



Dibattito pubblico

Strada Statale 675 – Secondo stralcio
Tarquinia/Civitavecchia

Le alternative di progetto, gli aspetti
ambientali, archeologici e storico
paesaggistici

Il tracciato

L'infrastruttura rappresenta il completamento di un itinerario strategico, la cui realizzazione consentirà di collegare:

- il Porto di Civitavecchia con l'autostrada A1 Milano-Napoli e l'itinerario Orte-Perugia-Ancona porto;
- l'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia-Genova porto con l'itinerario E45-E55 Orte-Ravenna-Venezia-Mestre porto;
- il nodo di Orte e l'area industriale di Terni con il porto di Civitavecchia.





**Tratta in
progetto**



**Comuni con >20
spostamenti
giornalieri**



**Popolazione
interessata
1.115.000 persone**



**Addetti
405.000 addetti**

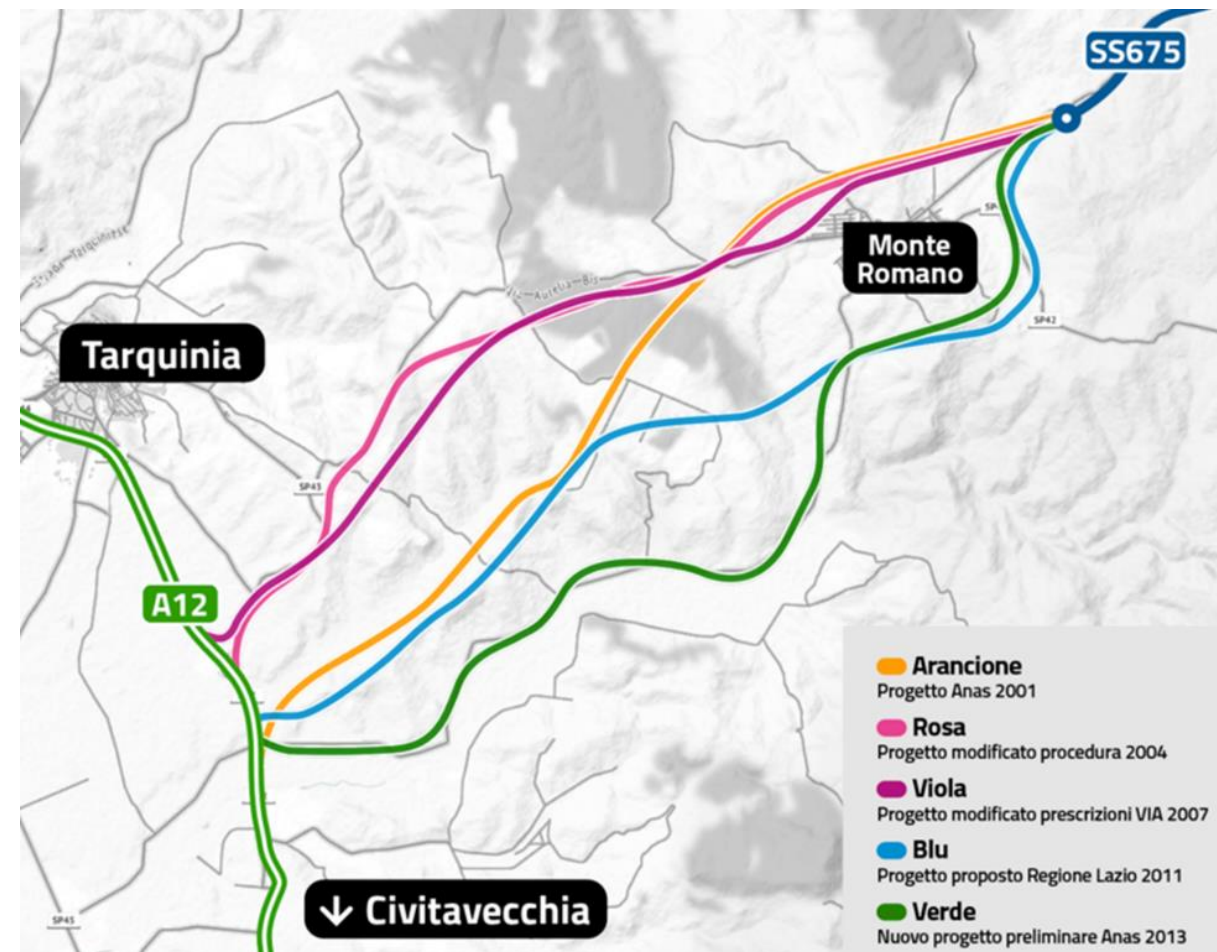


Il tracciato

Attualmente il collegamento tra Orte e Civitavecchia assicurato dalla SS 675 "Umbro Laziale", è costituita da due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, da Orte fino allo svincolo di Monte Romano Est. La parte restante è costituita dall'Aurelia Bis con una corsia per senso di marcia.

