

11.1 - Dotazione infrastrutturale

Il problema delle infrastrutture viarie riveste una notevole importanza, soprattutto se considerato in rapporto alla consistenza del parco veicolare.

Infatti, recenti studi hanno evidenziato che negli ultimi 40 anni la rete viaria dell'Italia è cresciuta di 1,6 volte mentre il parco vetture di ben 15 volte.

Di conseguenza si pone la questione dell'adeguatezza delle infrastrutture e di un loro uso razionale per migliorare la mobilità dei cittadini.

Gli indicatori di dotazione infrastrutturale forniscono una misura anche della condizione qualitativa della rete stradale ferroviaria e delle strutture destinate al traffico aeroportuale e portuale sia per il trasporto di persone che di merci di un determinato territorio.

La stessa Regione Lazio ha preso in considerazione il problema dei collegamenti trasversali auspicando una riorganizzazione di tutta la rete viaria regionale. Il sistema presente nel territorio è di tipo radiocentrico, polarizzato sulla città di Roma che, nella sua storia millenaria, aveva l'esigenza di diretto collegamento con le zone periferiche. Negli anni '50 a tale sistema radiale costituito dalle strade consolari si è sovrapposto l'attuale schema autostradale, riproponendo e rafforzando lo stesso modello. Negli anni '70 ha preso consistenza la necessità di strutturazione a maglia del complesso viario regionale, attraverso la sovrapposizione di un sistema di trasversali che 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 via Flacca, Pontina, "Aurelia"

La Rete Regionale Primaria comprende, nel territorio provinciale, anche 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".

Per quanto riguarda la Cassia, la Provincia di Viterbo ha previsto nel documento di politica ambientale che l'ammmodernamento relativo al tratto compreso tra Monterosi e Viterbo, divenuto necessario per bypassare i centri abitati, tenga conto per le scelte tecniche e di tracciato nonché del problema della sostenibilità ambientale. Il volume del traffico veicolato in tale tratto è infatti divenuto particolarmente importante. Non esiste, inoltre, e su ciò occorrerebbe riflettere, una valida alternativa di trasporto di tipo ferroviario.

Anche il tratto Viterbo-Acquapendente andrebbe rivisto e andrebbe presa in considerazione la possibilità di abbandonare l'attuale tracciato allontanandosi dalla Conca del Lago di Bolsena, che potrebbe invece assumere una diversa fisionomia più consona alla sua valenza paesaggistica.

Nella città di Viterbo è in corso di realizzazione il "semianello viario" che dovrebbe risolvere il problema della congestione del traffico cittadino e della viabilità di accesso alla città.

L'Aurelia rappresenta l'unica via di comunicazione tra i comuni di Civitavecchia, Tarquinia e Montalto di Castro. In tal modo essa costituisce una strada a servizio del territorio di questi comuni, ma funge anche da asse a servizio dei grandi traffici interregionali. Sono pertanto in discussione diverse soluzioni per adeguare tale tracciato garantendo il traffico veicolare e la sicurezza in un'ottica di sostenibilità attenta alle valenze ambientali, paesaggistiche e storico-culturali.

Su questi collegamenti, che garantiscono i collegamenti nazionali ed interregionali (A1, Trasversale Nord, Cassia, Aurelia), poggiano le arterie di supporto agli spostamenti che interessano aree di influenza più limitate. Tra di esse occorre considerare la Via Cimina, ad andamento parallelo alla Cassia, che spesso viene usata come alternativa. Essa ha un notevole valore da un punto di vista turistico-paesaggistico e svolge una importante funzione di collegamento interno fra i vari centri storici facenti parte della Comunità Montana dei Cimini, che conservano numerose bellezze naturali.

La grande problematica della mobilità è strettamente legata al condizionamento, sia morfologico che legato alle politiche finora intraprese, che l'intero territorio ha nei confronti del trasporto su gomma a discapito del trasporto ferroviario che, anziché essere migliorato e rafforzato, ha subito negli ultimi anni un certo disinteresse. Il potenziamento della rete

ferroviaria è invece decisiva ai fini della realizzazione di una griglia infrastrutturale integrata con la viabilità su strada.

La Provincia di Viterbo è attraversata da una fitta rete ferroviaria che si estende per 140 km, contro i soli 30 km della rete autostradale.

Le linee ferroviarie che attraversano il territorio viterbese sono:

- la ferrovia Roma – Civitavecchia – Pisa (stazioni di Tarquinia, Montalto di Castro);
- la ferrovia Orte – Viterbo (stazioni di Orte, Bassano in Teverina, Attigliano –Bomarzo, Sipicciano, Grotte S. Stefano, Montefiascone, Viterbo);
- la ferrovia Roma – Viterbo (stazioni di Oriolo, Bassano Romano, Capranica-Sutri, Vico-Martino, Vetralla, Tre Croci, Tobia, S. Martino al Cimino, Viterbo);
- la ferrovia Roma – Firenze (stazioni di Civita Castellana-Magliano Sabina, Gallese Teverina, Orte, Bassano in Teverina, Attigliano-Bomarzo).

