



Dibattito pubblico

Strada Statale 675 – Secondo stralcio
Tarquinia/Civitavecchia

Presentazione relazione di progetto

*Gli aspetti ambientali, archeologici e storico
paesaggistici*

LA PROGETTAZIONE CONGIUNTA DELL'INFRASTRUTTURA E DEL SUO INSERIMENTO
PAESISTICO – AMBIENTALE

CRITERI PAESISTICO AMBIENTALI PER IL TRACCIAMENTO DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO



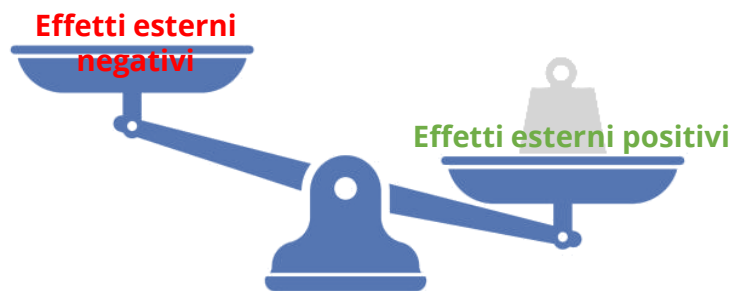
Le origini del metodo di progettazione congiunta dell'infrastruttura e del suo inserimento paesistico - ambientale

[...] quando, oltre quarant'anni fa [1930], fu concepita la *Bronx River Parkway* [...] l'obiettivo non era soltanto di soddisfare le esigenze del traffico, ma di utilizzare questo investimento di denaro pubblico per risanare il fiume inquinato e il suo paesaggio imbellettato e creare nuovi valori pubblici.

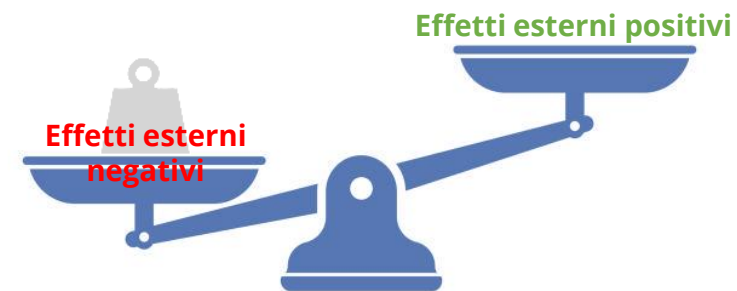
E questo si fece.

L'autostrada fu usata come **un mezzo per migliorare il paesaggio** e fornire una soddisfacente esperienza visiva agli automobilisti, rispondendo allo stesso tempo alle ovvie esigenze del traffico.

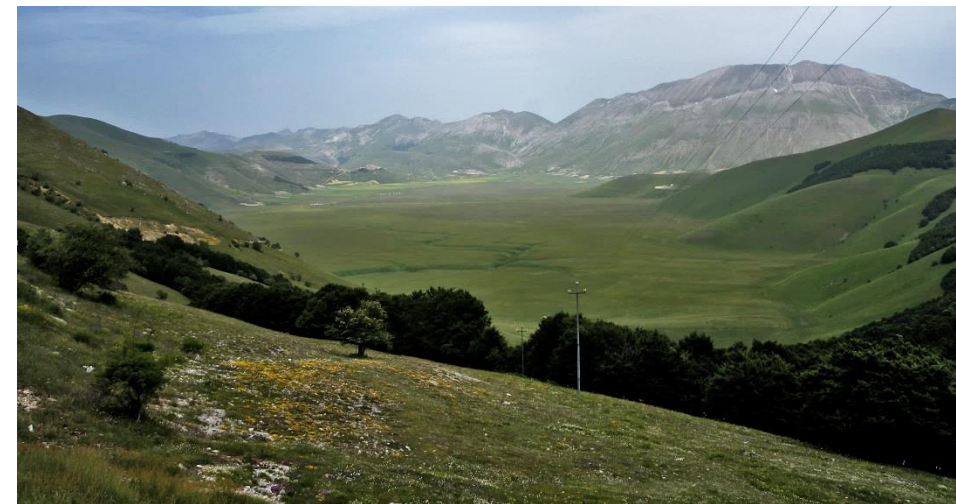
[I. Mc Harg, (1971), *Design with nature* p. 37]