La conoscenza del territorio dalle passate iniziative progettuali

Negli ultimi 30 anni sono state sviluppate diverse iniziative progettuali per la conclusione della tratta che hanno permesso di approfondire molte tematiche di tipo, Tecnico, Ambientale, Paesaggistico ed Archeologico.



Il tracciato attuale

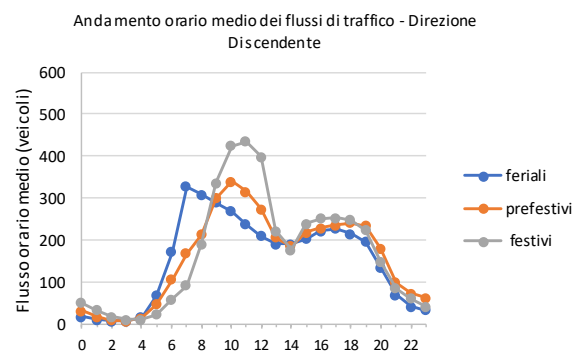
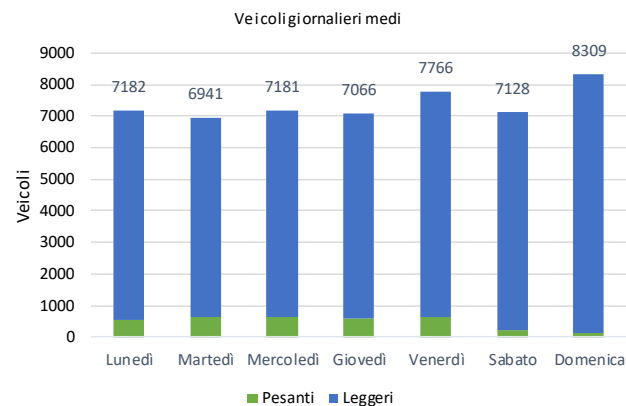
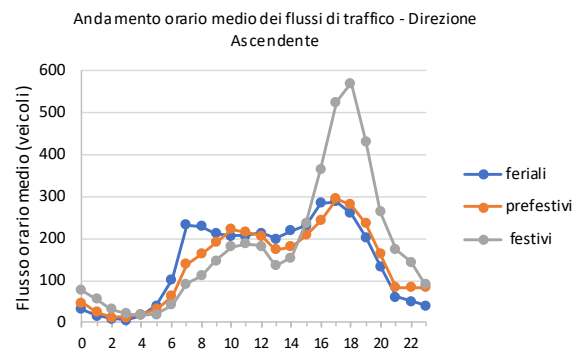
Il tracciato della SS1 bis tra l'A12 e Monte Romano presenta un andamento piano altimetrico mediamente tortuoso, la sezione stradale è di **tipo "C" con una corsia per senso di marcia** ed ha una **lunghezza, nel tratto oggetto di intervento, di circa 11,3 km.**

Le principali criticità di questa tratta sono riconducibili ai traffici che la attraversano, anche in ragione dei mezzi pesanti che la percorrono ed all'assenza di tratte ove è possibile effettuare sorpassi. Questa condizione determina la formazione di lunghe code dovute alla presenza dei veicoli "lenti" che percorrono la tratta in direzione A12/Civitavecchia o viceversa.

Strada di tipo C



Gli aspetti trasportistici e di sicurezza stradale



Periodo: **dal 01/01/2022 al 31/12/2022**
 Nessun filtro sui giorni
 Giorno di punta del periodo: **domenica 31 luglio 2022**
 Volume giornaliero di punta: **12141 [veicoli/giorno]**
 Ora di punta: **lunedì 18 aprile ore 0 - 1**
 Flusso dell'ora di punta: **1411 [veicoli/ora]**
 Tgm Leggeri: **3383 (flusso Asc.) , 3507 (flusso Dis.)**
 Tgm Pesanti: **234 (flusso Asc.) , 243 (flusso Dis.)**
 GG con rilevamenti completi: **257**

