Città metropolitana di Roma Capitale

www.cittametropolitanaroma.gov.it

DIPARTIMENTO VII - VIABILITA' E INFRASTRUTTURE VIARIE

PRUSST ASSE TIBURTINO

RADDOPPIO VIA TIBURTINA FINO AL C.A.R.
ALLARGAMENTO VIA TIBURTINA A 4 CORSIE
DA ALBUCCIONE FINO AL C.A.R.

PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE

Relazione, relazione integrative

ELABORATO

14.01

COD. ELABORATO:	NOME FILE:	SCALA
ATD14RL01A	ATD14RL01A.DWG	-

RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA
Dott. Ing. ANDREA RUGGERI

PROGETTISTA

ViA

COORDINATORE DEL GRUPPO DI PROGETTAZIONE: ING. F. NICCHIARELLI

PROGETTISTI:
ING. G. PIAZZA
ING. M. DI GIROLAMO
ARCH. M. ROSSI
ING. E. DI PLACIDO
ING. S. ZANNOTTI
ING. A. BATTISTA
DIS. G. BENVENUTO

GEOLOGIA:
DOTT. GEOL. M. LANZINI

ARCHEOLOGIA:
DOTT. V. LIVI

ANALISI TRASPORTISTICA E MICROSIMULAZIONI:
ING. M. TAROZZI

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
RESPONSABILE
DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. CLAUDIO DI BIAGIO

N.	DATA	DESCRIZIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO
0	GENNAIO-2018	EMISSIONE	CANTALINI	ROSSI	NICCHIARELLI
1	--.--	_	_	_	_
2	--.--	_	_	_	_
3	--.--	_	_	_	_
4	--.--	_	_	_	_

PROVINCIA DI ROMA

DIPARTIMENTO VII - VIABILITA' E INFRASTRUTTURE
SERVIZIO 2 - VIABILITA' ZONA SUD

PRUSST ASSE TIBURTINO

RADDOPPIO VIA TIBURTINA FINO AL C.A.R.
ALLARGAMENTO VIA TIBURTINA A 4 CORSIE
DA ALBUCCIONE FINO AL C.A.R.

PROGETTO PRELIMINARE

RELAZIONI GENERALI

STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

RELAZIONE

ELABORATO

GE.01

COD. ELABORATO:	NOME FILE:	SCALA
ATPGERL01A	ATPGERL01A.DOC	-

RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA
Dott. Ing. ANDREA RUGGERI

PROGETTISTA

ViA

COORDINATORE DEL GRUPPO DI PROGETTAZIONE: ING. F. NICCHIARELLI

PROGETTISTI:

ING. M. DI GIROLAMO
ING. G. FILIPPUCCI
ING. G. PIAZZA
ARCH. M. ROSSI
ING. A. BATTISTA
DIS. A. MARONCELLI

CONSULENZE:
GEOLOGIA:
DOTT. GEOL. M. LANZINI

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
RESPONSABILE
DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. ANTONIO CELLUCCI

N.	DATA	DESCRIZIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO
0	NOVEMBRE-2009	EMISSIONE	ROSSI	NICCHIARELLI	NICCHIARELLI
1	--.--	_	_	_	_
2	--.--	_	_	_	_
3	--.--	_	_	_	_

INDICE

1 VERIFICA DELLA COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON IL QUADRO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED I VINCOLI....4

1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE 4

Caratteristiche del territorio....4

Il progetto e le infrastrutture connesse....9

Inserimento del progetto nel territorio....13

1.2 VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE 15

PROGRAMMAZIONE NAZIONALE....16

Piano Generale dei Trasporti (PGT).... 16

PROGRAMMAZIONE REGIONALE E PROVINCIALE....18

Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL).... 18
Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG).... 19
Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG).... 20
PRUSST "Asse Tiburtino".... 23
Piano d'Area "Parco Metropolitano Termale di Tivoli, Guidonia e Roma".... 26
Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE).... 28

PROGRAMMAZIONE COMUNALE....29

Piano Regolatore Generale (PRG) - Comune di Guidonia Montecelio.... 29
Piano Urbanistico Generale Comunale (PUGC) - Comune di Guidonia Montecelio.. 30

