

SISTEMA RELAZIONALE

Principali azioni di Piano

Rete ferroviaria regionale

- Potenziamento del collegamento Viterbo - Roma (completamento del raddoppio della linea nel tratto Viterbo – Cesano)
- Potenziamento e valorizzazione turistica ferroviaria Viterbo – Civitacastellana – Roma
- Ripristino tratta ferroviaria Civitavecchia – Capranica
- Riattivazione tratta ferroviaria Capranica - Orte

Nodi Interscambio

- Valorizzazione aeroporto Viterbo
- Miglioramento nodo di Viterbo _Porta Fiorentina
- Nodo interscambio per passeggeri e merci di Orte (Centro Intermodale)

Nodi di interesse provinciale, da potenziare (*Piano Trasporti Provinciale*):

- Montalto di Castro
- Tarquinia
- Vetralla
- Capranica-Sutri
- Civita Castellana

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

Rete stradale regionale e locale

- Potenziamento della S.R. Castrense, collegamento Litorale – Alta Tuscia - Umbria
- Collegamento Viterbo(Zona industriale) – Valle del Tevere, con variante all’abitato di Grotte S.Stefano *Prusst*
- Collegamento aree di produzione nocciole Caprarola-Borghetto-ex SS. Flaminia *Prusst*
- Collegamento Lago di Bolsena – A1_Nuovo Casello autostradale (baricentrico tra Attigliano – Orvieto) *Prusst*
- Potenziamento della S.P. Claudia Braccianese

- Potenziamento viabilità costiera parallela alla S.S. Aurelia (Montalto di Castro e Tarquinia), con realizzazione di un ponte sul T. Arrone
- Realizzazione variante al centro abitato di Lubriano (*Piano Triennale 2004-2006*)
- Realizzazione adduzione stradale al ponte sul F. Tevere *Prusst*
- Collegamento tra S.P. Cimina- Polo Ospedaliero di Viterbo
- Collegamento Ambito Bassa Tuscia con la Trasversale nord
- Collegamento Ambito Cimini con Bassano in Teverina
- Collegamento Viterbo—Mare, con Variante all'abitato di Tuscania *Prusst*
- Realizzazione Variante al centro abitato di Onano *Prusst*

SISTEMA RELAZIONALE

Infrastrutture e trasporti.

Premessa

Il trasporto e la movimentazione delle merci e delle persone risulta decisiva 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 programmatoria della Regione, invece, ha fatto sì che la rete di collegamento ferroviaria della Provincia abbia subito un declassamento tale da sfiorare lo smantellamento.

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.

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.

Mentre tutto il nord della Provincia risulta privo di collegamenti ferroviari, quello riguardante il collegamento Viterbo – Roma presenta un utilizzo scarsissimo, in quanto obsoleto e con tempi di percorrenza troppo elevati; basti pensare che questa linea, collegante un capoluogo di provincia, è ancora a binario unico.

L'obiettivo è riqualificare decisamente la tratta Viterbo – Roma , via Capranica, attraverso il potenziamento ed il raddoppio della linea che permetterebbe di mettere in comunicazione il Capoluogo con la Capitale in modo rapido ed efficace agganciandosi al tratto Roma – Cesano (già ristrutturato in occasione del Giubileo 2000); ed il trasporto pubblico su gomma invece, per la sua razionale utilizzazione, potrà essere complementare , connettendo le linee ex-Cotral con le stazioni ferroviarie, ivi compreso il terminal di Viterbo.

D'altra parte va detto che incrementando il numero delle corse ferroviarie diminuirebbe drasticamente quello delle corse degli autobus con una riduzione dei costi significativa.

Un siffatto rapido collegamento consentirebbe il pieno decollo dell'Università, delle attività congressuali, del turismo, delle manifestazioni culturali e folcloristiche della Tuscia.

Inoltre gli attuali assi ferroviari principali di Orte e della fascia costiera conserverebbero la loro funzione di collegamento della Provincia con la rete ferroviaria nazionale.

La linea ferroviaria ex-Cotral, inoltre, può rivestire un'importanza strategica per i collegamenti interni come alternativa a quelli su gomma, e per essa una ipotesi di

riqualificazione e valorizzazione trova la sua ragione d'essere nell'obiettivo della sua utilizzazione a scopi turistici – culturali, in considerazione del fatto che i sistemi territoriali interessati dal tracciato presentano notevoli preesistenze storico-architettoniche connesse a forti valenze naturalistiche.

Nell'ambito della grande viabilità, notevole importanza riveste il completamento della trasversale Orte – Civitavecchia, l'ammodernamento dell'Aurelia, mentre per la Cassia è urgente giungere alla sua completa riqualificazione che, per la delicatezza del territorio attraversato, richiede un'attenta progettazione e relativa valutazione d'impatto.

