 l'adeguamento della sezione di progetto si traduce in una migliore efficienza del trasporto su strada, riducendo i tempi di percorrenza;
- *OST.1.2 Riduzione delle interferenze alla circolazione:* obiettivo della progettazione è quello di eliminare le interferenze legate al centro abitato di Monte Romano con il superamento quindi delle numerose intersezioni, nonché le interferenze legate alla commistione di traffici di breve e lunga percorrenza;

MOT.02 – Migliorare la sicurezza stradale

- *OST.2.1 Adeguamento della geometria e della sezione stradale:* il nuovo tracciato deve essere geometricamente coerente in modo tale da garantire la sicurezza stradale per gli utenti, attraverso la realizzazione di rettilinei e raggi di curvatura di dimensioni tali da rispettare i limiti normativi, che siano ben interpretati dagli utenti della strada;
- *OST.2.2 Riduzione dei punti di conflitto derivanti dalle intersezioni:* la nuova tipologia stradale non prevede la presenza di ingressi diretti sull'infrastruttura con particolare riferimento agli ingressi ad abitazioni private e/o particelle agricole di sorta.

3.2 OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE

In analogia a quanto visto dal punto di vista tecnico, nell'ottica di una progettazione integrata e sostenibile vengono di seguito definiti gli obiettivi ambientali che insieme a quelli tecnici costituiscono gli "obiettivi di progetto". Risulta chiaro come la realizzazione di un'opera generi possibili interferenze da un punto di vista ambientale, che verranno analizzate nel proseguo della trattazione, ma comporti anche dei benefici ambientali, rispetto alla situazione attuale. Con la finalità di valutare la compatibilità del progetto sotto il profilo ambientale, sono stati definiti i cosiddetti obiettivi ambientali, sotto riportati, distinguendoli, come fatto per quelli tecnici, in Macro Obiettivi ed Obiettivi Specifici.

- MOA.01 Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale;
- MOA.02 Tutelare il benessere sociale;
- MOA.03 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo;
- MOA.04 Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo;
- MOA.05 Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali;

Secondo quanto sopra esposto è quindi possibile far corrispondere, ad ogni Macro Obiettivo Ambientale diversi Obiettivi Specifici, di seguito individuati.

MOA.01 - Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale

- *OSA.1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale:* obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale circostante l'area di intervento, minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici, archeologici ed architettonici vincolati e di interesse;
- *OSA.1.2 Progettare opere coerenti con il paesaggio:* il tracciato previsto deve essere il più possibile compatibile con il paesaggio circostante, in particolare con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio ossia quegli elementi strutturanti il paesaggio.
- *OSA.1.3 Migliorare la fruibilità del patrimonio culturale e ambientale:* il progetto dovrà il più possibile prediligere soluzioni che permettano la fruibilità dei luoghi caratterizzanti l'area di interesse.

MOA.02 - Tutelare il benessere sociale

- *OSA.2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita:* obiettivo del progetto è quello di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita attraverso la minimizzazione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale;
- *OSA.2.2 Ottimizzare la funzionalità stradale:* il nuovo tracciato deve essere geometricamente coerente in modo tale da migliorare la funzionalità stradale per gli utenti, attraverso la realizzazione di rettilinei e raggi di curvatura di dimensioni tali da rispettare i limiti normativi, che siano ben interpretati dagli utenti della strada;
- *OSA.2.3 Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici:* il presente obiettivo vuole eliminare il più possibile le interferenze tra il progetto e le aree classificate come a pericolosità idraulica e da frane;
- *OSA.2.4 Minimizzare il disturbo durante la realizzazione dell'opera:* obiettivo del progetto è quello di ridurre il più possibile le emissioni atmosferiche ed acustiche durante le fasi di cantiere.

MOA.03 - Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo

- *OSA.3.1 Preservare la qualità delle acque:* obiettivo del progetto è quello di tutelare la qualità delle

acque che potrebbero essere inquinate dalle acque meteoriche di piattaforma. Pertanto, l'obiettivo è quello di prevedere dei sistemi di smaltimento delle acque che tengano in considerazione di depurare le stesse prima dell'arrivo al recapito finale;

- *OSA.3.2 Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili:* nella realizzazione della nuova strada l'obiettivo è quello di minimizzare il consumo di suolo, in particolare rispetto alle aree a destinazione agricola specifica;
- *OSA.3.3 Minimizzare la quantità dei materiali consumati ed incrementare il riutilizzo:* l'obiettivo è quello di cercare di riutilizzare il più possibile il materiale scavato in modo da minimizzare il consumo di risorse riducendo gli approvvigionamenti da cava;

MOA.04 - Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo

- *OSA.4.1 Minimizzare la produzione dei rifiuti:* allo stesso modo dell'obiettivo precedente, in questo caso si intende minimizzare la produzione di rifiuti e quindi minimizzare i quantitativi di materiale da smaltire, favorendo il riutilizzo dello stesso nell'opera stessa di progetto o presso impianti di recupero o siti di deposito definitivo.

MOA.05 - Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali

- *OSA.5.1 Conservare e tutelare la biodiversità:* l'obiettivo riguarda la tutela della biodiversità attraverso la minimizzazione dell'occupazione di aree naturali e semi naturali al fine di non alterare gli habitat naturali presenti sul territorio.

4 LE CONFORMITÀ E LE COERENZE

4.1 L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA ALL'OPERA

Il contesto pianificatorio di riferimento preso in esame (cfr. Tabella 4-1 e Tabella 4-2), in quanto utile a determinare informazioni ed elementi pertinenti all'opera di progetto viene riassunto di seguito:

Pianificazione ordinaria generale

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Territoriale Paesaggistico Regionale	Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 5 del 21 aprile 2021, pubblicato sul B.U.R.L. n. 56 del 10 giugno 2021, Supplemento n. 2.
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale Generale di Viterbo	Il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) è stato approvato dal Consiglio Provinciale in data 18.01.2010 con Delibera n.1 e pubblicato sul supplemento ordinario n.45 al "Bollettino Ufficiale della Regione Lazio" n.9 del 6 marzo 2010.
Comunale	Piano Regolatore Generale di Vetralla	Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.436 il 16/05/2003. Revisione e adeguamento del PRG vigente approvato con DCC n.2 del 09/01/2020
	Piano Regolatore Generale di Monte Romano	Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.183 il 20/01/1984.

Tabella 4-1 - Strumenti di pianificazione ordinaria generale

Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 – Approvato con DPR 14/03/2001
	Piano Nazionale della Logistica 2011-2020	Approvato nel dicembre 2010 ed aggiornato il 26/07/2012 dalla Consulta

Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale		Generale per l'Autotrasporto e la Logistica del MIT ⁴
	Allegato al Documento Economia e Finanza 2019 - Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 09 Aprile 2019
	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) – Orizzonte 2020	Istituito con Legge n. 144 del 1999 ⁵
	Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMTL)	Adottato con deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2020, n. 1050

Tabella 4-2 Strumenti di pianificazione ordinaria separata – Settore trasporti

In considerazione dell'approccio metodologico assunto nel presente studio si è deciso di prevedere la trattazione degli strumenti di pianificazione relativi al settore ambientale all'interno delle singole componenti ambientali interessate dagli stessi, alle quali si rimanda.

4.2 LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE E CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE E DELLE DISCIPLINE D'USO

In merito al sistema vincolistico e delle aree protette si riporta quanto segue in merito alle disposizioni di tutela per le aree ed i beni interessati dall'opera di progetto di cui al Capitolo 4.

Per quanto concerne il sistema dei vincoli e la disciplina di tutela, l'elaborato "Carta dei Vincoli e delle tutele" (T00IA00AMBRE010A) che fa riferimento alla normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, in particolare individua nell'area di studio:

- Beni del patrimonio culturale (viabilità antica);
- Beni del patrimonio naturale e culturale ai sensi del D.Lvo 42/2004 art.143;
- Vincoli c.d. "ope legis" ai sensi del D.Lvo 42/2004 art. 142, comma 1 lettera c) e lettera g), ex L.431/85;
- Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923 (zona est tracciato).

Per quello che concerne la fascia di rispetto dei corsi d'acqua intercettati dal tracciato (Fosso Lavatore D.P.R. 18/12/1957), area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 c.1, lett.c) del D.lgs. 42/2004 e smi, seppur

⁴ Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 12 comma 20, del decreto-legge 95/2012, convertito con legge 135/2012, a decorrere dal 28 luglio 2012 è stata soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica le cui funzioni sono state definitivamente trasferite alla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

⁵ Il MIT ha elaborato una prima versione del PNSS Orizzonte 2020, che è stato oggetto di consultazione pubblica nel mese di marzo 2014. Il PNSS Orizzonte 2020 prosegue l'azione del precedente Piano 2001 - 2010 e ne costituisce un aggiornamento.

direttamente interferita dalle alternative di progetto, come specificato dallo stesso disposto normativo al comma 1 del citato articolo, dette tipologie di beni «sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo [ossia il Titolo I "Tutela e valorizzazione"]», ed ai fini dell'analisi della compatibilità degli interventi in progetto con le disposizioni dettate dal vincolo, si sottolinea come i vincoli di cui all'articolo 142 non hanno a fondamento il riconoscimento di un notevole interesse pubblico del bene tutelato, come per l'appunto nel caso di quelli vincolati in base all'articolo 136, quanto invece la stessa sussistenza di detto bene, considerata a prescindere dal suo specifico valore ed interesse.