SISTEMA DEI VINCOLI....32

Piano Territoriale Paesistico (PTP) / Ambito Territ. n° 7.... 32
Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR).... 33
Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico - PAI.... 34
Progetto di Piano di Bacino del Fiume Tevere V Stralcio funzionale - PS5.... 36
SIC - IT6030033 - Travertini Acque Albule.... 38

1.3 INQUADRAMENTO STORICO ARCHEOLOGICO 40

INTRODUZIONE 40

ELENCO DELLE CRITICITÀ LUNGO IL TRACCIATO 41

VINCOLI DIRETTI E PIANO PAESITICO PRESENTI NELL'AREA 47

AREE DI RISCHIO 48

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI PER LE FASI SUCCESSIVE DELLA PROGETTAZIONE 50

2 STUDIO DEI PREVEDIBILI EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E DEL SUO ESERCIZIO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI 52

2.1 COMPONENTE RUMORE 52

Premessa 52
Normativa di riferimento 52
La misura del rumore 71
Caratterizzazione acustica del rumore prodotto da traffico veicolare 76
Attività svolte ai fini dello studio acustico 83
FASE STUDIO PRELIMINARE 89
SCENARIO POST – OPERAM (caratterizzazione dello stato di progetto al 2020) 100
MITIGAZIONI ACUSTICHE PREVISTE 101
Considerazioni finali 103

2.2 COMPONENTE AMBIENTE IDRICO 104

Normativa di riferimento 104
Caratterizzazione dello stato di fatto 106
Aspetti idrologici 106
Escursioni stagionali ed esondazioni 110
Aree sensibili 111

2.3 COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO 112

PREMESSA 112

INQUADRAMENTO TETTONICO E IDRO-GEO-MORFOLOGICO 113

Ubicazione e caratteri geomorfologici 113
Caratteri tettonico-strutturali 114
Caratteri geologici 117
Caratteri idrogeologici 117
Sismicità 117

INDAGINI GEOGNOSTICHE PREGRESSE 120

Dati stratigrafici di indagini pregresse 120
Dati stratigrafici di letteratura 120

STRATIGRAFIA E CARATTERISTICHE LITOTECNICHE DEI TERRENI.....121
IDROGEOLOGIA.....125
PROBLEMATICHE GEOLOGICO-IDROGEOLOGICHE LUNGO L'ASSE.....126
Terreni alluvionali.....126
Piroclastiti.....126
PROGRAMMA DI INDAGINI GEOGNOSTICHE PER LE SUCCESSIVE FASI PROGETTUALI.....127
BIBLIOGRAFIA.....127
STRATIGRAFIE DI INDAGINI PREGRESSE.....129
2.4 COMPONENTE PAESAGGIO 130
IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ NELL'AMBITO DEL TERRITORIO PROVINCIALE130
LA STRUTTURA STORICO-AMBIENTALE DEL TERRITORIO.....130
I SISTEMI DI PAESAGGIO (PTPR).....133
EMERGENZE PAESAGGISTICHE.....134
ANALISI PERCETTIVA.....135
AREE SENSIBILI.....135
2.5 COMPONENTE ECOSISTEMA ANTROPICO 136
CARATTERIZZAZIONE DELLO STATO DI FATTO.....136
Aree sensibili.....136
Riqualificazione urbanistica del corridoio Tiburtina.....137
3 ALTERNATIVE.....139
4 DETERMINAZIONE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE.....139
Mitigazioni acustiche.....139
Opere a verde.....140
Monitoraggio archeologico.....140

1 VERIFICA DELLA COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON IL QUADRO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED I VINCOLI

1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Caratteristiche del territorio

L'intervento oggetto di questo studio di prefattibilità ambientale ricade nel territorio del Comune di Guidonia-Collefiorito. Si tratta dell'adeguamento dell'attuale SR5 Tiburtina nel tratto che va dall'intersezione con via Fratelli Gualandi, risolta con la realizzazione di una nuova rotatoria, fino alla rotatoria esistente in zona CAR.