Oltre ciò, va data la giusta importanza alla viabilità minore, intesa come facente parte di un sistema a rete in grado di fornire tracciati alternativi alle grandi arterie e che pertanto necessita di manutenzione e miglioramenti per supportare efficacemente sia il collegamento tra i centri del viterbese che per rendere effettive le prospettive di sviluppo turistico.

La mobilità

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).

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 della autostrade si è giunti alla 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.

A questo va aggiunta la carenza di accessi diretti al territorio rispetto a questa grande direttrice autostradale nonché ferroviaria della valle del Tevere.

Riguardo questo specifico tema l'obiettivo strategico sarà, perciò, quello del miglioramento della viabilità di penetrazione, con particolare riferimento ai collegamenti dell'Acquesiano e della Teverina con le relative aree contermini dell'Orvietano.

In particolare, così come indicato nello Schema di Piano di Sviluppo Infrastrutturale della Tuscia inserito tra le proposte di intervento della Provincia nel PRUSST denominato “Patrimonio di S.Pietro in Tuscia ovvero Il territorio degli Etruschi”, viene ipotizzato un **asse di collegamento Lago di Bolsena - Autostrada A1.**

A questo asse è legata la necessità della apertura di un **Nuovo Casello** localizzato, di massima, in posizione baricentrica tra le due uscite esistenti di Attigliano e Orvieto (distanti tra loro di circa 32 km.).

Tale ipotesi, sostenuta esplicitamente e più volte sollecitata anche dai Comuni dell'area interessata, tende a creare un punto nodale per il collegamento ai grandi flussi nazionali del territorio provinciale di Viterbo, nonché di quello di Terni.

Su questo punto nevralgico si connette anche un altro **asse di collegamento** provinciale proposto: **Viterbo - Valle del Tevere**, necessario per ottenere un collegamento veloce tra la zona centrale della provincia con le aree produttive e le grandi linee di comunicazione, in particolare con la realizzazione di una Variante al centro abitato di Grotte S.Stefano.

Sempre nella zona è prevista, nel Prusst, la realizzazione sia l'adduzione stradale al ponte sul F. Tevere, che consente un miglioramento nei collegamenti con l'Orvietano, che della Variante al centro abitato di Lubriano.

Collegamenti trasversali

La questione riguarda anche il problema dei **collegamenti trasversali**, che viene affrontato dalla stessa Regione Lazio sostenendo come "necessaria ed improcrastinabile" la riorganizzazione della rete viaria regionale "ovviando al difetto di comunicazione viaria trasversale rispetto al preesistente sistema radiale".

Questo sistema radiocentrico polarizzato sulla città di Roma, ha radici storiche millenarie e rispondeva alle esigenze di diretto collegamento della città con le zone periferiche, seguendo la sua evoluzione storica.

Nonostante questo modello, già dopo la prima metà del secolo, non soddisfaceva più le esigenze di interconnessione tra le varie parti del territorio regionale, nel programma di miglioramento della viabilità nazionale, avviato negli anni '50 e proseguito nei due decenni successivi, al sistema radiale rappresentato dalle consolari si è sovrapposto l'attuale schema autostradale che ripropone rafforzandolo il medesimo modello.

A livello regionale questa necessità di strutturazione a maglia del complesso viario regionale attraverso la sovrapposizione di un sistema di trasversali, era già emersa alla fine degli anni '60, ma che ha preso consistenza programmatica solo negli anni '70 quando è stata concepita una chiusura ad anello del territorio regionale.

Questo doveva avvenire attraverso la "**Trasversale Nord**" (Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni) e il sistema "Dorsale Appenninica" (Terni-Rieti-Torano e Avezzano-Sora-Cassino), con la chiusura sulla fascia tirrenica garantita dal sistema Flacca, Pontina, "Aurelia".

Comunque, anche se i documenti di carattere programmatico e le varie leggi sulla viabilità regionale hanno ripreso, negli ultimi 25 anni, queste indicazioni, i risultati sono risultati non soddisfacenti, come dimostrato dal fatto che, ad oggi, la Trasversale Nord non è ancora terminata.

Quindi, risulta fondamentale il completamento di questa Trasversale, che, oltre a consentire il più vasto collegamento interregionale "dei due mari" (Civitavecchia-Viterbo-Terni-Rieti-Avezzano), consentirebbe la realizzazione ed il decollo del Centro Intermodale di Orte.

Rete Regionale

La Rete Regionale Primaria, nel territorio provinciale, oltre al citato asse trasversale, comprende i collegamenti longitudinali paralleli al sistema autostradale costituiti dalla **S.S. 2 "Cassia"**: ora **S.R. Cassia n. 143** e la **S.S. 1 "Aurelia"**.