Per quanto riguarda le aree boscate (art. 142, c.1, lett.g), l'estensione delle interferenze risulta minimizzata sia in termini di soluzione progettuale scelta nella maggior parte dei tratti interessati (galleria), che rispetto alla lunghezza totale dell'alternativa stessa e dell'area totale delle zone boscate tutelate ai margini del corridoio di intervento.

Sulla base delle evidenze fornite dal quadro del sistema dei vincoli e delle tutele, va analizzata la sezione di pianificazione territoriale in merito alla disciplina con la quale norma le differenti aree sensibili interessate dal progetto. Per la localizzazione dei vincoli paesaggistici, culturali e da pianificazione territoriale, in riferimento all'area oggetto di studio, sono state consultate le seguenti fonti:

- Geoportale della Regione Lazio
- Portale cartografico Provincia di Viterbo
- SITAP Ministero della Cultura
- Piano Territoriale Paesaggistico Regionale del Lazio
- Piano Territoriale Provinciale Generale di Viterbo
- Piano regolatore del Comune di Monte Romano
- Piano Regolatore del Comune di Vetralla.

Per completezza di analisi si riporta anche quanto analizzato in merito alla "Carta dei Vincoli e delle Tutele" (T00IA00AMBRE010A), dalla quale si evince come il tracciato in esame non interferisca con aree protette.

Non sono attualmente presenti lungo il tracciato di progetto beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/04.

Nell'area relativa al cantiere base, all'area di stoccaggio ed ai cantieri operativi, non sono presenti vincoli paesaggistici ai sensi dell'art.142 e beni culturali ai sensi dell'art.10 del D.Lgs 42/2004. L'area di cantiere base ricade all'interno della ZPS IT6030005. È presente, infatti, nella zona ovest del tracciato, lungo il margine sud della SS1Bis per circa 1,6 km, la ZPS denominata "Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate IT60300005.

L'area protetta più vicina al tracciato è la Riserva naturale di Tuscania, EUAP1036 a circa 8 km a nord.

A nord ma non interferito dal tracciato è presente a circa 2,8 km è presente la ZCS denominata "Monte Romano" IT6010058 (ZPS) e IT6010021 (ZSC).

Per quanto concerne la pianificazione paesaggistica regionale, Il **Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)** è lo strumento di pianificazione attraverso cui, nel Lazio, la Pubblica Amministrazione attua la tutela e valorizzazione del paesaggio disciplinando le relative azioni volte alla conservazione, valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi. I contenuti principali del piano riguardano la ricognizione e rappresentazione dei beni paesaggistici e la individuazione degli ambiti omogenei da tutelare in ragione delle caratteristiche e integrità dei beni e la definizione della relativa disciplina di tutela. La redazione del PTPR ha comportato la complessiva revisione dei PTP vigenti che avevano come riferimento la legge "Galasso" per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale del 1985 e la legge del 1939 sulle bellezze naturali, misurandosi oggi con un quadro legislativo delle materie ambientali, culturali e del paesaggio profondamente modificato.

Il Piano territoriale paesistico regionale, quindi, interessa l'intero ambito della Regione Lazio ed è un piano territoriale avente finalità di salvaguardia dei valori paesistici e ambientali ai sensi dell'art. 135 del Codice, in attuazione degli articoli 21, 22 e 23 della l.r. 24/1998.

Il PTPR ottempera agli obblighi previsti dall'art. 156 del D.lgvo n 42/2004, in ordine alla verifica e adeguamento dei Piani Paesistici vigenti; applica i principi, i criteri e le modalità contenuti nell'art. 143 e in più in generale della parte III del Codice.

In ordine alle disposizioni del Codice riguardanti la Pianificazione Paesaggistica il PTPR ha individuato e delimitato, con riferimento al territorio, gli ambiti paesaggistici con relativa attribuzione di obiettivi di qualità paesaggistica che si concretizzano in prescrizioni ed indirizzi tesi a consentire attraverso interventi concreti, l'attuazione della tutela per la conservazione e per la creazione dei paesaggi. Le previsioni e gli obiettivi di qualità paesaggistica riguardano in particolare:

- a) la conservazione degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni paesaggistici sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi, nonché delle esigenze di ripristino dei valori paesaggistici;
- b) la riqualificazione delle aree compromesse o degradate;
- c) la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche degli altri ambiti territoriali, assicurando, al contempo, il minor consumo del territorio;
- d) la individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio, in funzione della loro compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati, con particolare attenzione alla salvaguardia

dei paesaggi rurali e dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO.
Gli elaborati del PTPR:

TAVOLE A (N. 1- 42) - SISTEMI ED AMBITI DI PAESAGGIO

Rappresentano la classificazione tipologica degli ambiti di paesaggio ordinati per rilevanza e integrità dei valori paesaggistici.

Contengono l'individuazione territoriale degli ambiti di paesaggio, denominati Paesaggi, e le fasce di rispetto dei Beni paesaggistici, i percorsi panoramici ed i punti di vista.

I Paesaggi sono classificati secondo specifiche categorie tipologiche denominate Sistemi.

TAVOLE B (N. 1- 42) - BENI PAESAGGISTICI

Rappresentano le aree e gli immobili sottoposti a vincolo paesaggistico.

Contengono la delimitazione e rappresentazione di quei beni del patrimonio naturale, culturale e del paesaggio del Lazio che sono sottoposti a vincolo paesaggistico per i quali le norme del Piano hanno un carattere prescrittivo.

Alle tavole B sono allegati i corrispondenti repertori dei Beni paesaggistici.

Tale rappresentazione costituisce la parte fondamentale del Quadro conoscitivo dei beni del patrimonio naturale, culturale e del paesaggio del Lazio.

TAVOLE C (N.1- 42) - BENI DEL PATRIMONIO NATURALE E CULTURALE

Rappresentano le aree e gli immobili non interessati dal vincolo paesaggistico.

Contengono l'individuazione territoriale dei beni del patrimonio naturale e culturale del Lazio che costituisce l'organica e sostanziale integrazione a quelli paesaggistici.

Alle tavole C sono allegati i repertori corrispondenti ai beni del patrimonio naturale e culturale.

Tale individuazione costituisce la parte complementare del Quadro conoscitivo dei beni del patrimonio naturale, culturale e del paesaggio del Lazio.

TAVOLE D (N. 1- 42) - RECEPIMENTO PROPOSTE COMUNALI DI MODIFICA DEI PTP E PRESCRIZIONI

Rappresentano tramite la classificazione dei paesaggi del PTPR le proposte accolte e parzialmente accolte e relative prescrizioni.

Alle tavole D sono allegate le schede per provincia e le prescrizioni particolari.

Per quanto riguarda la Tavola A (cfr. Figura 4-1), il progetto attraversa i seguenti tipi di paesaggio da est a ovest:

- Paesaggio agrario di continuità;
- Paesaggio naturale (marginale)
- Paesaggio agrario di valore

Inoltre, il tracciato intercetta:

- Aree o Punti di Visuali

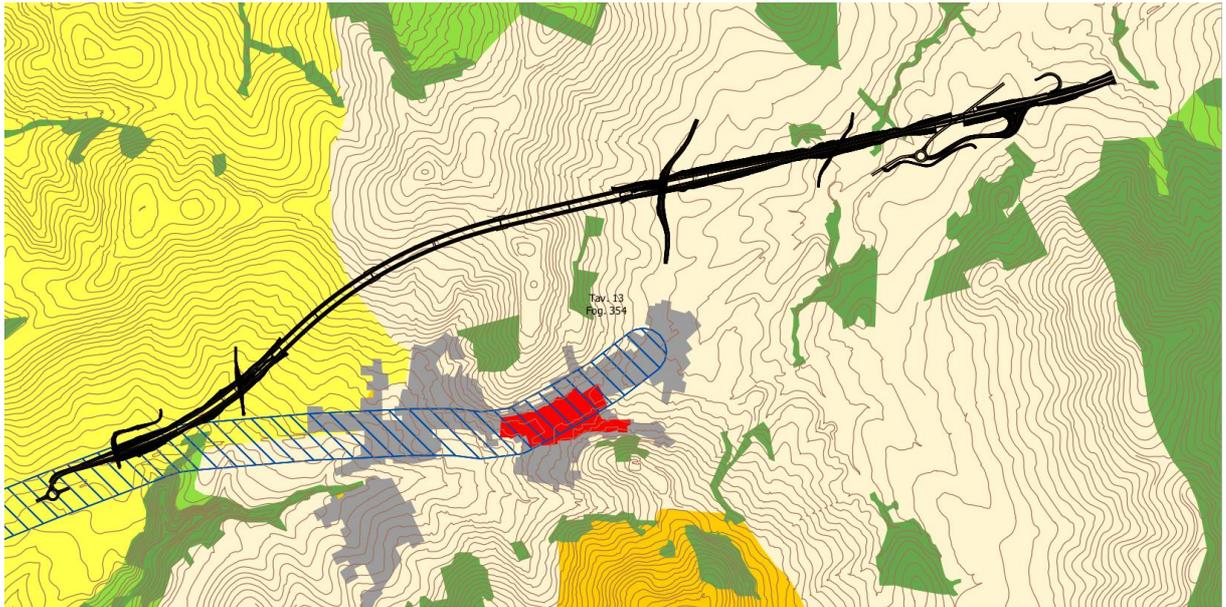


Figura 4-1 - Tracciato sovrapposto su Tavola A del PTPR

Il Paesaggio agrario di valore 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 agricola–produttiva con colture a carattere permanente o a seminativi di media e modesta estensione ed attività di trasformazione dei prodotti agricoli.