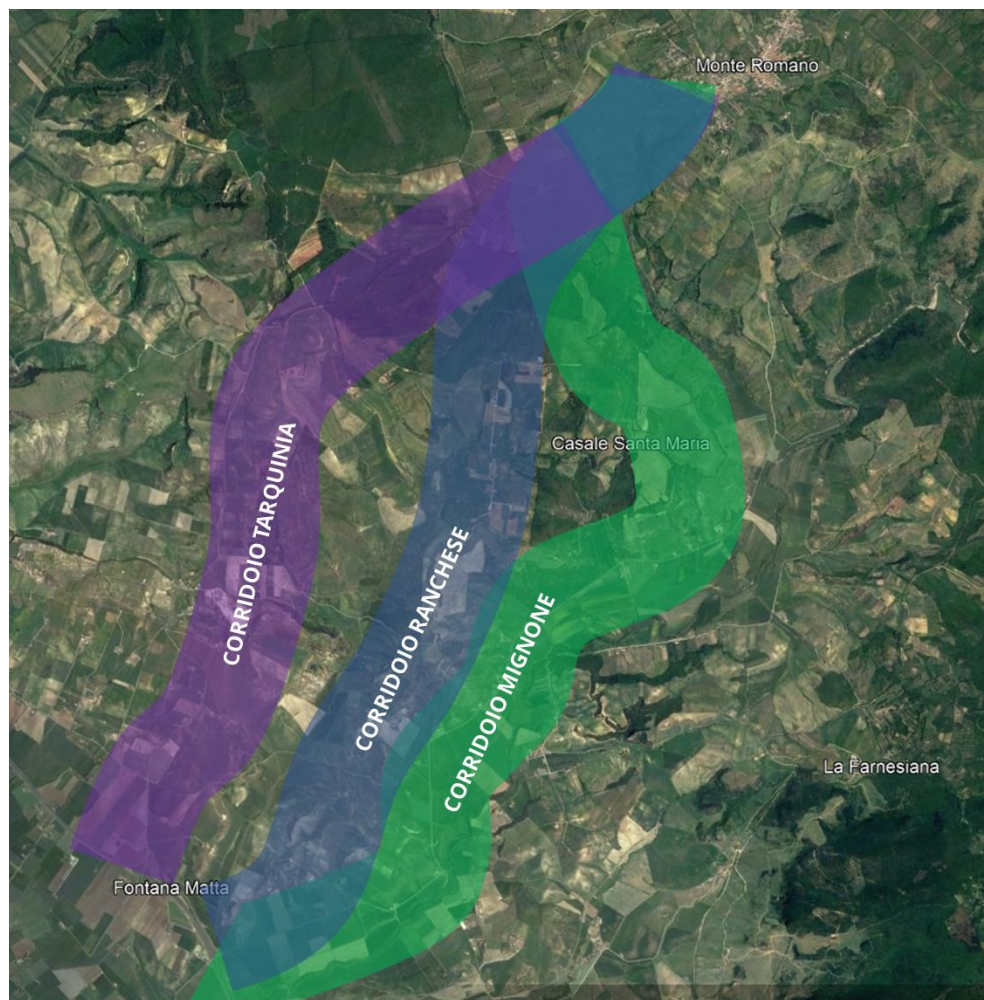


Accodamento mezzo pesante
 direzione A12

Accodamento mezzo pesante
 direzione Viterbo

Sorpasso pericoloso

Necessità di Intervento – Esclusione dell'opzione Zero



I corridoi di analisi

In particolare, nell'area sono stati individuati **tre corridoi**:

- il **corridoio Tarquinia**, che interessa il tracciato della SS 1bis attuale per una fascia che si estende a sud-est fino a comprendere la valle del fosso del Cavone;
- il **corridoio Ranchese** che comprende la valle del fosso omonimo e il sistema di rilievi a sud-est che la delimitano;
- il **corridoio Mignone** che interessa la valle del fiume Mignone.

L'alternativa Viola

si sviluppa a ridosso del tracciato della SS 1bis attuale anche se nessun tratto della sede attuale viene riutilizzato e il tracciato non si costituisce quindi come una alternativa di adeguamento in sede.

Il tracciato è caratterizzato da lunghi tratti di galleria naturale con tratti in rilevato.

COSTO INVESTIMENTO: 902.600.000 €



L'alternativa Verde

si propone come una variante parziale al tracciato verde già studiato in precedenza.

Tale variante è stata introdotta per raccordarsi al primo stralcio delle opere già approvate. Il tracciato si sviluppa per quasi la metà della sua lunghezza in rilevato nella valle del Mignone.

COSTO INVESTIMENTO: 468.100.000 €



L'alternativa Blu di Cresta

Si sviluppa lungo un crinale oggi sostanzialmente privo di infrastrutture collocato in un contesto caratterizzato da un agroecosistema a naturalità diffusa, solo sporadicamente punteggiato da piccoli presidi insediativi e dunque largamente integro.