A questa, a completamento della rete, si pone la Rete Regionale Secondaria costituita da quella parte dell'attuale viabilità statale in corso di trasferimento alla Regione che non è ricompresa nella rete principale.

“CASSIA”

Per quanto riguarda la Strada di Grande Comunicazione **S.R. Cassia n. 143** il tratto compreso tra Monterosi e Viterbo necessita di un ammodernamento che, in base al documento di politica ambientale della Provincia di Viterbo, tenga conto del problema della sostenibilità ambientale sia per le scelte tecniche che di tracciato, ha l'obiettivo di bypassare i centri abitati (Vetralla-Cura_Capranica_Sutri) che costituiscono delle strozzature rispetto al volume di traffico veicolato su questo tratto che mette in comunicazione Viterbo con la Capitale.

In questo importante collegamento, Viterbo-Roma (nei due sensi) Il disagio risulta aggravato anche e soprattutto dalla cronica mancanza di una valida alternativa di tipo ferroviario.

In questa direzione la Provincia, con il contributo tecnico del proprio Settore competente ha già concordato con i Comuni interessati una prima ipotesi di massima rispetto a questa tratta viaria.

In questo modo la S. P. Cimina (attualmente utilizzata come percorso alternativo alla S.R. Cassia) caratterizzarsi più compiutamente per la sua vocazione di tipo paesistico-ambientale.

Per quanto riguarda il residuo tratto Viterbo-Acquapendente, vale la pena prendere in seria considerazione la possibilità di abbandonare l'attuale tracciato allontanandosi dalla Conca del Lago di Bolsena, utilizzando il tracciato della S.S. 71 (Umbro-Casentinese) : **ora S.P. Umbro-Casentinese n. 152** e della S.S. 74 (Maremmana) : **ora S.P. Maremmana n. 144**, nel tratto passante per Castel Giorgio.

L'attuale tratto che costeggia il Lago di Bolsena potrebbe assumere una fisionomia più consona alla sua valenza paesaggistica.

Il potenziamento di queste direttrici longitudinali è utile per migliorare la diffusione dei grandi flussi di comunicazione provenienti dalla Trasversale Nord attraverso il nodo di Viterbo.

Quindi, sia la Trasversale che la nuova Cassia faranno emergere il nuovo ruolo di **Viterbo** (cerniera del Sistema) come centro di scambio e di servizi a livello sovregionale , così come la parte ad est ed a nord del Lago recuperano il loro territoriale.

E' da ricordare come nella città di Viterbo è in corso di realizzazione il **“Semianello viario”** che dovrebbe porre rimedio al grosso problema della congestione del traffico cittadino, con riflessi anche sulla viabilità di accesso alla città.

“AURELIA”

In relazione al comprensorio regionale di Civitavecchia, una volta ultimato il collegamento con l'entroterra, attraverso la Trasversale Nord, si pone il problema della **S.S. n. 1 “Aurelia”**.

La Regione si pone il problema di come il Porto di Civitavecchia , di rilevanza nazionale, si mette in connessione con l'asse tirrenico, in particolare nel tratto dell'Aurelia che da Civitavecchia porta a Capalbio ed altre dove si riversa un traffico veicolare e di merci di dimensioni insostenibili.

Infatti questa arteria, oltre ad essere l'unica via di comunicazione tra i Comuni di Civitavecchia, Tarquinia e Montalto di Castro, costituisce l'unica connessione con il polo di Grosseto e l'area della Toscana meridionale.

In sostanza l'Aurelia svolge contemporaneamente la funzione di asse a servizio dei grandi traffici interregionali e di strada a servizio del territorio interessato, in particolare dei comuni sopracitati.

Per questo importante asse di connessione ad andamento peninsulare è, quindi, necessario un adeguamento in grado di mettere in sicurezza il tracciato, garantendo il traffico veicolare e la sicurezza dei cittadini utenti, in una dimensione di sostenibilità attenta alle valenze ambientali, paesaggistiche, storico-archeologiche della maremma toscana e laziale.

Le valutazioni relative alle soluzioni sul corridoio tirrenico, in una logica di sviluppo sostenibile, per il tratto laziale, che riguarda la Provincia, fanno riferimento alla necessità di un adeguamento e miglioramento del tracciato che insieme ad un utilizzo decisamente più forte del sistema ferroviario e portuale, arrivi alla creazione di un sistema viario in grado di risolvere i problemi legati alle dinamiche territoriali ed ambientali.

Anche il Piano Regionale adottato (**PTRG**), rilevando la presenza di una grave discontinuità nel collegamento della dorsale tirrenica, che va oltre i confini regionali, arrivando fino a Livorno, evidenzia la stessa necessità di una razionale chiusura della dorsale tirrenica esistente.