In questa tipologia sono da comprendere anche le aree parzialmente edificate caratterizzate dalla presenza di preesistenze insediative o centri rurali utilizzabili anche per lo sviluppo di attività complementari ed integrate con l'attività agricola. La tutela è volta al mantenimento della qualità del paesaggio rurale mediante la conservazione e la valorizzazione dell'uso agricolo e di quello produttivo compatibile.

Per quanto riguarda il paesaggio agrario di valore, si indica la seguente tabella (cfr. Tabella 4-3):

7	Uso infrastrutturale	Fruizione e sviluppo del paesaggio agrario di valore nel rispetto dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Consentiti. Il progetto deve prevedere interventi di recupero e valorizzazione ambientale da realizzare contestualmente all'intervento, dettagliatamente documentati nella relazione paesaggistica
7.2	nuove infrastrutture	Fruizione e sviluppo del paesaggio agrario di valore nel rispetto dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali
7.2.1	viabilità locale	È consentita esclusivamente la realizzazione della viabilità di servizio alle edificazioni esistenti o ammesse dalle presenti norme. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Sono consentiti esclusivamente in assenza di soluzioni alternative. La relazione paesaggistica deve fornire elementi di valutazione sulla compatibilità con il paesaggio, in relazione anche alle modificazioni dei caratteri strutturanti il paesaggio agrario di valore, dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali e documentare interventi di compensazione o mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio circostante da prevedere nel progetto. Il progetto deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.2.3	grande viabilità	
7.2.4	Viabilità di servizio all'uso agricolo o ad altri usi con essa compatibile	È consentita l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati con movimenti di terra massimo di 1,50 ml sopra o sotto il piano di campagna
7.2.5	Percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti nel rispetto della morfologia dei luoghi e delle caratteristiche del paesaggio agrario.
7.2.6	piste ciclabili	Consentite. La relazione paesaggistica deve fornire elementi necessari alla valutazione dell'inserimento nel paesaggio circostante.
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentiti nel rispetto della morfologia dei luoghi e delle caratteristiche del paesaggio agrario. La relazione paesaggistica deve fornire elementi necessari alla valutazione dell'inserimento nel paesaggio circostante.

Tabella 4-3 – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela

Il paesaggio naturale intercettato è estremamente marginale, mentre nel paesaggio agrario di continuità, subordinatamente a valutazione di inserimento paesistico, in tali aree possono essere realizzate infrastrutture/o servizi strettamente necessari a garantire la fruizione dei beni e delle aree di interesse naturalistico secondo le indicazioni specifiche contenute nella tabella B delle norme del PTPR relative al paesaggio agrario di continuità.

Per quanto riguarda la Tavola B (cfr. Figura 4-2) - Tracciato sovrapposto su Tavola B del PTPR, il progetto attraversa i seguenti tipi di Beni paesaggistici da est a ovest:

- Fosso Lavatore (c056_0383) D.P.R. 18/12/1957
- aree boscate art.38 e art.39 NTA

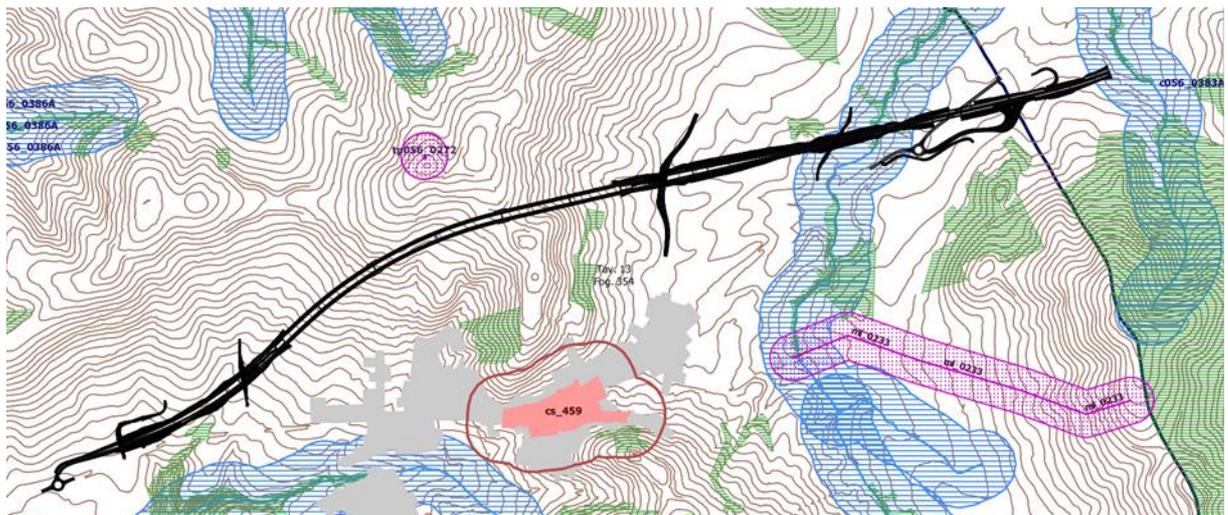
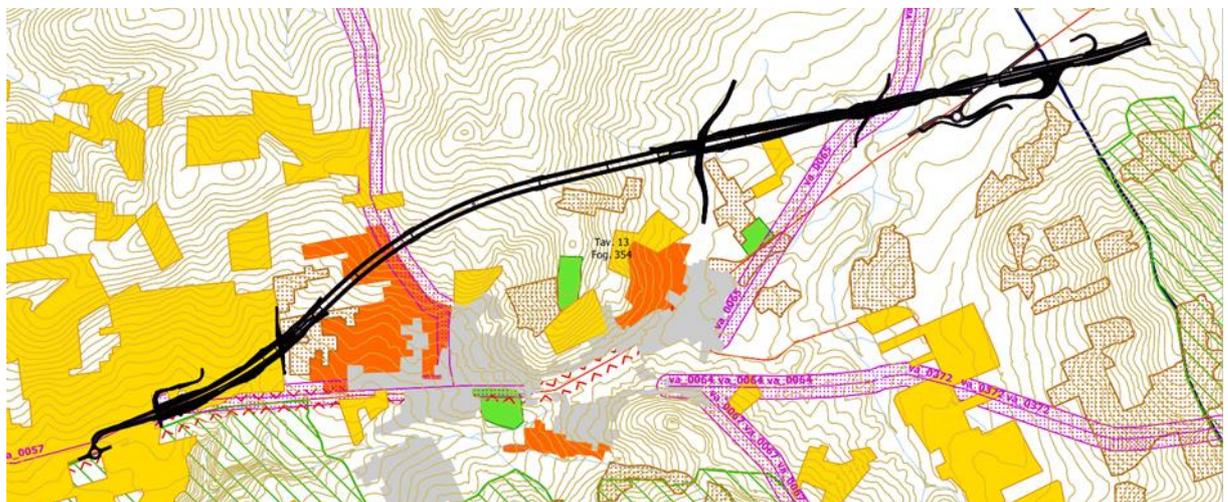


Figura 4-2 - Tracciato sovrapposto su Tavola B del PTPR

Per quanto riguarda la Tavola C (cfr. Figura 4-3), il progetto attraversa i seguenti tipi di Beni del patrimonio culturale da est a ovest:

- va0065/va0057 viabilità antica con fascia di rispetto (strade secondarie dubbie)
- va0058 viabilità antica con fascia di rispetto (strade secondarie dubbie) TRATTO IN GALLERIA
- aree con fenomeni di frazionamento fondiario
- pascoli, rocce, aree nude
- sistema agrario permanente (oliveti)



Per quanto riguarda la Tavola D il progetto non attraversa aree classificate come: recepimento proposte comunali di modifica dei PTP e prescrizioni.

All'art.12 delle norme del PTPR: "Autorizzazione per opere pubbliche" è scritto:

1. Le opere pubbliche possono essere consentite anche in deroga alle norme del PTPR in assenza di alternative localizzative e/o progettuali, ferma restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR per i beni paesaggistici interessati dalle trasformazioni.

2. Per le opere pubbliche statali si applicano le procedure di cui all'articolo 147 del Codice.

3. Gli interventi diretti alla tutela della pubblica incolumità o determinati da cause di forza maggiore sono comunque, consentiti anche in deroga alle norme del PTPR a condizione che le opere previste siano di assoluta necessità e non siano altrimenti localizzabili e siano previsti il ripristino dello stato dei luoghi ovvero adeguati interventi di riqualificazione e recupero delle opere effettuate.

All'art. 33 delle norme "Reti, Infrastrutture e Servizi". è scritto:

1. Il Paesaggio delle reti, infrastrutture e servizi è costituito da porzioni di territorio interessate dalla rete infrastrutturale, viaria, autostradale e ferroviaria di rilevante valore paesaggistico per l'intensità di percorrenza, l'interesse storico e per la varietà e profondità dei panorami che da esse si godono, e dalle aree immediatamente adiacenti ad esse, nonché da aree impegnate da servizi generali pubblici e privati di grande impatto territoriale.

2. Tali ambiti sono perimetrati dal PTPR come aree urbanizzate e producono gli effetti degli articoli 34 comma 8, 35 comma 9, 36 comma 7 e 61 delle presenti norme, già indicate dagli articoli 5 comma 4, 6 comma 5, 7 comma 7, e 31 quinquies della l.r. 24/1998.

