

Capo 4.

Sistema Relazionale

Art. 4.0 Definizione

Il sistema della viabilità nella provincia di Viterbo è costituito da un insieme articolato di infrastrutture che deriva prevalentemente da una lunga sedimentazione storica, per lo più di epoca romana. Esistono infatti molte strade di crinale, ancora oggi le strade consolari romane rappresentano delle direttrici importanti: (Aurelia, Cassia, Flaminia)

Successivamente con la costruzione delle ferrovie e delle autostrade (Autostrada Roma-Firenze e superstrada Terni-Orte-Viterbo) si è giunti alla attuale armatura viaria.

L'obiettivo strategico 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.

Particolare importanza strategica verrà affidata alla mobilità su ferro attraverso il potenziamento della rete ferroviaria regionale ed interregionale.

Anche per lo sviluppo infrastrutturale si individua un modello localizzato finalizzato al contenimento del consumo di suolo e alla concentrazione degli impatti funzionali e percettivi.

Art. 4.1 Potenziamento e integrazione delle interconnessioni e dei collegamenti interregionali, regionali e locali

Art. 4.1.1 **Potenziare e integrare la rete ferroviaria regionale**

a. contenuti

Il potenziamento della rete ferroviaria esistente risulta decisiva ai fini della realizzazione di una mobilità sostenibile; inoltre è imperiosa la realizzazione di una infrastrutturata integrata con la viabilità.

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 riutilizzo di quelle che offrono l'opportunità di migliorare la maglia ferroviaria esistente.

b. riferimenti normativi

Schema P.T.R.G., Sistema Relazionale, punto 1.2. (Potenziare e integrare la rete ferroviaria regionale _ 1.2.3.)

c. direttive e azioni di Piano

Gli obiettivi del piano prevedono la riutilizzazione della linea Roma-Orte, alleggerita dalla AV, per la rete regionale e di connessione interregionale.

Si prevedono inoltre azioni volte al potenziamento del collegamento ferroviario Viterbo-Roma realizzabile attraverso il raddoppio dei binari nella tratta Viterbo-Cesano e ad una serie di

provvedimenti relativi all'esercizio del servizio (orari, politiche tariffarie, ecc.).

Contestualmente viene individuato l'obiettivo di livello regionale, integrato nel più ampio scenario interregionale, di realizzare la direttrice ferroviaria parallela al quella viaria rappresentata dalla Trasversale Nord che si concretizza attraverso il ripristino della Tratta Civitavecchia – Capranica e la riattivazione della tratta Capranica – Orte.

Art. 4.1.2 Potenziare e integrare i nodi di interscambio, per passeggeri e merci

a. contenuti

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.

b. riferimenti normativi

Schema P.T.R.G., Sistema Relazionale, punto 1.1. (Potenziare e integrare i nodi di scambio per passeggeri e merci _ 1.1.7. – 1.1.8.)

c. direttive e azioni di Piano

La nuova organizzazione del sistema relazionale, comporta 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 autolinee, centro mercie parcheggi di scambio.

Si tratta del potenziamento del Porto di Civitavecchia 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 F.S. Roma-Firenze con quella Civitavecchia-Orte

Un ulteriore polo di interscambio puo' 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.

Necessità di far attestare i capolinea dei treni regionali, lungo la direttrice tirrenica verso Roma, a Tarquinia e Montalto di Castro.

Art. 4.1.3 Completare la rete stradale, interregionale (viabilità di primo livello)

a. contenuti

La rete regionale primaria, nel territorio provinciale, denominata viabilità provinciale di primo livello comprende le arterie stradali principali, le quali rivestono un'importanza regionale, interregionale e nazionale.

In ordine, questa viabilità è costituita da: l'autostrada A1 (Roma-Firenze); l'asse trasversale (Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni) ancora incompleto; le strade consolari S.S.1 Aurelia, la S.R. Cassia n. 143 e la S.S. Flaminia n.3.

b. riferimenti normativi

Schema P.T.R.G., Sistema Relazionale, punto 1.3. (Completare la rete stradale interregionale _ 1.3.2.)

c. direttive e azioni di Piano

Il PTPG prevede prioritario il completamento dell'asse trasversale Civitavecchia – Viterbo – Orte – Terni, al fine di ottenere un collegamento in direzione est – ovest.

Altro intervento è l'ammodernamento della S.R. Cassia n. 143 nel tratto compreso tra Monterosi e Viterbo e nel tratto compreso tra Viterbo e la Toscana, possibilmente l'obiettivo sarà quello di ottenere un tracciato che non attraversi i centri abitati..