In tal senso la soluzione proposta dal Piano provinciale, in accordo con il settore Viabilità della Provincia, è quello della realizzazione di una Autostrada Tirrenica, che evitando Roma sia in grado anche di alleggerire l'Autosole A1, ormai satura, del traffico complessivo nord-sud.

Nello stesso progetto deve essere prevista la sistemazione della viabilità locale, per garantire il collegamento agli accessi autostradali, attraverso il recupero della viabilità minore esistente e in disuso anche in funzione alla valorizzazione e fruizione di tratti di costa di interesse ambientale e storico.

Quest'ultima prevede l'adeguamento della viabilità e delle strade di collegamento a servizio del litorale che interessa i comuni di Montalto di Castro e Tarquinia, con particolare riferimento alla realizzazione di un ponte sul torrente Arrone (che segna il confine tra i due Comuni) che consentirebbe la continuità della tratta stradale in questione.

In sintesi le scelte strutturali-strategiche riguardo la mobilità stradale sono incentrate sull'Aurelia, la Cassia e l'Autostrada del Sole lungo la valle del Tevere.

Per l'Aurelia si pensa alla realizzazione di un'autostrada riutilizzando per quanto possibile l'attuale tracciato della Statale.

Per la Cassia (S.R. Cassia n. 143) è in discussione la creazione di una strada regionale a 4 corsie che nel tratto Monterosi-Viterbo consta di un progetto preliminare della Regione e sul quale la Provincia in accordo con i Comuni interessati, che hanno formulato delle osservazioni, ha presentato la propria proposta alla regione Lazio.

Per quanto riguarda l'Autostrada del sole è di importanza strategica la risoluzione del problema dell'accesso alla provincia di Viterbo per favorire un collegamento diretto con l'ambito del Lago di Bolsena,

La risposta del Piano provinciale è quello dell'apertura di un Nuovo Casello in posizione intermedia tra quello di Attigliano e Orvieto, in posizione baricentrica rispetto all S.P.Valle del Tevere, per ricevere e distribuire il traffico dell'Ambito omonimo, per irradiarsi poi all'intera provincia.

Questa nuova uscita sull'A1, oltre a favorire lo sviluppo dell'area, consentirebbe di allargare il perimetro di visite a beni storico-paesaggistici fra le più belle d'Italia, nonché di

favorire nuove occasioni di occupazione , derivanti da questo allargamento di settore turistico e dell'abbattimento degli attuali costi dei trasporti delle aziende presenti.

Su tali assi si inseriscono le arterie provinciali che consentono la distruzione del traffico all'interno del territorio provinciale.

Completamento della rete

Posti questi assi come strutturali, che garantiscono i collegamenti nazionali ed interregionali (A1_Trasversale Nord_Cassia_Aurelia), su di essi si appoggiano le arterie di supporto agli spostamenti che interessano aree d'influenza più limitate.

Uno di questi, di valenza regionale, è rappresentato dal collegamento trasversale , costituito dalla **S.S. 312-Castrense: ora S.R. Castrense n. 146**, che consente il collegamento tra il litorale e le zone interne dell'Alto Lazio, e che, prolungato sulla **S.S.-Maremma: ora S.P. Maremma n. 144**, consente il collegamento con la Cassia.

Nello specifico, attraverso una puntuale ipotesi di potenziamento, si verrebbe a realizzare il collegamento tra la direttrice tirrenica Aurelia, l'area nord del Lago di Bolsena (con SS-312) e, attraverso la SS-74, la Statale Cassia, consentendo poi la prosecuzione verso a zona orvietana (Umbria).

Questa proposta è stata, tra l'altro, presentata alla Regione Lazio nelle Osservazioni al Piano Regionale (PTRG) da parte della Provincia e dei Comuni interessati dall'asse in questione.

Tra le infrastrutture di penetrazione prevalenti è da ricordare la **Via Cimina**, ad andamento parallelo e spesso alternativo alla Cassia, che svolge una importante funzione di collegamento interno e che va valorizzata per la sua peculiarità di strada a carattere **turistico-paesaggistico**, in grado di connettere centri storici importanti e territori, facenti parte della Comunità Montana dei Cimini, che conservano ancora le bellezze naturali proprie dell'area attraversata.

Essa rappresenta anche una alternativa per un tratto della Statale Cassia in direzione sud, verso Roma.

Anche la **Statale Claudia n. 493: ora S.P. Claudia-Braccianese n. 147**, da razionalizzare e potenziare, si presenta con caratteristiche essenzialmente turistico-paesaggistiche e funge da collegamento, oltre che verso il Lago di Bracciano, verso i centri storici rilevanti e relative emergenze archeologiche di Veiano, Blera e Villa S.Giovanni in Tuscia.