L'area oggetto dell'insieme di tutti gli interventi connessi sopra descritti ricade nei territori comunali di Tivoli e Guidonia Montecelio ed è compresa tra la via Tiburtina (ex SS5 ora SR5) a nord e il fiume Aniene a sud. Il corridoio di studio del PRUSST ASSE TIBURTINO rappresenta un'alternativa alla via Tiburtina nel tratto tra il Centro Agroalimentare Romano con il nodo di Ponte Lucano, alle pendici del comune di Tivoli, e attraversa l'area artigianale delle cave. Tale area è compresa nel corridoio di collegamento infrastrutturale, più o meno storico, che nel tempo si è consolidato verso est, costituito dalla ex SS5, ora SR5, Tiburtina Valeria, la linea ferroviaria Roma–Sulmona e l'autostrada A24, e ricade interamente nel territorio amministrativo della Provincia di Roma.

Geograficamente il territorio è fortemente caratterizzato dalla valle del fiume Aniene lungo la quale fin dal 200 a.C. vennero tracciate due importanti arterie - la Collatina e la Tiburtina - che si ramificavano all'altezza della porta omonima presso le Mura Aureliane di Roma per poi ricongiungersi a Ponte Lucano nei pressi di Tivoli assicurando il collegamento tra Roma e la potente città latina di Tibur (l'attuale Tivoli).

Culturalmente e geograficamente il paesaggio rientra all'interno di quell'area che viene definita "valle dell'Aniene", una regione fortemente produttiva che nel corso della storia ha pesantemente influito sull'economia della capitale e condizionato una tendenza allo sviluppo fisico e demografico verso est dell'aera metropolitana romana.

Il ruolo fondamentale che la Tiburtina continua a rappresentare inizia fin dalla tarda età repubblicana e imperiale, quando comincia a definirsi come una delle più importanti direttrici per il traffico delle derrate agricole e il trasporto dei materiali da costruzione, come il tufo e il

travertino, estratto dalle cave servite dalla Statale n°5. Tale attività di antica tradizione ma anche di più recente insediamento, è oggi in stretto rapporto con le attività di ricerca scientifica e tecnologica e, per il valore storico dei siti produttivi dismessi, di archeologia industriale, attività che gli attribuiscono nel complesso un elevato valore storico e paesaggistico.

I Monti Tiburtini all'altezza di Tivoli, costituiscono un diaframma naturale lungo il corso dell'Aniene dove passi obbligati erano fin dal V° sec. a.C. quelli di Tivoli e dello Stonio, punti di forza per il controllo del territorio dalla discesa delle popolazioni dall'interno. In seguito all'espansione Romana nel territorio degli Equi, tra il IV° il III° sec. a.C., un magistrato romano, probabilmente Valerio Massimo, prolungò il tracciato della consolare fino al territorio dei Marsi rinominando la strada "Tiburtina Valeria".

Il territorio è, dunque, ricco di storia e di testimonianze delle varie epoche, legate al tema dell'acqua anche nei suoi aspetti curativi. E' da citare, infatti, la stazione termale delle Acque Albule (nei pressi della località Bagni di Tivoli) ma anche le fantastiche fontane di villa d'Este oltre al sito archeologico di villa Adriana. L'attenzione mondiale su tali emergenze storico-artistiche è tale che sia villa Adriana che villa d'Este sono iscritte dal 1999 tra i monumenti di patrimonio dell'umanità (UNESCO).

Nel corso degli anni – dunque - lungo la via Tiburtina si sono alternati centri urbani e industriali, legati entrambi all'attività prevalentemente estrattiva del tufo e del travertino, garantiti nel loro legame con il contesto economico di riferimento dalla funzionalità dell'unico asse infrastrutturale di accesso (S.S. 5) al quale nel corso degli anni si è aggiunto il sistema della S.P. Maremmana, direttrice di ingresso da Est (svincolo A24 di Tivoli).

Tra Roma e Tivoli fu inaugurata nel 1937 la città di Guidonia, una città di fondazione voluta dal regime fascista per celebrare le sue ambizioni aviatorie, costruita in funzione di un aeroporto militare destinato all'addestramento delle nuove squadriglie aviatori e posta sotto il diretto controllo del Ministero dell'Aeronautica. Destinata a semplice città di servizio, fu realizzata dall'Istituto Fascista Case Popolari (oggi IACP) in base alle soluzioni architettoniche ed urbanistiche dei progettisti Nicolosi, Cancellotti e Giorgio Calza. Durante il primo conflitto mondiale (1916) – infatti - il Ministero della Difesa occupò parte dei terreni pianeggianti di Montecelio posti alle pendici meridionali dei Monti Cornicolani, per realizzare un piccolo aeroporto militare per l'addestramento degli allievi piloti. Il nuovo aeroporto di Montecelio venne così intitolato, nel 1916, al tenente colonnello A. Barbieri morto in

combattimento. L'aeroporto acquisì nel tempo una maggiore importanza con la realizzazione del Centro sperimentale sulla navigazione aerea.