Per quanto riguarda il tratto della S.R. Cassia n. 143 che da Viterbo conduce ad Acquapendente, si prende in considerazione la possibilità di abbandonare l'attuale tracciato utilizzando il tracciato della S.P. Umbro-Casentinese n. 152 e della S.P. Maremmana n. 144, nel tratto passante per Castel Giorgio.

Per la S.S. n.1 Aurelia, salvo indicazioni diverse di interesse nazionale o regionale, il piano prevede la conversione in autostrada del tracciato esistente. Quest'opera di adeguamento potrebbe essere possibile effettuando un'opera di ammodernamento (terza corsia) e messa in sicurezza. Ovviamente a servizio del traffico locale dovrà essere adeguato l'insieme delle strade litoranee lungo la costa che da Pescia Romana arriva a sud di Tarquinia.

Art. 4.1.4 Potenziare le reti stradali provinciali (viabilità di secondo livello)

a. contenuti

Posti come assi strutturali, che garantiscono i collegamenti nazionali ed internazionali (A1_TrasversaleNord_Cassia_Aurelia), su di essi si appoggiano le arterie di supporto agli spostamenti che interessano aree più limitate.

b. riferimenti normativi

Schema P.T.R.G., Sistema Relazionale, punto 1.4. (Rafforzare le reti stradali regionali e locali)

c. direttive e azioni di Piano

Il piano prevede:

Il collegamento e il potenziamento incentrato sull'asse trasversale costituito dalla S.R. Castrense n. 146, che consente il collegamento tra il litorale e le zone interne dell'Alto Lazio, e dalla S.P. Maremmana n.144, che consente il collegamento con la S.R. Cassia n. 143

Il collegamento Viterbo-Valle del Tevere che mette in comunicazione la zona centrale della provincia di Viterbo con le aree produttive e le grandi linee di comunicazione situate nella Valle del Tevere fino all' A1 e oltre all' E45 (Perugia – Cesena)

Il collegamento tra le aree di produzione della frutta secca (nocciole, castagne) dei Monti Cimini con l'autostrada A1

Collegamento Lago di Bolsena Autostrada (A1), secondo l'ipotesi del PRUSST. A questo asse e' legata la necessita' dell'apertura di un nuovo casello localizzato, di massima, in posizione baricentrica tra le due uscite esistenti di Attigliano e Orvieto.

La razionalizzazione e il potenziamento della S.P. Claudia-Braccianese n. 147, in quanto presenta essenzialmente caratteristiche paesaggistiche e funge da collegamento con il Lago di Bracciano, verso i centri storici rilevanti e relative emergenze archeologiche di Veiano, Blera e Villa S. Giovanni in Tuscia.

La razionalizzazione e l'ammmodernamento della direttrice Viterbo-CivitaCastellana e della S.P. Nepesina n. 149

Il collegamento della S.P. Cimina con l'Ospedale Belcolle, la S.R. Cassia e la trasversale Orte - Civitavecchia

Il potenziamento della viabilità costiera parallela alla S.S. n.1 Aurelia.

L'ampliamento del sottopasso ferroviario (linea Roma-Firenze) sulla S.P. n°150.

Art. 4.1.5 Potenziare le reti stradali locali (viabilità di terzo livello)

a. contenuti

La viabilità di terzo livello è definibile come quella rete che collega, a livello comunale, ambiti territoriali locali. Rientrano in questa categoria le strade di proprietà comunale ovvero la viabilità intercomunale di scarsa rilevanza strategica.

b. riferimenti normativi

Schema P.T.R.G., Sistema Relazionale, punto 1.4.
(Rafforzare le reti stradali regionali e locali)

c. direttive e azioni di Piano

Il PTPG demanda ai comuni l'individuazione di questi tracciati locali, previa una verifica con i livelli superiori di viabilità.

Art. 4.1.6 Razionalizzazione del trasporto pubblico

a. contenuti

I trasporti comprendono gli spostamenti di persone e merci; si distinguono in trasporti privati e trasporti pubblici. Il trasporto privato è soprattutto quello legato alle automobili, motociclette, biciclette, mentre quello pubblico può avvenire per ferrovia, tram, auto, bus, il loro criterio distintivo è il fatto di essere accessibili a chiunque. La pianificazione dei trasporti pubblici rappresenta un importante aspetto della pianificazione del territorio.

b. riferimenti normativi

PIANO DI BACINO DELLA MOBILITA' NELLA PROVINCIA DI VITERBO

c. direttive e azioni di Piano

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.