Per quanto riguarda gli spostamenti da e per Roma, i comuni che usufruiscono direttamente di questa strada sono Oriolo R., Canale M., Manziana, Bracciano, mentre in maniera marginale quelli di Blera , Villa S.Giovanni in Tuscia e Barbarano R., che sono tra l'altro comuni scarsamente dotati di collegamenti infrastrutturali.

Si deve altresì intervenire per la razionalizzazione e ammodernamento di tratti specifici della rete esistente allo scopo di riorganizzare la gerarchia funzionale dell'assetto viario.

Si sono individuate altre due arterie di penetrazione costituite rispettivamente dalla **Direttrice Viterbo-CivitaCastellana** e dalla **S.S. Nepesina n. 311: ora S.P. Nepesina n. 149**.

La prima (Viterbo-CivitaCastellana), oltre a costituire un asse molto importante di connessione tra il capoluogo ed il polo industriale (ceramico) di CivitaCastellana, unisce anche i centri di Canepina, Vallerano, Vignanello e Corchiano.

Questa arteria si collega a nord con Trasversale all'altezza di Vitorchiano e si interseca con un **altro percorso** costituito dalla tratta Orte-Vasanello-Vignanello-Vallerano-Fabrica

di Roma che, proseguendo fino al bivio Sutri/Monterosi, prefigura un ulteriore asse di penetrazione (alternativo alla Cassia) in grado di collegare Orte (Centro Intermodale) e la suddetta Statale Cassia, senza passare per Viterbo.

Inoltre, questo asse, se opportunamente integrato, può consentire uno sbocco fino all'Aurelia mediante il prolungamento da Sutri a Bracciano, Cerveteri, costituendo così un'utile integrazione delle risorse turistiche.

La seconda arteria (Nepesina) , che dalla Cassia, attraverso i centri produttivi di Nepi-Castel S.Elia, raggiunge CivitaCastellana, bypassando il centro urbano verso l'area industriale, attraverso la sua diramazione verso nord, presso Borghetto (S.S.315), raggiunge Orte, passando per Gallese Scalo, e verso est arriva a Magliano Sabina dove si riconnette all'Autosole.

Interventi programmati dal settore competente della Provincia e/o inseriti nel PRUSST

All'interno della pianificazione e programmazione provinciale (strumenti di pianificazione del settore competente e/o inserite nella programmazione P.R.U.S.S.T. sono previsti ulteriori interventi sulla viabilità provinciale volti al miglioramento e razionalizzazione del sistema relazionale di interesse sovracomunale.

Per migliorare l'accesso al polo ospedaliero viterbese è previsto sia il collegamento dell'ospedale "Belcolle" alla S.P.Cimina (in località Fiescole) che quello che dall'Ospedale si connette con la S.R. Cassia e da questa alla Trasversale.

In considerazione del fatto che l'ambito della Bassa Tuscia (comuni di Oriolo Romano, Vejano, Barbarano Romano, Blera, Villa S.Giovanni in Tuscia) risulta scarsamente dotata di connessioni infrastrutturali rispetto al resto del territorio provinciale viene proposta la realizzazione di un collegamento stradale con la trasversale Nord, in località Cinelli.

Lo stesso discorso vale anche per la previsione di un collegamento dell'Ambito dei Cimini con Bassano in Teverina, compreso uno svincolo sulla Trasversale (per questo asse esiste un progetto della Regione Lazio, ma senza la previsione dello svincolo suddetto).

Per quanto riguarda il potenziamento del sistema produttivo agricolo è emersa la necessità di collegare l'area di produzione delle nocciole con la viabilità principale (Caprarola-Borghetto-Flaminia).

Da tempo risulta necessaria l'individuazione della direttrice Viterbo-Mare attraverso la razionalizzazione delle strade provinciali esistenti, in cui risalta determinante la realizzazione della Variante all'abitato di Tuscania (nodo critico dell'asse infrastrutturale).

La creazione di un by-pass all'abitato di Onano risulta anch'esso necessario al fine di evitare l'attraversamento di questo da parte dei mezzi pesanti che mettono a repentaglio la stabilità degli edifici del centro storico.

Rete Ferroviaria

Per l'ottimizzazione della rete ferroviaria è fondamentale che la Regione, la Provincia e gli altri Enti Locali, definiscano politiche insediative che favoriscono l'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivi , così come la previsione di parcheggi di scambio e la regolamentazione della sosta nelle aree a forte concentrazione di funzioni residenziali.

Il modello del trasporto ferroviario in sostanza si propone di organizzare le linee esistenti, opportunamente potenziate, in un sistema gerarchizzato a secondo del livello di interesse: nazionale, regionale, locale.