3. Il riferimento per la individuazione sono le aree rilevate dalla Carta dell'Uso del Suolo della Regione Lazio nelle classi di uso relative alle Superfici artificiali - Ambiente urbanizzato delle reti infrastrutturali e dei servizi generali pubblici e privati, anche attribuendo un diverso tipo di paesaggio in corrispondenza delle aree obliterate nelle foto aeree ma riconoscibili nella CTR.

4. Il paesaggio delle reti, infrastrutture e servizi è da tutelare unitariamente in ragione della sua funzione di connessione e di fruizione, anche visiva.

5. La tutela è volta alla valorizzazione e riqualificazione dei tracciati stradali e/o ferroviari, al ripristino dei

coni di visuale e al recupero della percezione dei resti antichi e dei quadri panoramici che da essi si godono.

6. Sono individuati come compatibili gli usi correlati alla utilizzazione e alla trasformazione dei tracciati viari e ferroviari e, per zone specificamente individuate, alla realizzazione dei manufatti legati alla viabilità nonché, per le aree interessate da grandi impianti di servizi e infrastrutture pubbliche, all'utilizzazione degli stessi.

Per quanto concerne il **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)** ai sensi della L.R. 38/99, nel 1997 (rappresentato nello Stralcio del Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Viterbo – T00IA00AMBRE06A) attraversa una approfondita fase conoscitiva che ha portato all'approvazione (delib. 3/2000) della 1° Fase di Analisi Territoriale.

Un ulteriore sviluppo del lavoro, più prettamente propositivo, si è avuto con la redazione del Documento preliminare di indirizzo del PTPG (previsto dall'art. 20bis L.R. 38/99) approvato dalla Provincia con delib. C.P. 96/2002. Nel frattempo, sono stati individuati, con delib. G.P. 311/2001, gli Ambiti Territoriali sub-provinciali di riferimento per le attività di pianificazione territoriale e programmazione eco-nomica, intesi come insieme di Comuni appartenenti ad aree geografiche ed amministrative intercomunali aventi caratteristiche affini riguardo la collocazione territoriale, rapporti istituzionali, culturali e sociali consolidati, che possono far ritenere opportuno il ricorso a politiche comuni di organizzazione e sviluppo del territorio.

Anche se il Piano territoriale non è in grado di per sé di determinare lo sviluppo produttivo, può creare le condizioni che favoriscono la sua attuazione, con l'obiettivo di far incontrare la ricerca e le attività produttive attraverso quelli che la Regione chiama "parchi d'attività economiche", in cui trovano posto i cosiddetti incubatoi industriali, volti a favorire la localizzazione di piccole imprese di tipo industriale ed artigianale. In sostanza attraverso questo modello si realizza l'integrazione funzionale delle attività, in cui, oltre le funzioni sopradette, vanno concentrati tutti i servizi connessi alle attività, compreso lo stoccaggio, l'esposizione e la commercializzazione dei prodotti.

Infatti, è forte l'esigenza di disporre di servizi alla produzione che sono molteplici e vanno da quelli più strettamente tecnici e commerciali a quelli finanziari, della formazione e dei servizi più in generale. Ai fini della localizzazione è fondamentale la questione del sistema della mobilità in grado di consentire la connessione tra le diverse funzioni, i grandi servizi direzionali e finanziari. Connessa ai fattori localizzativi è anche la questione della qualità dell'ambiente intesa sia come qualità del paesaggio che dell'aria, dell'acqua e del suolo.

In sintesi, si possono evidenziare una serie di tipologie principali che sono:

- parchi d'attività produttive servizi alle imprese, incubatoi, attività;

- servizi rari istruzione superiore, università, centri culturali, centri di ricerca;
- mobilità reti e nodi di scambio.

Tra gli 8 ambiti individuati (cfr. Figura 4-4) quello relativo al progetto in esame è denominato:

- Ambito territoriale 2: Cimini e Lago di Vico (10 Comuni: Comunità Montana dei Cimini composta dai comuni di Canepina, Caprarola, Ronciglione, Soriano nel Cimino, Vallerano, **Vetralla**, Vitorchiano, Capranica, Vignanello.; insieme a Carboignano)
- Ambito territoriale 7: Costa e Maremma (3 Comuni: Tarquinia, Montalto di C., **Monte Romano**)

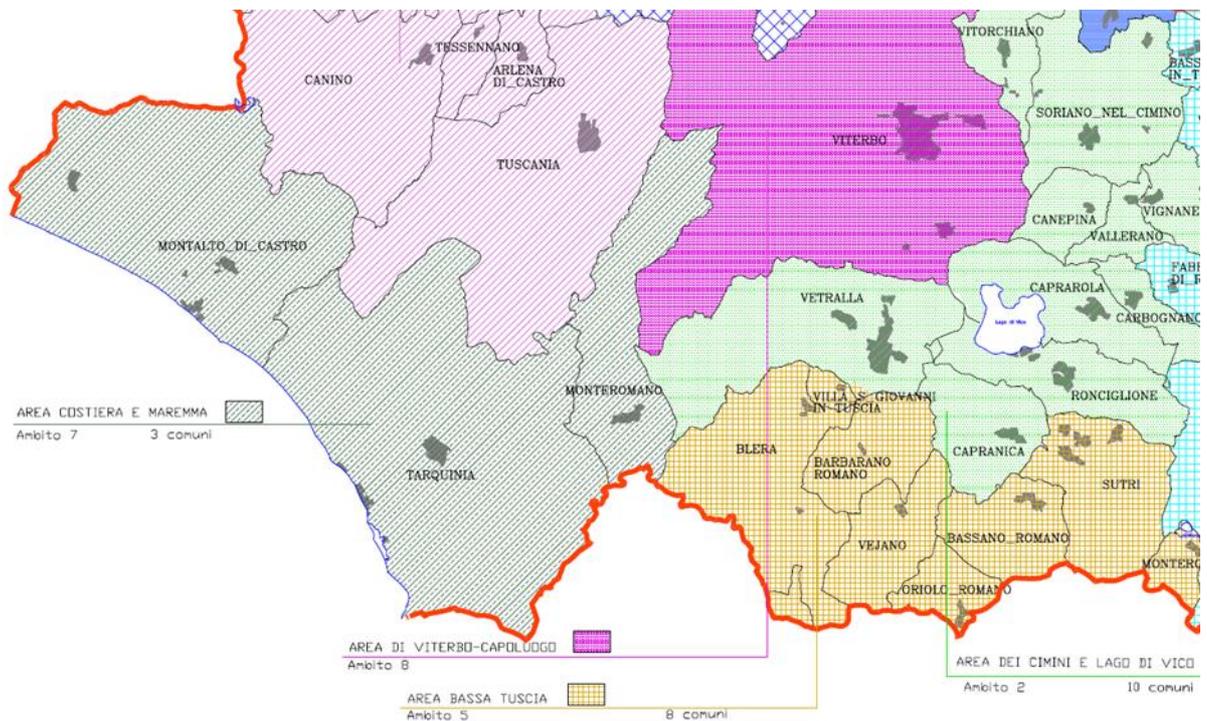


Figura 4-4 - Stralcio della Tavola 3.1.1. Ambiti sub-provinciali PTPG di Viterbo – Aggiornamento 2006

Il Piano tende inoltre ad individuare e pianificare le scelte strutturali essenziali che hanno rilevanza sovra-comunale, incrociando la componente ambientale (vincoli atemporali e non indennizzabili che derivano dalla legislazione paesistica) che rappresenta la cosiddetta invariante del piano ai fini della tutela dell'integrità fisica, con la componente programmatica (anch'essa di carattere strategico) che riguarda essenzialmente il sistema infrastrutturale, le attrezzature di rilevanza territoriale ed il sistema insediativo.

I contenuti proposti nel Piano sono stati sviluppati in cinque sistemi: Sistema Ambientale, Sistema Ambientale Storico Paesistico, Sistema Insediativo, Sistema Relazionale e Sistema Produttivo; questa scomposizione in sistemi, ha permesso di discernere meglio quali sono le caratteristiche e le relative esigenze

dei vari aspetti che caratterizzano la realtà provinciale. Per ognuno di essi si sono individuati degli obiettivi specifici ai quali corrispondono le principali azioni di Piano.

I piani e progetti, che ne derivano, saranno attuati mediante finanziamenti pubblici-privati, e nel definire l'insieme degli interventi si terrà sicuramente conto, per una questione di coerenza e di non sovrapposizione, anche di altre proposte progettuali elaborate in altri strumenti di programmazione quali: Prusst, Docup obiettivo 2 Asse III, Piani socioeconomici delle due Comunità Montane ("Alta Tuscia" e "Monti Ciimini"), Piano d'area Tarquinia Montalto.

Per quanto riguarda il sistema ambientale e storico paesistico, le principali azioni di piano sono:

- Valorizzazione della fruizione Ambientale, attraverso la individuazione dei sistemi di fruizione ambientale e provinciale.

- Al fine di promuovere la fruizione del territorio provinciale in forma integrata, si individua sul territorio una struttura lineare e dei punti di diffusione principali. La struttura lineare sarà costituita da assi viari di penetrazione che andranno ad interessare le aree più pregiate ed importanti, dal punto di vista naturalistico, paesistico e storico archeologico. Per punti di diffusione si intendono quei poli urbani e quei centri di turismo consolidato da cui si dipartono gli assi viari di fruizione.