In coerenza con la strategia regionale indicata nel Piano Regionale (P.T.R.G.) si prevedono azioni volte al completamento delle linee radiali che dalla capitale vanno verso i capoluoghi di provincia, in questo caso, la tratta Roma-Viterbo, visto anche il forte pendolarismo. Per fare ciò in modo efficiente occorre tuttavia potenziare il servizio su rotaia, sia adeguando la rete, sia adottando una serie di provvedimenti relativi all'esercizio del servizio (orari, politiche tariffarie, ecc.).

E' stato inoltre proposto il ripristino della linea Civitavecchia-Capranica e l'ammodernamento dell'intera tratta Civitavecchia-Orte.

Definizione dell'indicatore e metodologia di calcolo

L'indicatore pone a confronto la condizione delle infrastrutture della provincia di Viterbo con quella delle altre province attraverso la costruzione di un indice di dotazione infrastrutturale. Viene inoltre descritta per la provincia di Viterbo l'estensione della rete stradale al 2006.

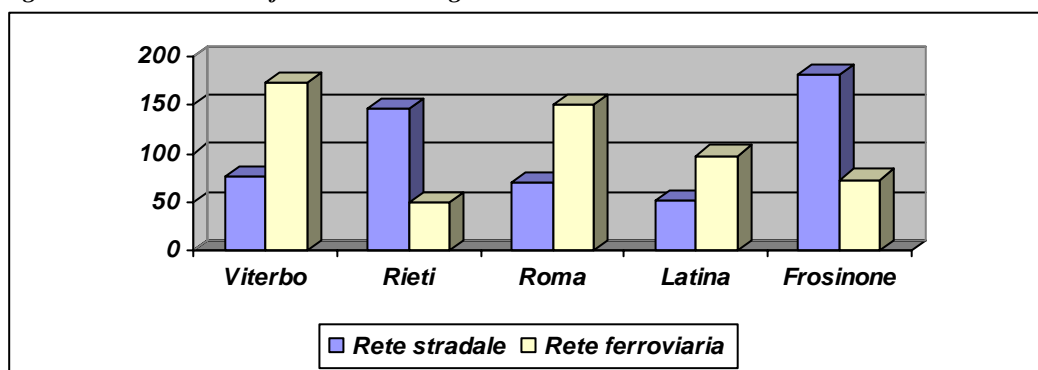
Obiettivo ambientale auspicabile

L'obiettivo è quello di giungere ad un miglioramento della dotazione delle infrastrutture dei trasporti che sia proporzionale all'attuale parco veicolare provinciale ma nello stesso tempo in grado di razionalizzare la mobilità dei cittadini, riducendo gli sprechi e potenziando forme di trasporto sempre più sostenibili.

Evidenze riscontrate

Il grafico seguente mette in evidenza le caratteristiche della dotazione infrastrutturale delle province laziali in relazione alla rete stradale e a quella ferroviaria in riferimento agli ultimi dati disponibili del 2000, con i quali sono stati costruiti degli indici di dotazione infrastrutturale (Fig. 11.1.1).

Fig. 11.1.1: Dotazione infrastrutturale regionale 2000



Fonte: Relazione sullo Stato dell'Ambiente del Lazio 2004

Relativamente alla rete ferroviaria, come si può vedere, al primo posto troviamo la provincia di Viterbo con un indice di 173. Le altre province, tranne quella di Roma, con un valore di 152, hanno valori al di sotto della media nazionale.

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. La successiva costruzione delle ferrovie e delle autostrade ha cambiato totalmente l'assetto precedente. Ponendo pari a 100 l'indice di dotazione infrastrutturale dell'Italia, la Provincia di Viterbo nel 2000 presentava il miglior indice (173) relativamente alla rete ferroviaria.

Ad oggi le infrastrutture stradali della Provincia di Viterbo (Tab. 11.1.1) sono composte da circa 30 km di autostrada, 356 km di strade statali, 1.348,144 di strade gestite dall'Amministrazione Provinciale e 1.140 km di strade comunali extraurbane per una estensione complessiva di 2.792 km su un territorio provinciale di 3.612 km².

Tab.11.1.1: Estensione della rete stradale nella Provincia di Viterbo. Anno 2006

Tipologia	Estensione (in km)
Autostrada	30
Strade statali	356
Strade Provinciali	1.348,144
Strade comunali extraurbane	1.140
Totale	2.792

Fonte: Settore Strade

E' evidente nel sistema infrastrutturale della provincia l'emarginazione della viabilità principale dai grandi flussi nazionali, dovuto al fatto che l'autostrada del Sole A-1 interessa in maniera tangenziale il territorio provinciale. Vi è inoltre una carenza di accessi diretti al territorio rispetto a questa grande direttrice autostradale nonché della rete ferroviaria della valle del Tevere.