Tendenzialmente si dovrebbe arrivare alla creazione di verso una sorta di metropolitana di livello regionale (interprovinciale) formata da assi radiali che commettono tra loro i sistemi

insediativi, in grado di trasformarsi in un sistema reticolare una volta integrato con il sistema del trasporto pubblico su gomma.

In tale sistema, il potenziamento della rete ferroviaria risulta decisiva ai fini della realizzazione di una griglia infrastrutturale integrata con la viabilità.

Infatti, così come indicato nel Piano Regionale (P.T.R.G.), l'impostazione del sistema relazionale tende al riequilibrio e l'integrazione di vari modi di trasporto, con particolare riguardo al potenziamento della rete su ferro, intesa come prioritaria rispetto a quella su gomma.

Per questo obiettivo strategico viene proposto un nuovo interesse verso il servizio ferroviario, specialmente per quanto riguarda il traffico locale, legato principalmente al pendolarismo, a fronte di un sostanziale incremento del traffico stradale.

Questo potenziamento del servizio pubblico su rotaia dovrà avvenire attraverso l'adeguamento della rete ferroviaria che si attua con l'ammodernamento delle tratte esistenti ed il riuso di quelle che offrono l'opportunità di migliorare la maglia ferroviaria esistente.

Come per la viabilità anche il sistema ferroviario di grande comunicazione si attesta in maniera tangenziale rispetto al territorio provinciale, correndo parallelo all'autostrada A1, con un unico accesso ad Orte (Orte Scalo).

In questo caso, gli obiettivi regionali prevedono la **riutilizzazione della linea Roma-Orte**, alleggerita dalla AV, per la rete regionale e di connessione interregionale.

Rispetto al Sistema della Mobilità _ Rete Ferroviaria la previsione del ripristino della tratta ferroviaria **Civitavecchia-Capranica** e la riattivazione e miglioramento della **Capranica-Orte**, che nel complesso costituisce il raddoppio su ferro della Trasversale Nord, è da molti anni sul tappeto.

Infatti, questa ipotesi è inserita in tutti gli strumenti di pianificazione territoriale ai vari livelli a partire dal Regione (P.T.R.G.), nonché in quelli della programmazione negoziata come il PRUSST "Il Patrimonio di S.Pietro in Tuscia ovvero Il Territorio degli Etruschi".

In questo caso, sia da parte della Provincia, con il Piano di Sviluppo Infrastrutturale della Tuscia (1999), che dei Comuni della provincia interessati dalla tratta ferroviaria.

L'opzione ferroviaria, mettendo in connessione la dorsale tirrenica con quella appenninica, trova la sua naturale integrazione con il progetto di realizzazione del Centro Merci di Orte (nodo intermodale).

Sempre in coerenza con la strategia regionale si prevedono azioni volte al rafforzamento/completamento delle linee radiali che dalla Capitale vanno verso i capoluoghi di provincia, e quindi, nella provincia di Viterbo, la tratta **Roma-Viterbo**, dove è essenziale il suo raddoppio per la tratta a binario unico (Viterbo-Bracciano).

Il rinnovato interesse verso la rete di secondo livello, si sviluppa a seguito dell'incremento del traffico locale, legato soprattutto al pendolarismo, in termini nuovi di efficienza e di redditività.

L'obiettivo del potenziamento del servizio pubblico su rotaia passa anche attraverso l'adeguamento della rete e una serie di provvedimenti relativi all'esercizio del servizio (orari, politiche tariffarie, ecc.).

In particolare, la maggior parte di questi interventi sono stati inseriti tra le proposte di intervento della Provincia nel PRUSST denominato "Patrimonio di S.Pietro in Tuscia ovvero Il territorio degli Etruschi".

Nodi di interscambio

L'offerta di nuove capacità deve essere accompagnata da idonee attrezzature di scambio modale per cui assume particolare importanza l'organizzazione di un organico SISTEMA DELL'INTERMODALITA', articolato in vari livelli

Mentre i **CENTRI INTERMODALI** svolgono il loro ruolo nell'ambito del trasporto delle merci e della possibilità di trasferire quote sempre maggiori al trasporto su ferro alternativo a quello su strada (scambio gomma/ferro), gli INTERPORTI presentano una serie di funzioni più complesse (PIATTAFORMA LOGISTICA) ponendosi quindi in una scala gerarchicamente più elevata per quando riguarda i servizi complementari offerti.

Questi ultimi vengono distinti Poli Logistici a vocazione operativa di Bacino, prevalentemente a servizio delle aree produttive e di consumo locali, ed in Poli a vocazione operativa di Ampio Raggio, prevalentemente a servizio della logistica che opera a livello nazionale ed internazionale (punti di convergenza di flussi aventi origini e destinazioni esterni alla regione).