Il Comune di Guidonia-Montecelio fu costituito con Regio Decreto Legge del 21 Ottobre 1937 n. 1803, con tale normativa venivano uniti il centro preesistente di Montecelio e quello di Guidonia nata da poco ed a circa 20 chilometri ad nord-est di Roma. A causa della forte urbanizzazione dell'intero territorio comunale condizionata dai flussi migratori avvenuti negli ultimi venti anni si sono sviluppate, oltre che a Guidonia e Montecelio, vari centri abitati quali: Villalba, Villanova, Setteville, l'Albuccione, Torlupara e S. Lucia raggiungendo così gli 80.000 residenti, collocando in tal maniera il nostro comune secondo per popolazione nel Lazio preceduto soltanto da Roma. E' comunque non trascurabile in questo contesto la grande forza magnetica rappresentata da sempre dall'eccezionalità delle presenze storico-archeologiche di villa Adriana e villa d'Este, ma nel futuro tale carico di frequenze lungo tali direttrici è destinato a incrementarsi per la realizzazione del "parco delle Terme Albule" e del sistema del Parco dell'Aniene, e proprio in funzione di tale sviluppo un sistema coerente di strumenti di programmazione indicano, a tutti i livelli, un potenziamento della rete infrastrutturale verso Tivoli.

Paesaggisticamente il territorio è fortemente caratterizzato dal fiume Aniene e dalla presenza delle cave di travertino, che hanno goduto della felice coincidenza tra condizioni geologiche e la disponibilità di acqua. Questo paesaggio è oggi oggetto di tutela attraverso l'istituzione del Parco dell'Aniene e del Parco delle Acque Albule.

Le sorgenti carbonico-sulfuree delle Acque Albule, che scaturiscono dai due laghi Regina e Colonnelle a nord della Via Tiburtina, a circa otto chilometri da Tivoli, devono il loro colore biancastro "*albula*", al gas che si forma in superficie quando, al diminuire della pressione, si liberano anidride carbonica e idrogeno solforato prima disciolti nell'acqua. In età romana queste acque erano circondate da un'aura miracolistica perché ritenute capaci di guarire ogni male. Plinio Secondo il Vecchio, riferì che "... i soldati feriti in battaglia erano condotti alle Acque Albule come nel miglior luogo di cura, donde tornavano sanati" (Hist. Lib XXXI, 6), mentre Archigene da Apamea, medico vissuto sotto l'imperatore Traiano, esaltò la qualità delle acque sulfuree indicando come queste fossero efficaci nella cura delle malattie dello stomaco e nella medicamentosi delle piaghe e delle ulcere.

Virgilio ne parlò nell'Eneide, Nerone le fece confluire fino alla Domus Aurea utilizzando l'acquedotto Marcio, mentre l'imperatore Adriano le utilizzò per alimentare le numerose