Parchi Archeologici

Tarquinia – Vulci- via Clodia – via Amerina

Il sistema ambientale (cfr. Figura 4-5) - Stralcio della Tavola 1.4.1. Quadro conoscitivo ambientale PTPG di Viterbo – Aggiornamento 2006va inteso come il complesso dei valori storici, paesistici e naturalistici le cui esigenze di salvaguardia attiva condizionano l'assetto del territorio, non più secondo una visione vincolistica, ma nel senso di coglierne le potenzialità in grado di concorrere allo sviluppo sul territorio, così come proposto nelle linee fondamentali dell'assetto urbanistico dalla Regione, attraverso il PTPG.

Questo sistema rappresenta quindi l'elemento prioritario per le politiche territoriali in quanto è in grado di assicurare il miglioramento della qualità della vita sul territorio.

Per le aree agricole, gli obiettivi e indirizzi per queste aree variano in base alle potenzialità dei suoli ed all'uso attuale e vengono articolati in tre categorie principali.

Per le aree agricole ad elevata redditività:

- qualificazione delle produzioni e commercializzazione dei prodotti derivati;
- interventi pilota per l'agricoltura biologica;
- attività agrituristica, intesa come elemento di congiunzione tra attività economica, paesaggio e fruizione turistica.

Per le aree agricole con prevalente fruizione di conservazione del territorio e del paesaggio agrario:

- individuazione degli ambiti in cui le politiche urbanistiche comunali dovranno incentivare il ripristino e la manutenzione degli elementi arborati (siepi e filari);
- incentivazione della qualificazione della produzione e commercializzazione di prodotti derivati (es. lattiero - caseari).

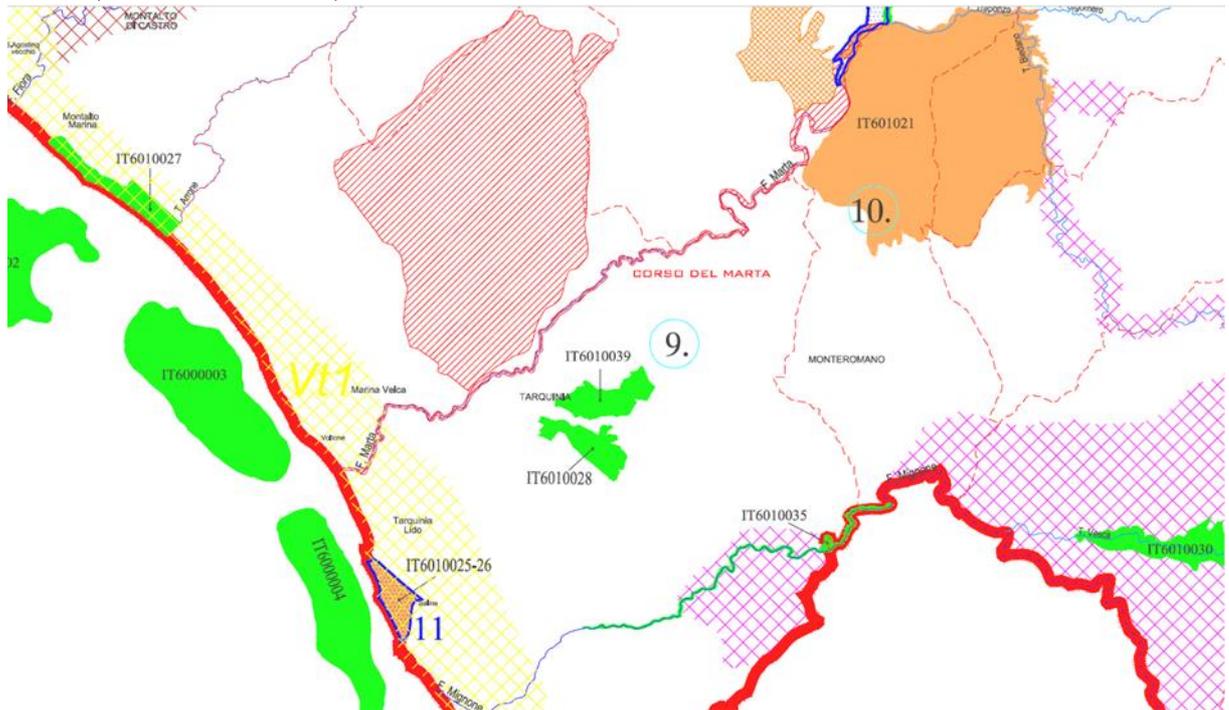


Figura 4-5 - Stralcio della Tavola 1.4.1. Quadro conoscitivo ambientale PTPG di Viterbo – Aggiornamento 2006

Per le aree agricole marginali ed in abbandono:

- previsione di forme di riconversione in base alle caratteristiche dei suoli, ed alla conformazione geo-morfologica, con particolare riferimento ad interventi di riforestazione, rinaturazione ecc.

Complessivamente le indicazioni riferite alle aree agricole saranno quelle di non interrompere le macro-configurazioni naturali esistenti; costruire, riqualificare e/o potenziare una rete di fasce naturali autoctone (es. rive dei corsi d'acqua, delle scarpate, limite dei campi coltivati); prevedere l'individuazione delle priorità per le aree da rinaturare, riequilibrare, riqualificare l'elaborazione di studi sulla compatibilità ambientale.

Tra gli obiettivi del PTPG, in riferimento al sistema insediativo, una serie che tende a migliorare la qualità insediativa, a limitare il consumo di suolo, ridurre l'impatto dell'edificazione, è necessario garantire la compatibilità dei processi di trasformazione con la salvaguardia delle risorse del territorio siano esse quelle ambientali che storico - culturali, e assegnando al verde urbano un ruolo di equilibrio ecologico oltre che di servizio.

Da non trascurare la necessità di ottimizzare il sistema della mobilità, realizzando un sistema intermodale

tale da garantire la razionale distribuzione delle funzioni nel territorio compatibilmente alle risorse pubbliche ed in grado di consentirne la reale fruibilità.

Il disegno organizzativo sul territorio si configura come un sistema a rete in grado di connettere e rendere accessibili i nodi più significativi nei settori produttivi e dei servizi.

Sarà necessario favorire la distribuzione spaziale delle funzioni strategiche per realizzare un sistema integrato di nuove centralità urbane con particolare attenzione a quelle che si collegano alle direttrici di connessione con altri capoluoghi provinciali, nonché realizzando nuovi parchi di attività correlati al sistema dei servizi rari. Andrà completata inoltre la rete infrastrutturale comprensiva dei nodi di scambio per una razionale interconnessione ferro - gomma in grado di fornire un soddisfacente livello di servizi per la mobilità in connessione con le grandi direttrici nazionali e transnazionali, completando altresì la rete di connessione tra le residenze ed il lavoro.

Per il sistema insediativo, tra gli obiettivi il Piano regionale individua una serie di obiettivi che tendono a migliorare la qualità insediativa, a limitare il consumo di suolo, ridurre l'impatto dell'edificazione, è necessario garantire la compatibilità dei processi di trasformazione con la salvaguardia delle risorse del territorio siano esse quelle ambientali che storico - culturali, e assegnando al verde urbano un ruolo di equilibrio ecologico oltre che di servizio.

Andrà completata inoltre la rete infrastrutturale comprensiva dei nodi di scambio per una razionale interconnessione ferro - gomma in grado di fornire un soddisfacente livello di servizi per la mobilità in connessione con le grandi direttrici nazionali e transnazionali, completando altresì la rete di connessione tra le residenze ed il lavoro. Da non trascurare la necessità di ottimizzare il sistema della mobilità, realizzando un sistema intermodale tale da garantire la razionale distribuzione delle funzioni nel territorio compatibilmente alle risorse pubbliche ed in grado di consentirne la reale fruibilità.

In posizione geografica intermedia tra le altre aree si trovano i comuni della premaremma la cui situazione è tra le più difficili e necessitano di interventi nella rete dei trasporti e di valorizzazione e rivitalizzazione, oltre che con servizi migliori a fronte di un elevato fenomeno di spopolamento. Quest'ambito è caratterizzato da notevoli elementi di pregio naturalistico, costituiti da un armonioso sistema collinare, con particolari esempi di organizzazione agricola tradizionale. Dai dati censuari si evince come fenomeni di decentramento abitativo dall'area romana tendano ad interessare i Comuni del basso viterbese, confinanti con la provincia di Roma e localizzati lungo o nelle vicinanze delle principali vie di comunicazione. Questo mette in luce il rapporto problematico che esiste con l'area romana, consistente nel fenomeno di inglobamento nella periferia di Roma, quasi una sorta di hinterland della metropoli, dovuto alla forte crescita della capitale e il suo rapido sviluppo radiocentrico ha fatto sì che i centri in questa fascia hanno registrato un forte incremento rispetto alla media provinciale, ma in maniera non pianificata aumentando così i problemi di congestione, di carenza di servizi, di mobilità, ecc.

Una motivazione di questo fenomeno si può ricercare nella mancata attuazione della pianificazione regionale che prevedeva, fin dagli anni '60, il sistema alto-laziale innestato sulla Trasversale Terni-Orte-Civitavecchia. Questo asse di collegamento sia su ferro che gomma, si poneva, e si pone tuttora, come alternativo a quello incentrato esclusivamente su Roma.

Per quanto riguarda il sistema relazionale, infrastrutture e trasporti, tra le principali azioni di piano sono indicate:

Rete stradale interregionale

- Ammodernamento della S.R. Cassia nel tratto Monterosi – Viterbo (bypassare centri abitati Monterosi – Viterbo), tratto residuo Montefiascone – Acquapendente utilizzazione tracciato S.P. Umbro – Casentinese.
- Completamento della Trasversale Nord (tratto Viterbo – Civitavecchia)
- Potenziamento e messa in sicurezza della S.S. Aurelia.