COSTO INVESTIMENTO: 640.600.000 €








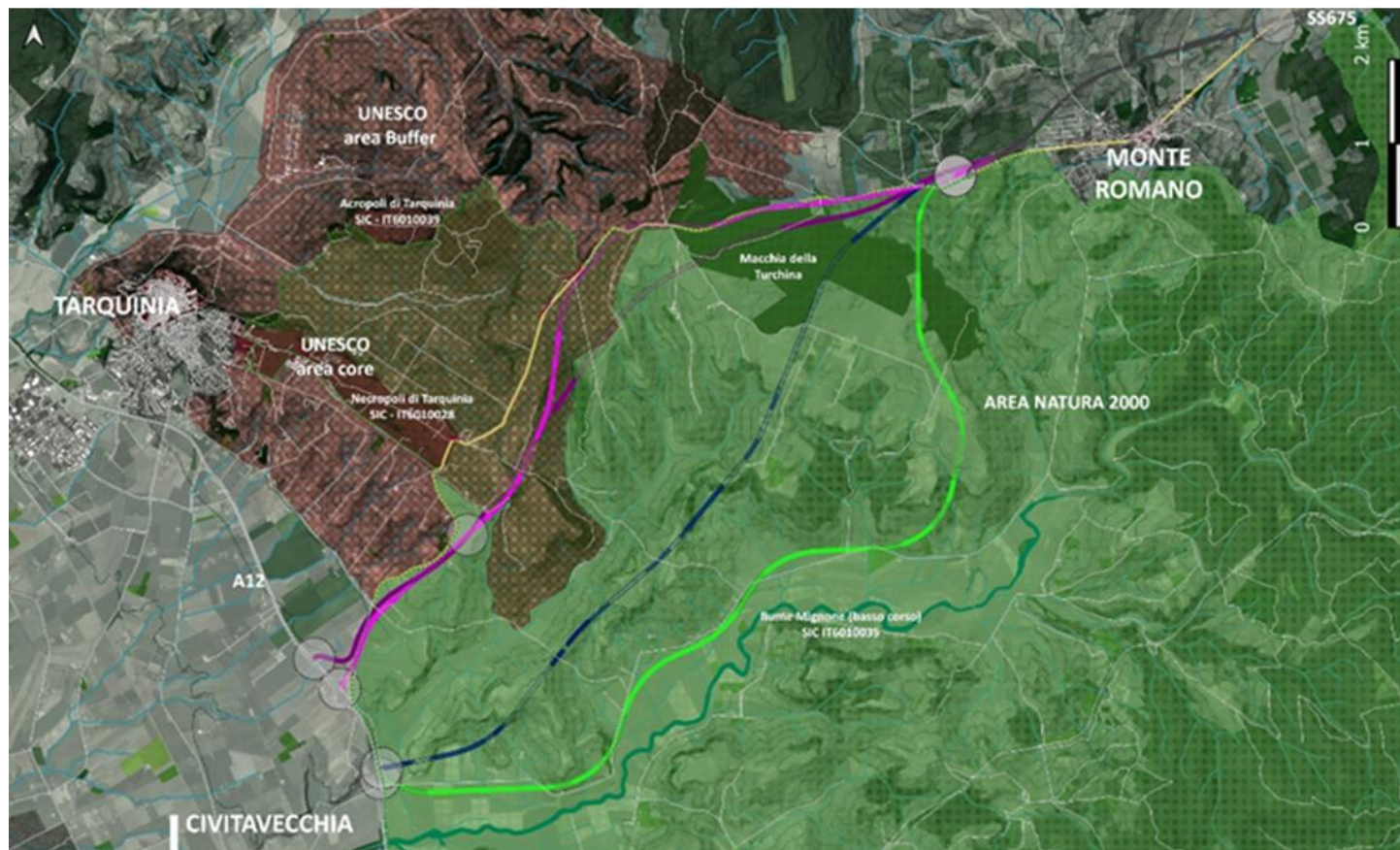
L'alternativa Magenta

Si propone come alternativa di adeguamento in sede della SS 1bis attuale con alcune varianti dettate da esigenze di un migliore inserimento paesistico e dall'allontanamento dall'area core Unesco.