Paesaggi degradati



Paesaggi integri



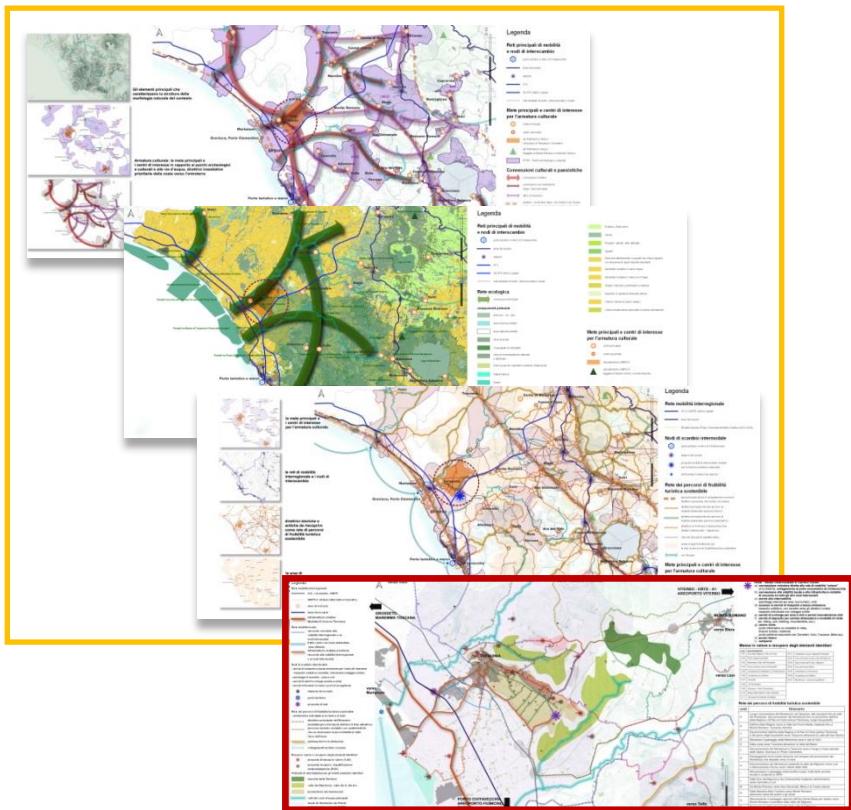
Opera pubblica come occasione di miglioramento del paesaggio



Possibili effetti esterni positivi dell'infrastruttura

Principali elementi di criticità riscontrati nell'area:

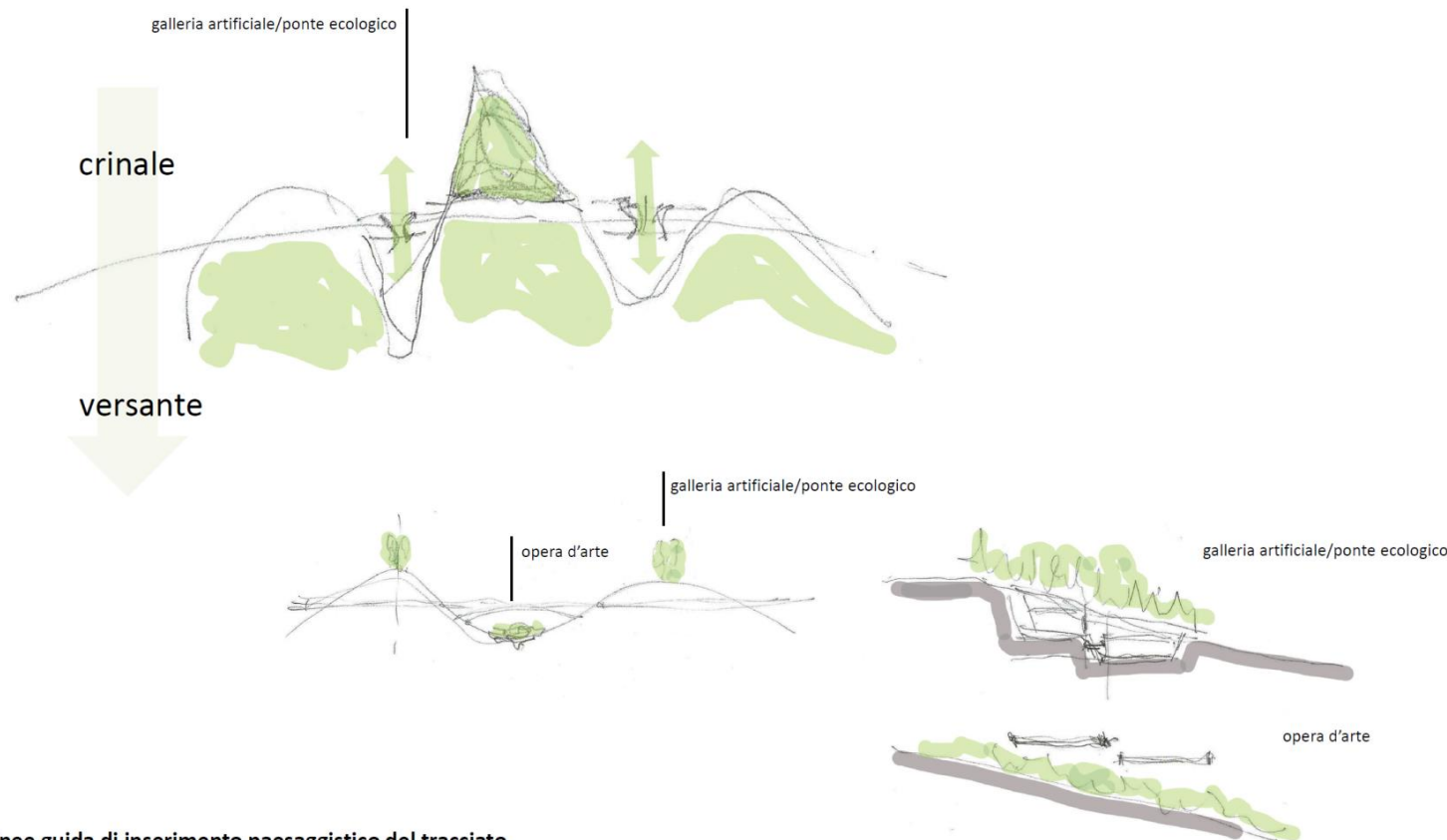
- **Frammentazione ecologica della Macchia della Turchina**
- **Scarsa continuità delle aree ecotonali nel mosaico agricolo**
- **Scarsa consistenza della vegetazione ripariale**
- **Frammentazione ecosistemi SS1bis**
- **Pericolosità della SS1bis**
- **Discontinuità della rete di fruizione «slow» del territorio**
- **Interferenze visive dirette con le aree di pregio paesaggistico e monumentale sulla SS1bis**
- **Sedi stradali dismesse e abbandonate**
- **Cabina elettrica in area monumentale**
- **Area di cava**
- **Area di discarica**



Il progetto di inserimento paesaggistico-ambientale ha operato seguendo due livelli di attività:

- Individuazione prioritaria di alcuni criteri di tracciamento plano-altimetrico delle alternative di tracciato finalizzati a contenere la trasformazione di aree integre e al contempo indurre miglioramenti paesistico ambientali nelle aree a più forte presenza antropica (**Criteri generali e Linee guida preliminari di inserimento paesaggistico** e loro applicazione)
- Inquadramento delle ipotesi in un quadro strategico complessivo finalizzato a individuare le possibilità di messa in valore delle esternalità prodotte dalla nuova infrastruttura (**Masterplan**)