Il trasporto e la movimentazione delle merci e delle persone risultano decisivi per la qualità della vita e dello sviluppo economico, e per questo è necessaria una visione integrata della rete infrastrutturale in grado di combinare il trasporto su ferro con quello su gomma, il trasporto pubblico con quello privato. La mancata capacità programmatica della Regione, invece, ha fatto sì che la rete di collegamento ferroviaria della Provincia abbia subito un declassamento tale da sfiorare lo smantellamento (cfr. Figura 4-6).

Questa crisi del trasporto pubblico trova soluzione, proprio, nel considerare portante il sistema ferroviario per i collegamenti con Roma, mentre quello stradale dev'essere di supporto al primo garantendo il collegamento interno. E, altresì, decisivo il collegamento trasversale con Civitavecchia, che in connessione alla realizzazione del Centro Intermodale di Orte, consentirebbe l'utilizzo pieno delle potenzialità del porto stesso (il più importante del Lazio) e offrire nuove possibilità per il polo industriale di Civitacastellana nonché un'alternativa per il polo industriale di Terni. Così, attraverso il collegamento alla ferrovia Roma-Firenze e l'Autostrada del Sole, si attiverebbe un sistema relazionale di connessione a livello nazionale ed internazionale (cfr. Figura 4-7).

L'importanza del nodo di Orte è evidenziata anche nel P.T.C.P. della Provincia di Terni, in cui si rileva che il maggior numero di fermate delle corse ferroviarie viene effettuato proprio in quella stazione, capace di connettere oltre le linee principali (150 Orte-Ancona e 120 Roma-Firenze) anche le secondarie di collegamento tra le due province (164 Orte-Capranica e 162 Orte-Attigliano-Viterbo).

Decisivo è, anche, il collegamento con l'area romana dove il trasporto collettivo si svolge per l'80% su gomma intasando oltre misura la viabilità attuale, già in difficoltà.

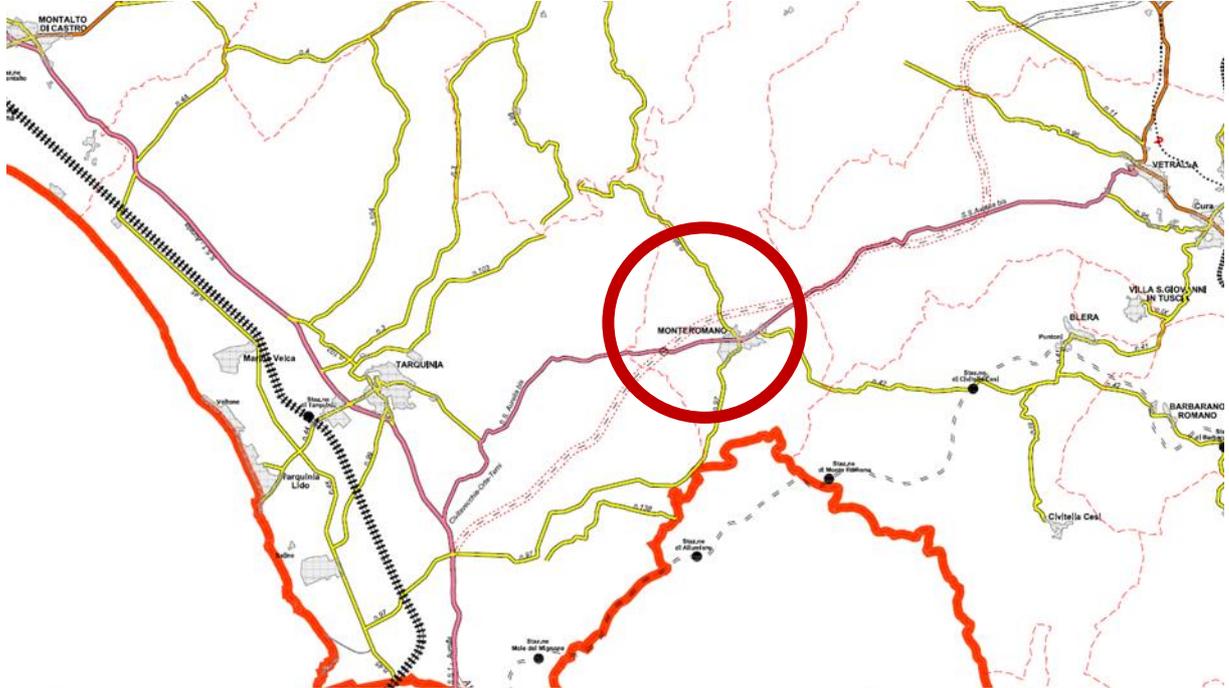


Figura 4-6 - Stralcio della Tavola 4.1.1. Mobilità stato di fatto PTPG di Viterbo – Aggiornamento 2006

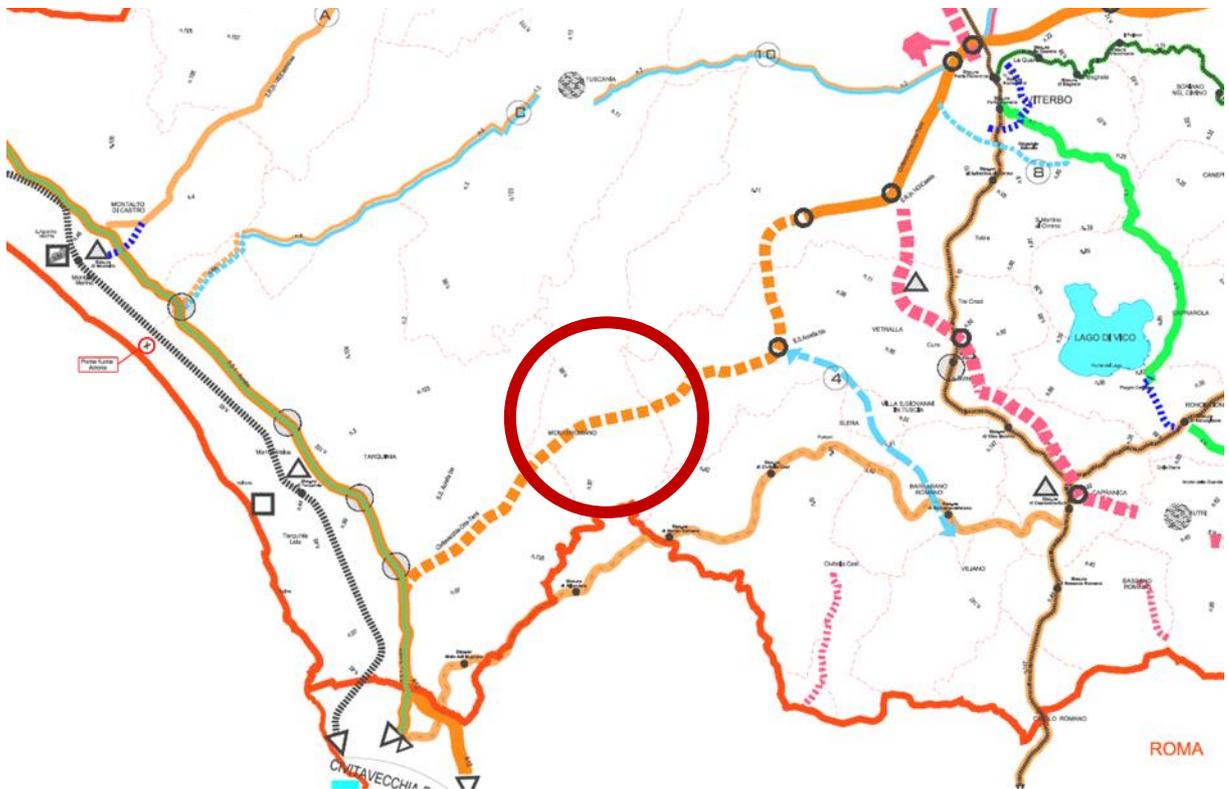


Figura 4-7 - Stralcio della Tavola 4.1.1. Mobilità proposte PTPG di Viterbo – Aggiornamento 2006

Il sistema della mobilità nella provincia di Viterbo è costituito da un insieme articolato di infrastrutture che deriva da una lunga sedimentazione storica, per lo più di epoca romana. Successivamente con la costruzione delle ferrovie e delle autostrade si è giunti all'attuale armatura che ha ribaltato l'assetto precedente. Infatti, dall'analisi del sistema infrastrutturale della provincia emerge l'emarginazione della viabilità principale dai grandi flussi nazionali, derivante dal fatto che l'Autostrada del Sole A-1 interessa in maniera tangenziale il territorio provinciale. In sostanza per il sistema della mobilità vanno migliorate le interconnessioni e i collegamenti regionali attraverso l'adeguamento ed il completamento delle reti di trasporto su ferro e stradali.