COSTO INVESTIMENTO: 619.100.000€

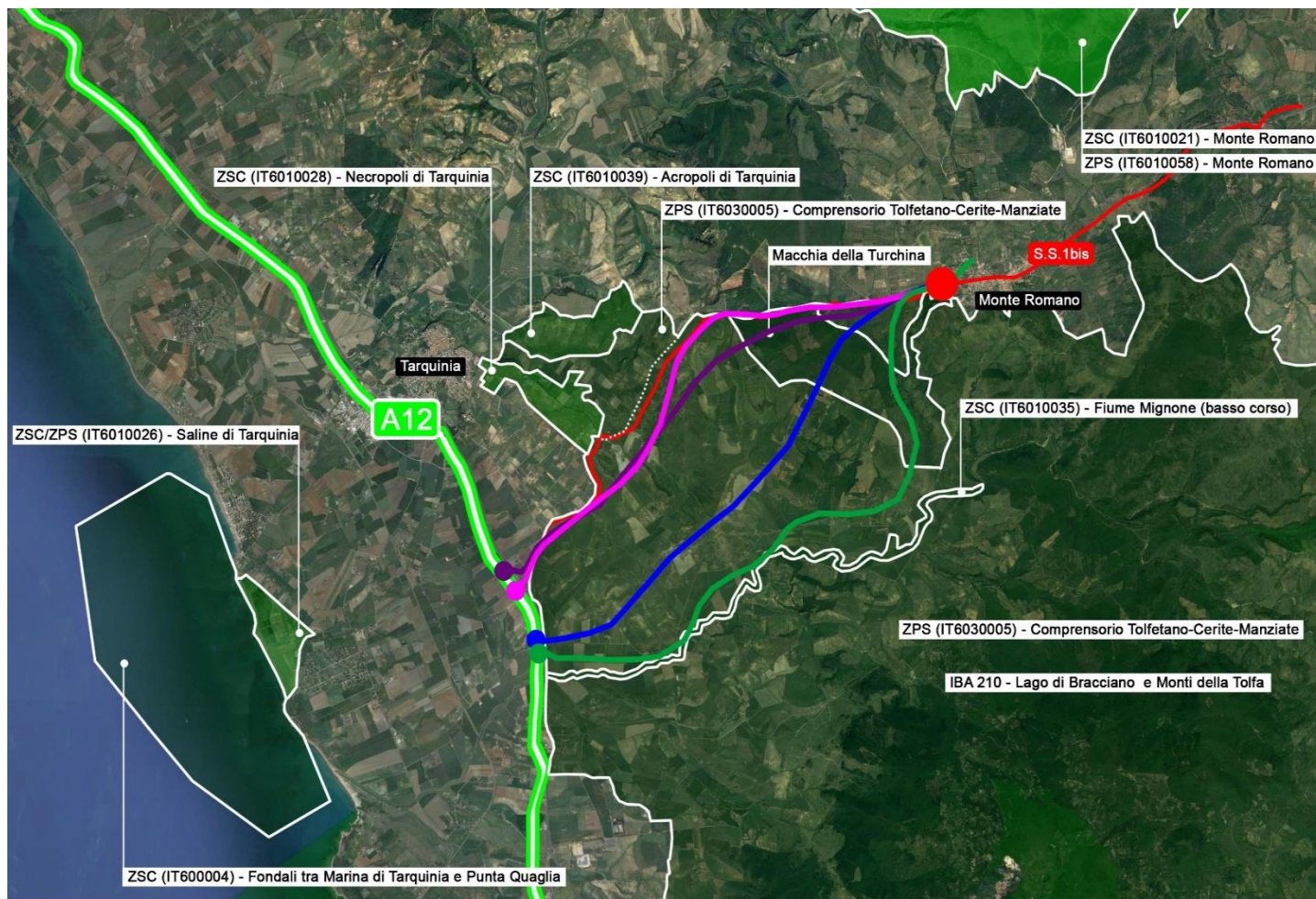


		Viola	Verde	Blu di Cresta	Magenta
<u>Lunghezza Complessiva</u>		10.926	13.963	11.178	11.683
<u>Svincoli</u>		2	2	2	3
<u>Viadotti</u>		1	6	4	6
		209	3.205	1.986	2.108
<u>Gallerie</u>		2	1	8	6
		4.627	530	4.994	4.151
<u>Tratte all'aperto</u>		6.089	10.231	4.198	5.424
<u>Investimento</u>	€	902.600.000	468.100.000	640.600.000	619.100.000