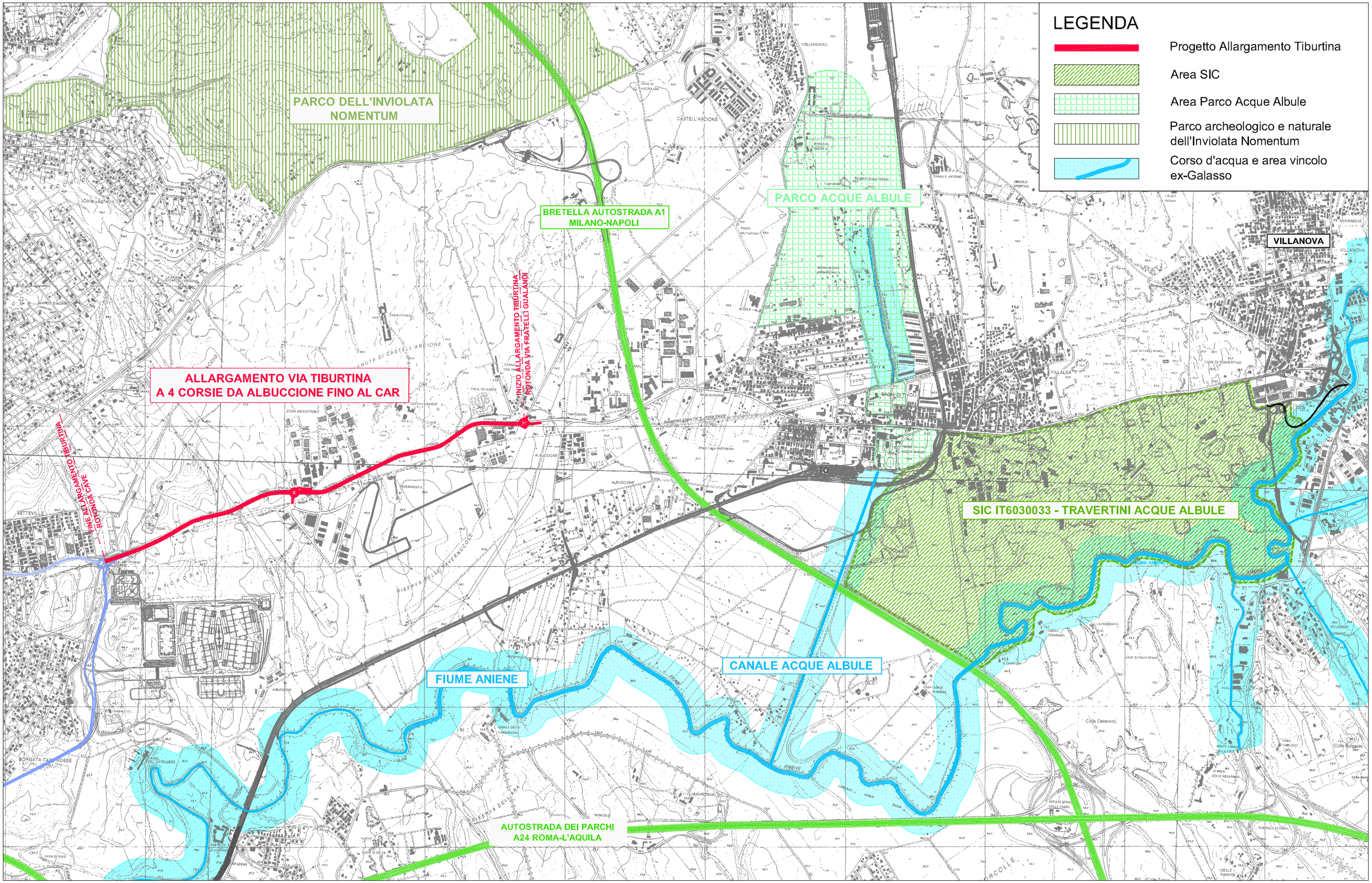
piscine della sua sontuosa villa (Villa Adriana). L'edificio termale costruito da Agrippa, venne successivamente dimenticato fino al Rinascimento, quando il Cardinale Ippolito d'Este realizzò l'inalveamento del canale e tentò per primo dei sondaggi nella profondità dei laghi.

Oggi le terme sono in fase di totale rilancio: ai lavori di ristrutturazione delle piscine e degli ingressi allo stabilimento termale seguiranno interventi di ristrutturazione del centro termale, la realizzazione della clinica termale, dell'albergo termale con annesso il parco e parcheggi.

INQUADRAMENTO AMBIENTALE

Selezione degli elementi caratterizzanti il territorio

Scala 1:25.000



Il progetto e le infrastrutture connesse

L'intervento oggetto di questo studio di prefattibilità ambientale ricade nel territorio del Comune di Guidonia-Collefiorito. Si tratta dell'adeguamento dell'attuale SR5 Tiburtina alla sezione tipo D del DM 5 novembre 2001, nel tratto che va dall'intersezione con via Fratelli Gualandi fino alla rotatoria esistente in zona CAR. Le intersezioni a inizio tracciato con via Fratelli Gualandi e a metà con la zona industuale Santa Sinforosa e Tavernucole vengono risolte con la realizzazione di due nuove rotatorie. La sezione di via Tiburtina è attualmente a 2 carreggiate (una per senso di marcia) con una larghezza di piattaforma che varia dagli 8 metri circa nei punti più stretti ai 12 m. Il progetto ne prevede l'allargamento a 4 carreggiate (due per senso di marcia) con uno spartitraffico nel mezzo e un marciapiedi di 1.50m per lato; il tutto per una larghezza di piattaforma minima pari a 21.30m. La Tiburtina attuale, nel tratto in progetto, è principalmente in tincea, l'allargamento è quindi stato scelto nei vari punti dal lato considerato di minor impatto. Inoltre si è deciso di limitare gli scavi mediante l'adozione di paratie di pali in presenza di trincee alte o anche maggiori di 2,0m nelle aree definite con l'archeologa di maggior attenzione archeologica.