A livello più strettamente provinciale l'obiettivo sarà quello di inserire l'attuale sistema infrastrutturale "in rete" amplificandone gli effetti diffusivi, in cui ogni centro urbano (e relativo ambito) assumerà un ruolo strategico nei confronti degli altri ambiti di centralità e dell'intero territorio provinciale. Questa strategicità si caratterizzerà con: aree e nodi di scambio di trasporto intermodale e di collegamento sia interprovinciale che superiore; centri che risentono in maniera marcata l'influenza dei centri maggiori; centri di servizio d'aree sub-provinciali. Questa riorganizzazione avverrà attraverso una ristrutturazione viaria e ferroviaria (potenziamento ed ampliamento), supportata da uno o più assi portanti che collegano le varie centralità urbane, al quale si relazionano le aree "marginali", e vi si innestano "a pettine" le infrastrutture trasversali con diverse caratteristiche e qualità (dalle "strade parco" alle interconnessioni ed alta velocità e capacità di trasporto).

Per quanto concerne la pianificazione comunale, gli strumenti di pianificazione territoriale a livello locale riguardano i 2 comuni attraversati da questo stralcio di intervento: Monte Romano e Vetralla.

Il **Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Monte Romano**, dove si sviluppa la maggior parte del tracciato in esame, è stato adottato con Delibera del Consiglio Comunale del 14 dicembre 1975 e successivamente approvato dalla Regione con modifiche e prescrizioni mediante DGR n. 183 del 20 gennaio 1984. Mediante le Norme Tecniche di Attuazione, il PRG disciplina le destinazioni d'uso relative all'intero territorio comunale e gli interventi pubblici e privati in rapporto alle esigenze di sviluppo economico e sociale, tenendo conto della salvaguardia dei valori umani collettivi, di quelli ambientali e naturali, nonché di quelli produttivi, ai sensi e nel rispetto delle disposizioni legislative nazionali e regionali, vigenti.

Come è possibile visualizzare sulla cartografia della Tavola n.13 Zonizzazione allegata al Prg, il passaggio del nuovo tracciato è già indicato a nord del centro abitato, con l'evidente passaggio in galleria di Poggio Ficonaccia in zona agricola E1 ed E2 – zona agricola normale ed idrogeologica. È indicato il tracciato della superstrada di progetto.



Figura 4-8 - Stralcio della Tavola 13 Zonizzazione del nucleo urbano (scala originale 1:5000) - Fonte: Comune di Monte Romano (tracciato di progetto in tratteggio rosso)

A sud del centro abitato, in località Rotonda e Rotonda bis le aree sono classificate come "E1 ed E2 – zona agricola normale ed idrogeologica". Solo a est del Poggio della Rotonda, in località Fontanile del Torrone è presente un'area classificata come "E4 – zona boschiva". A sud della SP97 Valle del Mignone si segnala la presenza di un'area classificata come "E5 – nuova zona stalle", in località Poggio Barone.

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Vetralla, è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.436 il 16/05/2003. Revisione e adeguamento del PRG vigente approvato con DCC n.2 del 09/01/2020. Il tracciato di progetto attraversa per un breve tratto il Comune di Vetralla, sostanzialmente lungo la SS1 Bis. Nella Tavola 4.1 dell'aggiornamento e revisione del PRG, anno 2020 (cfr. Figura 4-9), il nuovo tracciato attraversa aree classificate come Zone E (parti del territorio destinate ad usi agricoli D.M. 1444/68). Nella parte terminale del tracciato che coincide con il confine tra comune di Vetralla e quello di Monte Romano, è presente a nord dell'asse stradale, ma non intercettata dalle nuove opere stradali, un'area classificata come Zona AP (Proposte di Modifica al PRG vigente).

L'area, in variante al PRG vigente, negli obiettivi e indirizzi, rientra nelle proposte ed osservazioni ritenute accoglibili; l'area è situata in prossimità del tracciato "Civitavecchia-Orte-Viterbo" ed è libera da edificazione. L'azione di Piano AP83 prevede la riclassificazione della ZTO dell'area in esame da E a D2.



Figura 4-9 - Stralcio Tavola 4.1. – Tavola di Progetto Aggiornamenti e Varianti al PRG vigente (scala originale 1:10.000) - Fonte: Comune di Vetralla (tracciato di progetto in tratteggio rosso)

In conclusione, per quanto riguarda il sistema dei vincoli e delle aree protette il tracciato intercetta aree tutelate ai sensi dell'art.142 co.1 lettera c); è presente, inoltre, vincolo ai sensi del R.D. 3267/1923 (zona est tracciato). Pur interessando alcuni tematismi, risulta sostanzialmente conforme da quanto espresso all'art.12 e dall'art.33 del PTPR; la realizzazione del nuovo intervento; in parte in galleria, non comporta una variazione dei rapporti di interrelazione tra il contesto territoriale e le aree sottoposte a tutela. Nel paesaggio agrario di valore la realizzazione di nuova viabilità è consentita sostanzialmente in assenza di soluzioni alternative. Il paesaggio naturale intercettato è estremamente marginale, mentre nel paesaggio agrario di continuità, subordinatamente a valutazione di inserimento paesistico, in tali aree possono essere realizzati infrastrutture/o servizi strettamente necessari a garantire la fruizione dei beni e delle aree di interesse naturalistico secondo le indicazioni specifiche contenute nella tabella B delle norme del PTPR per il paesaggio agrario di continuità.

Il progetto è conforme sia a quanto indicato nel PTPR sia a quanto indicato nel PTPG. I piani urbanistici verranno adeguati secondo lo strumento urbanistico attuativo di riferimento.

Pertanto, alla luce delle analisi effettuate, relative a tutto il sistema di pianificazione preso in esame, dei vincoli e delle tutele, non si rilevano sostanziali incompatibilità in merito all'intervento da realizzare con quanto previsto da tutti i disposti normativi considerati, fatto salvo le acquisizioni delle autorizzazioni previste dagli Enti competenti.

4.3 LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE

Per quanto riguarda la pianificazione ordinaria generale, Il collegamento infrastrutturale non è riportato negli elaborati del Piano paesaggistico regionale, vista anche la natura degli strumenti di pianificazione. Per quanto riguarda le opere di mitigazione ambientale, già in fase di progettazione preliminare si è posta particolare attenzione agli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale; inoltre, il tracciato in esame permetterà di ridurre i flussi di traffico all'interno del nucleo urbano di Monte Romano con un vantaggio sostanziale in relazione alla sicurezza e agli impatti acustici e atmosferici.

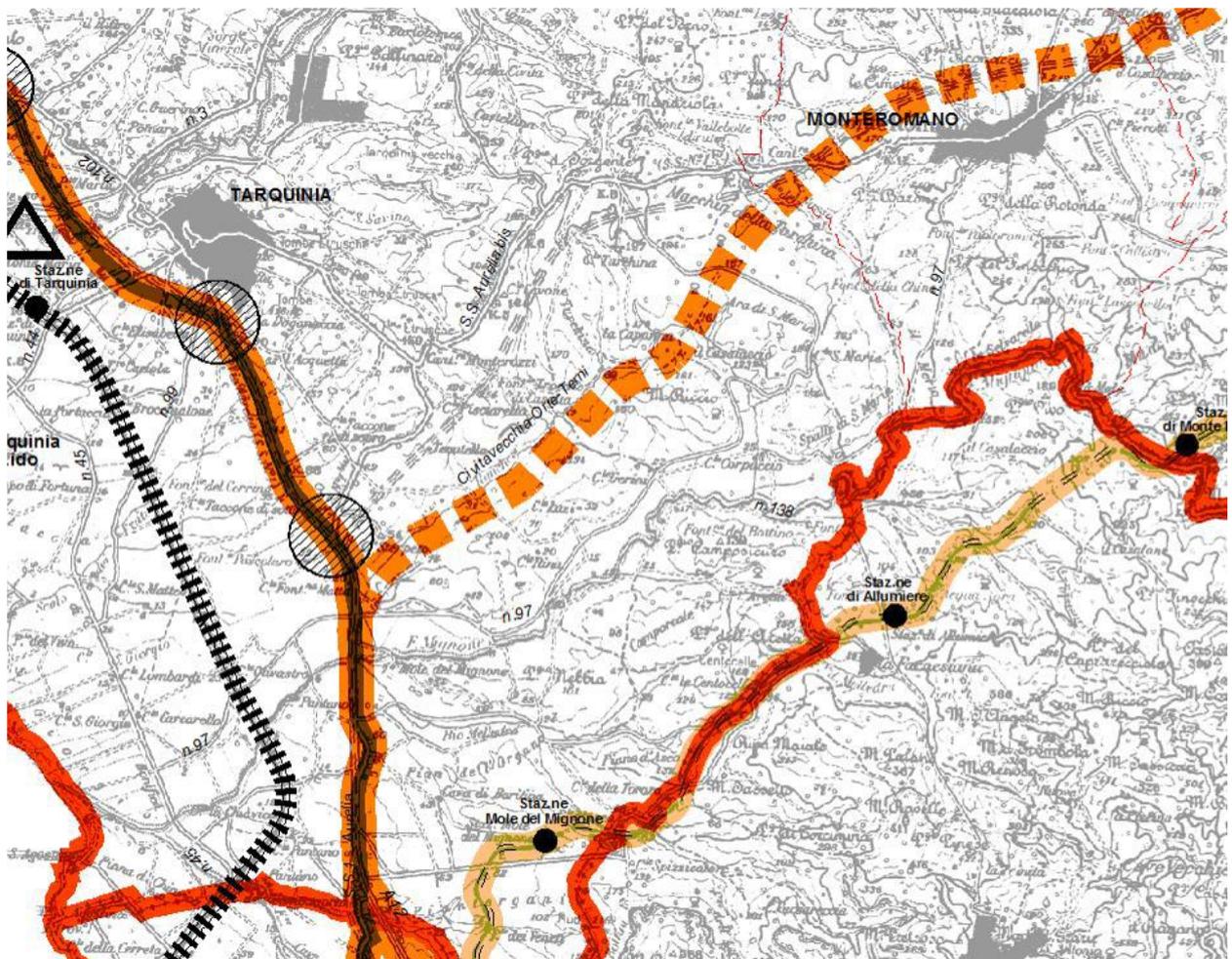


Figura 4-10 - Stralcio Tavola 4.1.2 – Mobilità – proposte del PTPG di Viterbo). Il tratteggiato in arancio indica l'asse trasversale Nord Civitavecchia – Viterbo – Orte.