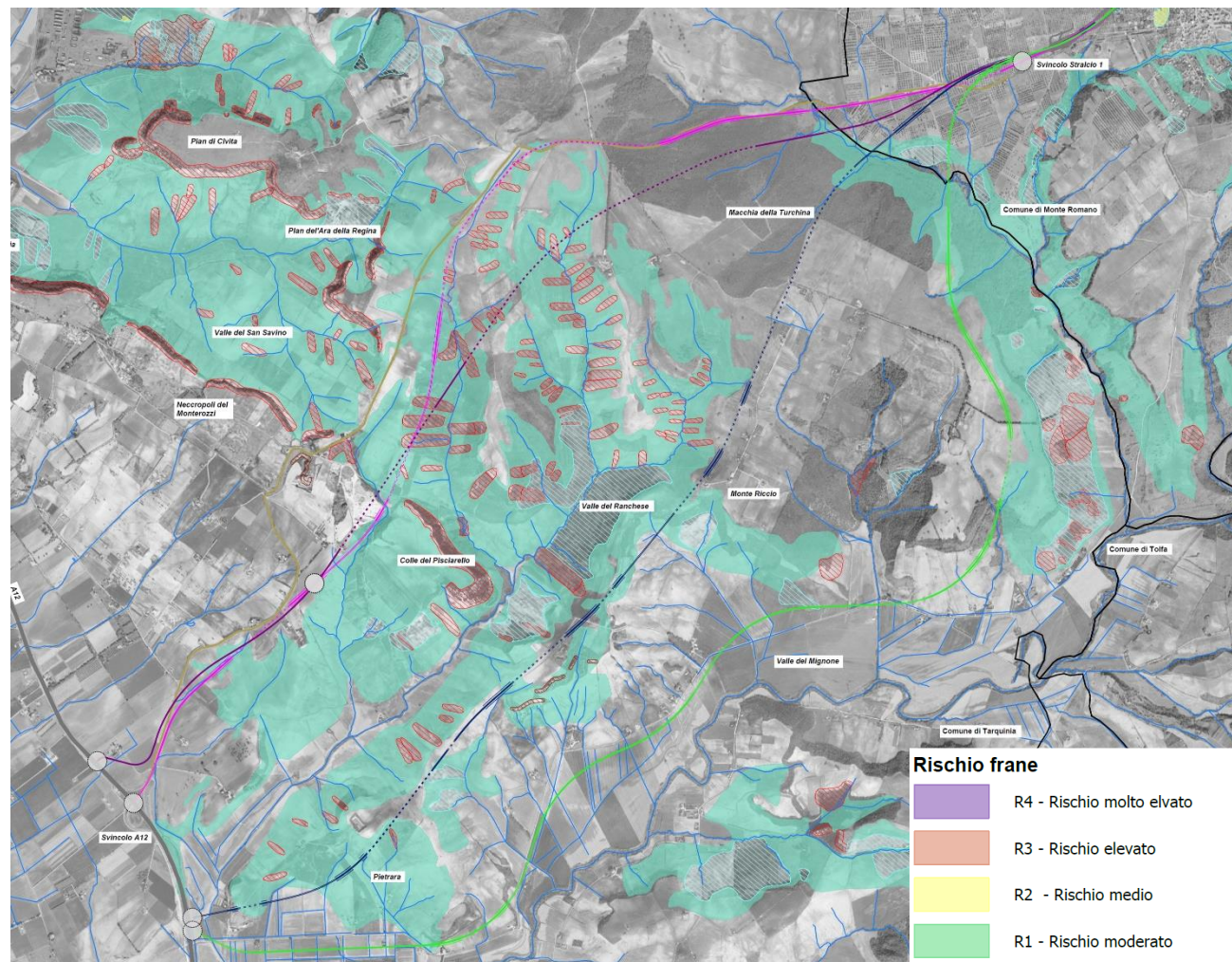
Gli aspetti territoriali

- **Analisi Ambientali**
- **Analisi Paesaggistiche**
- **Analisi Archeologiche**
- **Analisi Geomorfologiche**