I **TERMINAL INTERMODALI**, inoltre, si configurano come nodi di interscambio tra il nodo ferroviario e quello stradale comprendenti anche le attrezzature della movimentazione, quali lo scambio intermodale, lo stoccaggio e, possibilmente, la commercializzazione all'ingrosso.

Gli **SCALI FERROVIARI** merci a vocazione specializzata, sono configurati come i precedenti ma interessano nodi ferroviari e stradali convenzionali, caratterizzati da domanda di trasporto specifica.

Sono perciò destinati al servizio di determinati comparti produttivi e localizzati all'interno del loro bacino, o comunque in modo da raccordare le aree produttive alla rete.

Infine i **NODI DI SCAMBIO** sono rivolti al servizio del traffico passeggeri (per pendolarismo e turismo) per il passaggio tra ferrovia e trasporto pubblico/privato su gomma, configurandosi come parcheggi di scambio attrezzati.

La nuova organizzazione del sistema relazionale delineato, comporta quindi la necessità di integrare le due modalità ferro/gomma attraverso l'efficienza dei nodi di interscambio, per passeggeri e merci quali: aeroporti; porti; stazioni ferrovie e di autolinee; centro merci; parcheggi di scambio.

In concreto si tratta del potenziamento del Porto di Civitavecchia, con relativa piattaforma logistica in connessione con aree produttive in fase di crescita, e della realizzazione dell'Interporto/Centro Merci di Orte, localizzato presso gli incroci dell'A1 con la Trasversale Nord e della linea FS Roma-Firenze.

IL Centro Merci di Orte risulta particolarmente importante in relazione agli obiettivi contenuti nel piano regionale delle merci, assumendo una funzione strategica come infrastruttura del cosiddetto *corridoio pedemontano* al centro di una vasta area che comprende le province di Viterbo, Rieti e Terni.

Il Centro diventerà punto di raccordo per il trasporto e lo stoccaggio delle merci anche in vista del completamento del collegamento trasversale fra Civitavecchia (porto) con Viterbo, Rieti e Terni, realizzando un diretto raccordo con il sud e il nord Italia e con l'Europa, mediante la linea ferroviaria Napoli-Roma-Bologna-Milano e con la costa adriatica mediante il corridoio ferroviario Orte-Ancona.

CENTRO MERCI

Ventuno anni dopo la costituzione della società per azioni "Centro Merci Spa", a capitale misto (56 per cento pubblico, 44 privato), che risale 1983, il Centro di Orte comincia a prendere forma e sostanza, in quanto, recentemente (maggio 2004), è avvenuta all'aggiudicazione degli **appalti relativi al primo e secondo lotto dei lavori**.

Il finanziamento sarà per il 50 per cento a carico del ministero delle Infrastrutture e per l'altra metà della Regione, attraverso i fondi dell'Obiettivo 2.

L'Interporto che sorgerà su un'area di 32 ettari, consentirà un interscambio tra gomma e rotaia finalizzato al trasporto e allo stoccaggio delle merci. con un bacino di utenza che spazia da Perugia a Terni, da Roma a Civitavecchia.

Nel **primo lotto** è prevista la sistemazione dell'area (con un "riempimento" della parte in pendenza), la costruzione di capannoni, edifici, piazzali e la recinzione della struttura.

Ancora “riempimento”, piazzali, armamento ferroviario ed ufficio doganale per il **secondo lotto**. Nello specifico, una volta in funzione, l'Interporto sarà allacciato alla linea ferroviaria Roma – Ancona; i treni provenienti da qualunque parte d'Italia, una volta giunti alla stazione di Orte, verranno immessi dapprima sulla linea per Terni, poi su un binario morto; infine, saranno agganciati da una motrice diesel che li trasporterà all'interno dell'Interporto, dove si svolgeranno le operazioni di scarico o carico.

Dopodiché le merci saranno stipate nei capannoni, due unità di oltre 5.000 metri quadrati l'una, al loro interno avverrà l'imballaggio e, in generale, la preparazione dei prodotti destinati ai container o alle casse mobili.

Per gli uffici è prevista un'apposita palazzina, ma l'Interporto di Orte sarà dotato di una lunga lista di servizi alla persona.

Ci saranno infatti bar, ristorante, hotel diurno e notturno, più un distributore di benzina. Nella palazzina sorgeranno anche una banca e un servizio assicurazioni.

Un ulteriore polo di interscambio potrà essere realizzato con l'adeguamento a scopi civili dell'**Aeroporto** militare di Viterbo, per servizi interregionali e regionali, con particolare riferimento a quelli turistici, sportivi e di protezione civile.