L'intervento risulta coerente con quanto espresso dal Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Viterbo, in quanto nelle tavole dedicate alla mobilità ed in particolare nella Tavola 4.1.1. "Mobilità proposte PTPG di Viterbo – Aggiornamento 2006" è chiaramente rappresentato il completamento della cosiddetta trasversale nord Civitavecchia – Viterbo – Orte. Il PTPG di Viterbo prevede come prioritario il

completamento dell'asse trasversale Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni, al fine di ottenere un collegamento efficace in direzione est-ovest (art.4.1.3 "Norme Tecniche di Attuazione del Piano, Sistema relazionale, direttive e azioni di Piano") e di consentire la realizzazione ed il decollo del Centro Intermodale di Orte. La direttrice infrastrutturale è rappresentata nella Tavola di Piano 4.1.2 Mobilità (proposte – cfr. Figura 5 10).

Tra le principali azioni di piano, per quanto riguarda il Sistema Ambientale Storico-Paesistico, c'è quella della valorizzazione della fruizione ambientale.

Attraverso l'individuazione dei sistemi di fruizione ambientale e provinciale, al fine di promuovere la fruizione del territorio provinciale in forma integrata, si individua sul territorio una struttura lineare e dei punti di diffusione principali. La struttura lineare sarà costituita da assi viari di penetrazione che andranno ad interessare le aree più pregiate ed importanti, dal punto di vista naturalistico, paesistico e storico archeologico. Per punti di diffusione si intendono quei poli urbani e quei centri di turismo consolidato da cui si dipartono gli assi viari di fruizione.

Per quanto riguarda la pianificazione ordinaria separata-settore trasporti, l'obiettivo dell'analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all'interno del presente studio, non soltanto nell'individuazione delle congruenze tra gli obiettivi del progetto e la previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell'elaborazione ed interpretazione dei rapporti tra i primi ed il modello di assetto territoriale che emerge dalla lettura degli atti di pianificazione e programmazione.

La funzionalità trasportistica del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte per il completamento dell'asse viario Est-Ovest (Civitavecchia – Ancona) risulta totalmente coerente e rientra nel quadro complessivo delle strategie programmatiche comunitarie. Essa, infatti, si configura come una fondamentale connessione infrastrutturale trasversale del territorio centrale italiano. La direttrice viene compresa tra i corridoi plurimodali afferenti alla Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) come collegamento tra paesi iberici – Italia – Balcani.

Tale asse possiede un enorme valore economico e di mobilità per il miglioramento dei commerci interni ed esterni al paese. Più precisamente la funzione trasportistica di questa nuova direttrice presenta elevati livelli di servizio, in ragione anche della propria giacitura territoriale, avente prevalente direzionalità ovest-est, e, pertanto, in grado di esprimere la massima efficienza in termini di implementazione dell'offerta di mobilità per le merci e le persone, compensando l'elevato grado di sofferenza della rete attualmente in esercizio nel medesimo ambito territoriale.

Per quanto riguarda la programmazione e pianificazione a scala nazionale viene espressamente dichiarato all'interno di tutti i piani e documenti analizzati il valore e la priorità di realizzazione di quest'opera infrastrutturale per il rilancio economico dell'intero paese.

Sia nel Piano Nazionale per la Logistica (PNL), sia nel Piano Generale per i Trasporti (PGT), sia nel Piano Generale della Mobilità (PGM), come anche nel Documento di Economia e Finanza (DEF) viene dichiarato che all'interno delle strategie per lo sviluppo del paese, nella previsione di connessione a rete dei fulcri accentratori (città, centri di produzione, interporti...) ricopre particolare importanza l'arco trasversale di connessione tra Civitavecchia e Orte, poi riconnesso con Ancona e in previsione di diretta connessione

con Mestre. Inoltre, si ricorda che questo itinerario viene individuato nell'elenco delle opere strategiche da realizzarsi della Legge Obiettivo 443/2001.

Per quanto riguarda lo stato attuale delle opere la connessione Civitavecchia-Orte risulta già ampiamente impostata poiché il tracciato è quasi totalmente realizzato o in corso d'opera, mancano solamente 20 km c.a. a partire da Monte Romano fino a Civitavecchia (lo stralcio oggetto di questo studio riguarda il Tronco 2 – Lotto 2 – Tronco 3 Lotto 1 Stralcio B Monte Romano - Cinelli).

Il progetto in analisi risulta quindi perfettamente coerente con le politiche nazionali e come ultimo intervento per l'ultimazione della direttrice delineata dai vari piani.

Nell'ambito della pianificazione a scala regionale sono stati confrontati e studiati numerosi strumenti e si è verificata la conformità dell'intervento con le direttive regionali inerenti i trasporti e la mobilità e il territorio. All'interno del Piano Regionale del Trasporto Merci e Logistica (PRTML) tra le strategie e proposte di piano viene chiaramente individuato il polo di Civitavecchia come punto cardine all'interno del territorio dove viene prevista la realizzazione di una piattaforma logistica in accordo con il riassetto del porto per trasformarlo in interporto. Tra gli interventi previsti e promossi risulta chiaro e dichiarato l'asse in analisi di connessione tra i due poli strategici Civitavecchia Orte. L'itinerario in analisi risulta l'unica mancanza per l'attuazione di queste previsioni. Si riscontra quindi la conformità del progetto con le disposizioni di piano.

Si rileva quindi coerenza tra gli obiettivi sia tecnici che ambientali dell'infrastruttura di progetto da realizzare e gli obiettivi della pianificazione analizzata, poiché quanto prefissato concorre al raggiungimento degli scenari prefigurati dagli strumenti di pianificazione. Stanti tali considerazioni, l'intervento di progetto risulta coerente con la pianificazione di settore.

4.4 LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL'OPERA

La finalità del presente paragrafo è quella di verificare che l'intervento di progetto sia coerente con gli obiettivi di base prefissati, sia tecnici che ambientali, per il dettaglio dei quali si rimanda al Cap. 3.

In relazione agli obiettivi tecnici è stato possibile verificare la coerenza dell'intervento in quanto nel suo funzionamento complessivo, il nuovo asse costituisce un potenziamento dell'esistente SS1bis, migliorando lo stato attuale che consta di una sezione stradale ristretta che comporta una elevata congestione di traffico, in particolare nella stazione estiva.

Per quanto riguarda gli obiettivi ambientali, invece, la verifica della coerenza dell'intervento in progetto è stata condotta sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale, in relazione alle analisi effettuate per le singole componenti ambientali, esposte nella Parti successive dello SIA.

Entrando nel merito delle tematiche ambientali, in primo luogo gli obiettivi di base prefissati relativi alla conservazione del paesaggio e del patrimonio culturale vengono rispettati, in quanto il nuovo tracciato previsto non connota una variazione significativa del contesto in relazione ai vincoli o agli elementi paesaggistici, né rispetto gli altri elementi archeologici ed architettonici.

Come visto nella sezione dedicata al sistema vincolistico, con la realizzazione dell'intervento, laddove presenti, si è cercato di mitigare le opere relative al nuovo asse stradale con le aree tutelate interferite; la parte di attraversamento a nord di Monte Romano è effettuato in galleria naturale in attraversamento di Poggio Ficonaccia determinando una notevole diminuzione dell'intervisibilità dell'opera nel contesto paesaggistico. Essendo l'area in cui è inserito l'intervento, un'area a vocazione naturale, la scelta di realizzare l'intervento parzialmente in galleria è in linea con l'obiettivo di conservazione della biodiversità, confermando la coerenza dell'intervento con tale obiettivo.

Il tracciato di progetto, non interferendo aree naturali protette, garantisce la conservazione degli habitat, senza generare alterazioni su questi. Per la localizzazione dell'area di cantiere base all'interno della ZPS IT60300005 è prevista in via preliminare la procedura di Valutazione di Incidenza.

Per quanto riguarda la salute e la qualità della vita, il nuovo intervento si configura come un miglioramento dell'assetto attuale, potenziando il tratto stradale in oggetto, evitando l'allungamento dei tempi di stazionamento e percorrenza dei mezzi che lo percorreranno ed inoltre con soluzioni progettuali maggiormente cautelative per la popolazione (tratto in galleria) in merito alle componenti "Aria e clima" e "Rumore"; pertanto viene rispettata la coerenza con l'obiettivo di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita.

Un ulteriore elemento che concorre alla tutela del benessere sociale riguarda il miglioramento della sicurezza stradale, che rappresenta un altro obiettivo alla base del progetto. Si specifica come, con la realizzazione dell'intervento in esame, passando a nord del centro abitato di Monte Romano, permetterà una forte diminuzione del traffico all'interno del centro abitato stesso, garantendo una maggiore sicurezza rispetto allo stato attuale per la popolazione residente.

Alla luce di quanto brevemente riportato è possibile concludere che l'intervento in oggetto risulta coerente con gli obiettivi di base che si erano prefissati preliminarmente