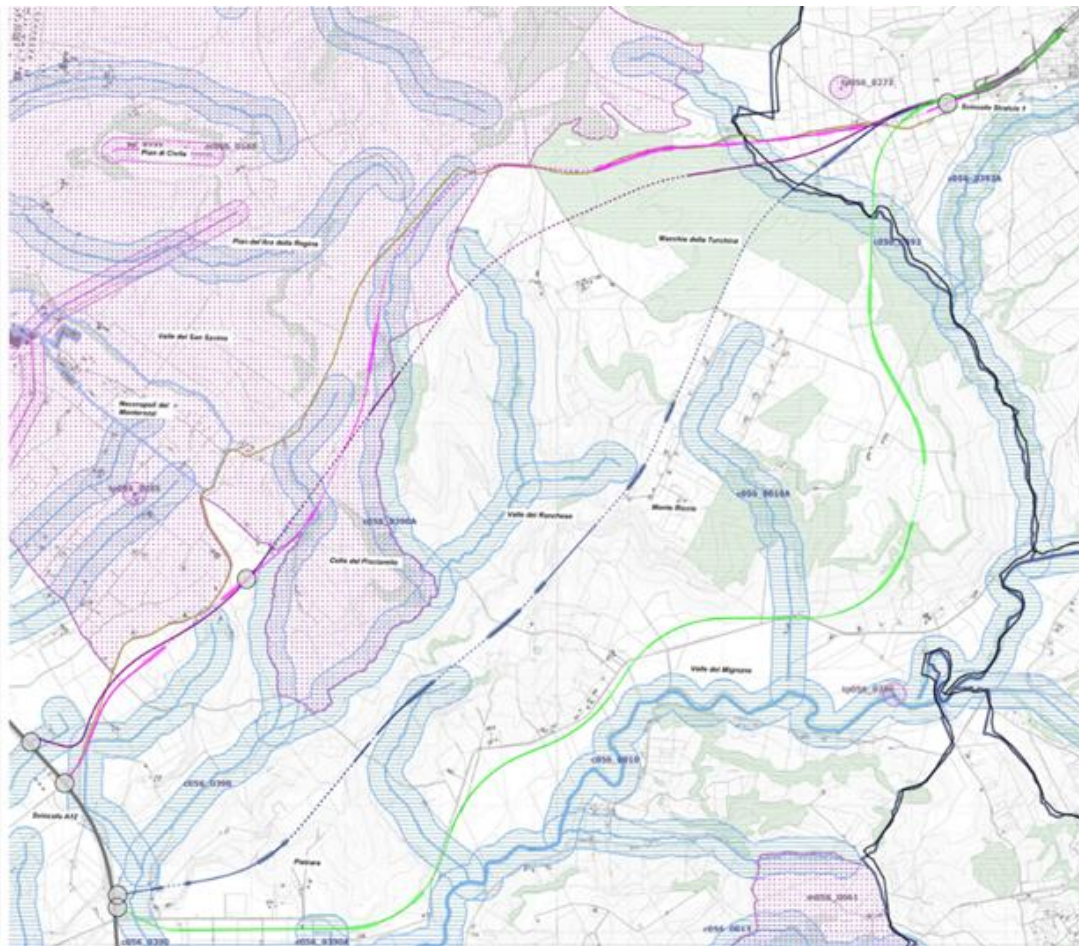
Il contesto dei Siti RN2000

La ZPS IT6030005 Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate è un comprensorio collinare subcostiero di estrema importanza naturalistica che ospita significative presenze di tutti i gruppi zoologici. Ha un'estensione di circa 67573 ha. Le tipologie di habitat prevalenti sono foreste di caducifoglie (40%) e altri terreni agricoli (30%).



Il contesto geomorfologico

L'area interessata dal progetto mostra, nell'insieme, una propensione al dissesto non trascurabile. In ragione della natura litologica delle unità affioranti, dello stato evolutivo del reticolo idrografico, delle condizioni microclimatiche e di quelle geostutturali, nonché dello spessore della coltre di alterazione delle formazioni affioranti.

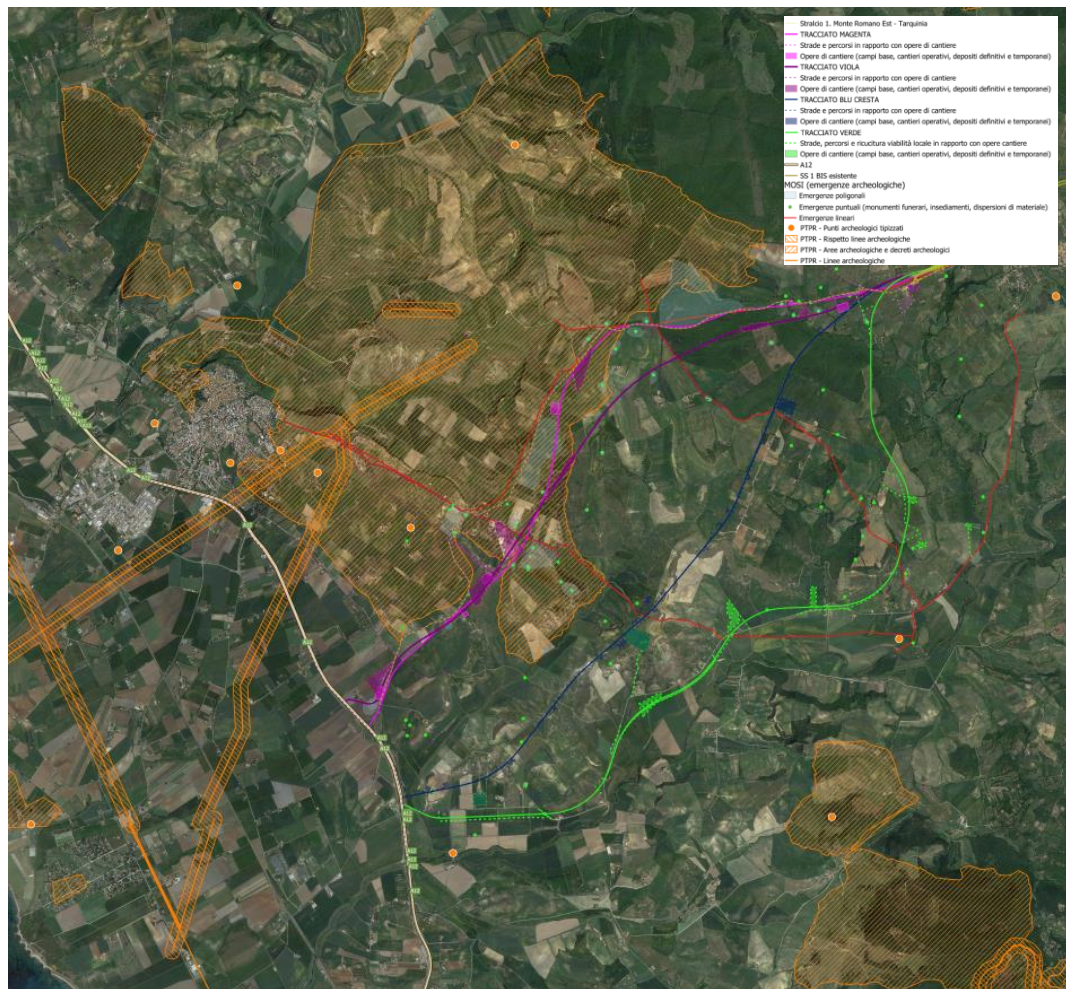


Il Vincoli Paesaggistici

Sono presenti nell'area vincoli paesaggistici tra cui:

- Art. 136 lettera c) e d) beni d'insieme;
- Art. 142 lettera c) Protezione dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua;
- Art. 142 lettera g) Protezione delle aree boscate;
- Art. 142 lettera m) zone di interesse archeologico;

E' inoltre presente il Sito Unesco della Necropoli di Tarquinia



Gli aspetti archeologici

- **gli Insediamenti rustici:** rappresentati da ville romane e fattorie sia di età etrusca che romana;
- **le Necropoli:** queste vanno dall'età del ferro a quella romana, nell'area le più estese sono quelle di epoca etrusca con presenza di **tombe a camera, tombe a pozzetto e tombe a fossa;**
- **le Viabilità e le infrastrutture connesse:** Tra questi si rilevano percorsi che vanno dall'epoca etrusca fino all'era moderna (600 – 700).

Obiettivi e matrice di sostenibilità

Su ogni alternativa progettuale è stata effettuata un'analisi al fine di procedere ad una **valutazione della sostenibilità** dal punto di vista tecnico, sociale, ambientale ed economico.

Sono stati analizzati i principi di sostenibilità presenti nel vasto elenco di atti e documenti in materia esistenti nello scenario europeo e nazionale.

Dall'analisi del contesto i 10 macro-obiettivi sono stati suddivisi in 18 obiettivi specifici, per un totale di 37 indicatori.

MACRO OBIETTIVI DI PROGETTO	OBIETTIVI AGENDA 2030
MOA.01 Promuovere la partecipazione alle decisioni in materia di sviluppo infrastrutturale	  
MOA.02 Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale	 
MOA.03 Migliorare la mobilità e ridurre il traffico inquinante	 
MOA.04 Tutelare il benessere sociale	 
MOA.05 Assicurare una economia locale che promuova l'occupazione senza danneggiare l'ambiente	 
MOA.06 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile, minimizzandone il prelievo;	 
MOA.07 Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riciclaggio;	
MOA.08 Ridurre l'inquinamento;	 
MOA.09 Mitigazione ed adattamento ai cambiamenti climatici;	 
MOA.10 Conservazione ed incremento della biodiversità e riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali	 

Analisi Costi Benefici

L'analisi costi-benefici è un metodo di valutazione utile per prevedere gli effetti dell'introduzione o della modifica di un progetto. E' uno strumento che permette l'analisi comparata dei possibili benefici e dei relativi costi.

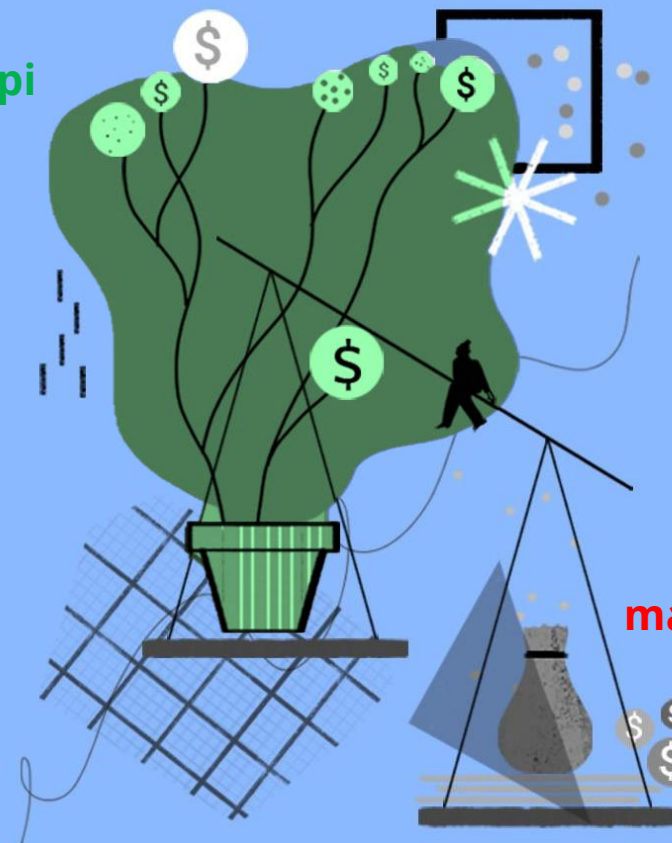
L'analisi costi benefici è lo strumento di riferimento nella valutazione di progetti di interesse collettivo e di supporto per ottimizzare la distribuzione delle risorse.

Riduzione Incidentalità

Risparmio tempi

Riduzione
inquinamento
atmosferico

Riduzione CO2



Costi di
costruzione
Costi di
manutenzione
Costi
Operativi