AEROPORTO CIVILE DI VITERBO

In merito all'apertura al traffico civile e commerciale dell'aeroporto di Viterbo è stato siglato, in data 20 luglio 2000, un Protocollo d'Intesa tra Ministero dei Trasporti, Ministero della Difesa, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.), Regione Lazio, Comune di Viterbo, Provincia di Viterbo, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Viterbo. (Deliber. G.P. n. 178/2000)

L'aeroporto di Viterbo “Tommaso Fabbri” aperto al traffico militare e a quello civile del locale Aereo Club, si sviluppa su una superficie di 130 ha. ca., di cui 5 recintata e riservata ad usi civili.

La opportunità dell'apertura al traffico civile e commerciale è stata riconosciuta dagli enti locali come una iniziativa in grado di incentivare lo sviluppo socio-economico del viterbese anche attraverso opportune azioni sinergiche tra le pubbliche amministrazioni e l'imprenditoria locale.

Prima della stipula del Protocollo di cui sopra era stato elaborato un Piano di Sviluppo aeroportuale, commissionato dalla C.C.I.A.A. di Viterbo, d'intesa con le altre amministrazioni locali, corredato da uno studio di analisi della domanda e valutazione di convenienza economica.

In tale studio veniva ipotizzato lo sviluppo delle infrastrutture di volo per la conseguente attività dell'aeroporto civile compatibile con le infrastrutture militari, anche in considerazione del fatto che l'A.M./E.I. avevano posto in essere la realizzazione di un adeguamento delle infrastrutture di volo. (progetto del ministero della Difesa per l'adeguamento delle piste)..

I promotori dell'iniziativa sono la Provincia, il Comune e la C.C.I.A.A. di Viterbo, mentre la Regione Lazio si impegnava a valutare l'inserimento dello sviluppo dell'aeroporto nei programmi regionale e/o comunitari di finanziamento, considerato che il perimetro ricade in una zona inserita nell'obiettivo 2.

Inoltre, la Provincia ha inserito l'aeroporto all'interno delle proprie proposte contenute nel P.R.U.S.S.T. denominato “Il Patrimonio di S.Pietro in Tuscia ovvero Il Territorio degli Etruschi”, approvato con Decreto del 19 aprile 2000.

Questa iniziativa è proseguita e si è concretizzata con la costituzione della Società per azioni denominata “Società Aeroporto di Viterbo S.p.A.”, a cui la provincia ha dato la propria adesione con deliberazione consiliare n. 9 del 7 febbraio 2001.

Recentemente (fine maggio 2004) è stata inaugurata la nuova pista del futuro aeroporto militare e civile (circa 1.100 metri di lunghezza per 25 di larghezza), che dovrà sostituire quella oggi utilizzata dai mezzi dell'Esercito e dell'Aeroclub.

Ora la società sopracitata dovrà farsi carico della progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuale, nonché delle attività connesse e collegate.

Inizialmente il capitale della Società è ripartito nella misura di 1/3 per ciascuno dei tre Enti (Comune, Provincia, Camera di Commercio) con la prospettiva che la Società dovrà essere a capitale prevalentemente privato (in misura non inferiore al 51%).

Considerando l'importanza dei Nodi di Scambio ai fini della funzionalità del trasporto pubblico e della integrazione con quelli privati, è necessaria la diffusione di questo tipo di attrezzature, anche di ridotte dimensioni.

Per la loro ubicazione nella provincia di Viterbo, il PIANO DI BACINO DELLA MOBILITA' NELLA PROVINCIA DI VITERBO individua una serie di Nodi di Interscambio nel territorio individuando nella stazione di ORTE quella che esplica meglio questa funzione, così come la stazione di VITERBO P.TA FIORENTINA che permette l'integrazione gomma/ferro.

Per quanto riguarda il potenziamento di altri Nodi di scambio necessari al buon funzionamento della rete gomma/ferro vengono indicati :

- VETRALLA e CAPRANICA-SUTRI (frequenza di 1 treno/60 minuti) per le quali anche se la linea ferroviaria ha tempi di percorrenza elevati il piano propone lo sviluppo dei nodi spostando le fermate bus;
- la stazione di CIVITA CASTELLANA come nodo di interscambio collegato alla linea Orte-Roma/aeroporto;
- per le stazioni di TARQUINIA e MONTALTO, sulla linea Pisa-Roma, che ha una velocità buona, il piano propone la variazione del percorso di alcune linee Co.Tra.L. per raggiungere le stazioni accompagnata da una maggiore frequenza.

Per la Stazione di MONTALTO DI CASTRO è opportuna una ristrutturazione per dotarla di un sistema di scambio per consentire la fermata (ultima nella provincia di Viterbo) dei treni regionali.