Metodo di progetto multiscalare e multidisciplinare



linee guida di inserimento paesaggistico del tracciato

Studio di inserimento paesaggistico-ambientale – criteri generali e linee guida

Lo studio di inserimento paesaggistico-ambientale ha fissato alcuni **criteri generali** di tracciamento plano-altimetrico con relative **linee guida** (sintesi):

- **Morfologia del terreno:**
 - Per evitare interferenze visive e con l'avifauna, preferire una sezione tipo in trincea profonda (mitigata); in galleria artificiale ; in galleria naturale. Evitare rilevati e viadotti.
- **Aree a rilevante matrice ambientale vincolate/non vincolate:**
 - Per evitare la frammentazione di ambienti poco disturbati preferire i corridoi infrastrutturali esistenti e posizionarsi in modo periferico rispetto ai «core» di interesse. Se inevitabile, preferire interferenze puntuali con le formazioni degli agro-ecosistemi.
- **Aree con vincolo archeologico e/o a rischio archeologico:**
 - Per evitare interferenze con potenziali siti preferire passaggi lontani dalle aree a rischio archeologico. Se inevitabile, preferire una posizione periferica rispetto ai «core» di interesse.
- **Area Sito Unesco**
 - Evitare interferenze con area «core» e «buffer» e la «wider setting». Se inevitabile, preferire sezioni che consentano una efficace mitigazione dell'interferenza visiva.
- **Nuclei insediativi agricoli e filari alberati**
 - Per tutelare l'integrità paesistica e identitaria dei luoghi limitare le frammentazioni fondiari e dei nuclei insediativi agricoli relativi filari alberati con specie di pregio paesistico.

Le Parti si impegnano a utilizzare tutti gli aspetti patrimoniali dell'ambiente culturale:

- a. per arricchire i processi di sviluppo economico, politico, sociale e culturale e di pianificazione dell'uso del territorio, ricorrendo, ove necessario, a valutazioni di impatto sul patrimonio culturale e adottando strategie di riduzione dei danni;
- b. **per promuovere un approccio integrato** alle politiche che riguardano la **diversità culturale, biologica, geologica e paesaggistica** al fine di ottenere un equilibrio fra questi elementi;
- c. per rinforzare la coesione sociale promuovendo un senso di responsabilità condivisa nei confronti dei luoghi di vita comune;
- d. **per promuovere un obiettivo di qualità nelle modificazioni contemporanee** dell'ambiente **senza mettere in pericolo i suoi valori culturali**

[Art. 8 - Ambiente, patrimonio e qualità della vita, Convenzione di Faro, (2005), Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società.]

Scelta “ ottimale ” tra le alternative localizzative di tracciato:

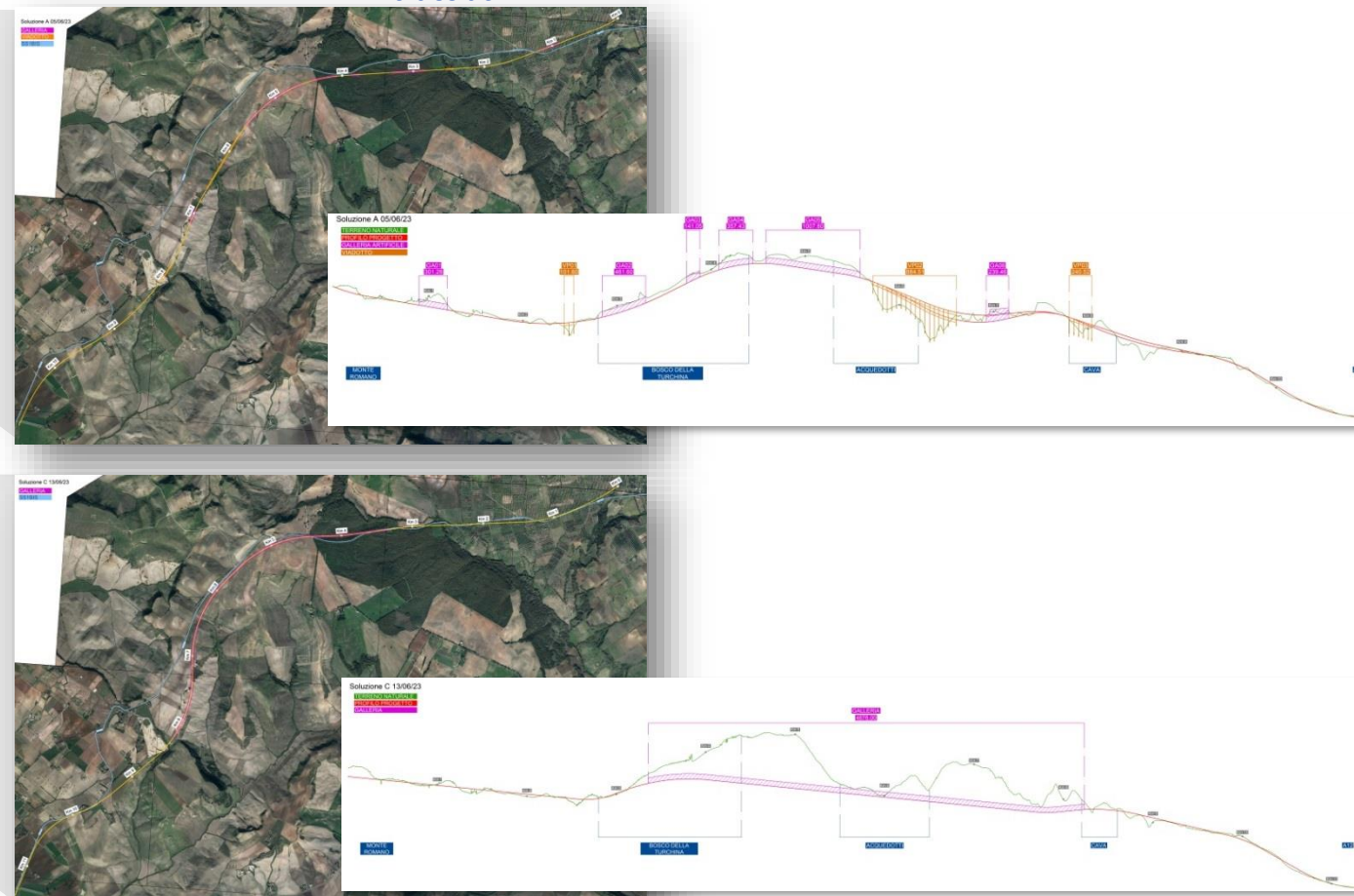
- la **frammentazione deve essere evitata**, in particolare nelle aree di interesse prioritario alla conservazione della biodiversità, e in quelle non ancora soggette alla frammentazione;
- deve essere mantenuta la funzionalità dei corridoi faunistici, usati per gli spostamenti, la dispersione e le migrazioni: si devono considerare in particolare **fiumi, torrenti** ed altri corsi d'acqua, **boschi** ripariali, **siepi e filari di alberi**;
- i rilievi (colline, montagne, vallate) possono fornire opportunità al fine di diminuire l'effetto barriera dell'infrastruttura;
- le nuove vie di comunicazione devono essere poste preferenzialmente nei corridoi infrastrutturali, vale a dire in quelle zone già soggette ad urbanizzazione e industrializzazione, al fine di **evitare la frammentazione di ambienti poco disturbati**;
- deve essere preservata la **continuità paesaggistica** di elementi quali vallate fluviali, coste e crinali;

[Ispra, (2011), Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari. Indirizzi e buone pratiche per la prevenzione e la mitigazione degli impatti. p.33]

Ipotesi di inserimento paesaggistico dei tracciati



Verifiche e approfondimenti piano altimetrici dei tracciati



Esemplificazione dello studio delle alternative - processo di avvicinamento per la definizione dei tracciati