Il progetto fa parte del Sistema PRUSST che è composto in quest'area da una serie di interventi volti a potenziare, ove possibile, la Tiburtina esistente o scaricarla by-passando i centri urbani mediante la realizzazione di nuovi assi stradali (GT14-15), nello schema della mobilità per il collegamento con il settore Est della provincia. L'obiettivo è quello di drenare gran parte del flusso di traffico sovralocale che oggi senza alternative congestiona le aree urbanizzate del Comune di Tivoli (Villalba e Bagni di Tivoli) e l'area estrattiva delle cave poste lungo la SS 5 Tiburtina.

Questo nuovo sistema di strade (un asse distributivo indicato sempre dal PRUSST e denominato GT14-15) intende realizzare un modello a rete della mobilità extraurbana appoggiata sul territorio allo scopo di alleggerire la rete locale (via Tiburtina e via Maremmana) soprattutto dopo l'appesantimento di traffico in seguito alle attività verso Est (CAR e Polo Tecnologico).

Come si vede dalla tavola allegata C*orografia generale infrastrutture connesse* la programmazione su quest'area prevede una serie di progetti che attualmente sono in diverse fasi dei rispettivi iter che pur essendo strettamente connessi sono, nel particolare, funzionalmente autonomi.

Nodo di Ponte Lucano è un progetto, che realizza gli interventi GT4 e GT11/12 del PRUSST, in corso di realizzazione che permette al traffico di via Maremmana Inferiore, proveniente dallo svincolo con l'A24, di immettersi sulla via Tiburtina mediante uno svincolo a piani sfalsati e di prendere la direzione Guidonia sovrappassando con un ponte sempre la Tiburtina stessa eliminando così un punto di elevata criticità.

GT14-15 da Ponte Lucano alla nuova Fermata di Bagni di Tivoli è un intervento in programmazione che scarica parzialmente i tratti urbani della SR5 di Villanova e Villalba attualmente in crisi. Dalla rotonda cave del Nodo di Ponte Lucano parte il GT14a del PRUSST che arriva fino allo Svincolo Tivoli Terme e in seguito, mediante un ramo di collegamento, all'area industriale/artigianale e alla futura viabilità della nuova Fermata Bagni di Tivoli. Quest'ultima fa parte del progetto RFI di Raddoppio della Linea Roma-Pescara del tratto Lunghezza-Guidonia di cui è in corso l'appalto per la realizzazione dei lavori.

GT14-15 dallo Svincolo Tivoli Terme ad Albuccione anch'esso è un intervento in programmazione che unito al precedente scarica parzialmente i tratti urbani della SR5 di Villanova, Villalba e Bagni di Tivoli migliorandone notevolmente la vivibilità. Dallo Svincolo Tivoli Terme si sviluppa un sistema di complanari all'attuale Bretella A1 che permette, andando in variante al primitivo GT14b, di evitare l'ulteriore disgregazione di un territorio già segnato dall'infrstruttura autostradale. Questo progetto sfrutta per l'attraversamento dell'A1 i ponti di quest'ultima sul fiume Aniene e su via Tiburtina. Le due complanari si riuniscono prima dell'abitato dell'Albuccione ed del successivo Svincolo omonimo che è collegato a via Tiburtina in corrispondenza della futura rotonda con via Fratelli Gualandi che è l'inizio dell'Adeguamento Tiburtina oggetto del presente studio.

GT14-15 dallo Svincolo Albuccione alla Tiburtina anche quest'ultimo è un intervento in programmazione che prosegue in variante alla SR5 by-passando il nuovo Intervento del PIP Tavernelle, del quale è in corso la progettazione, e la zona industriale di S.Sinforosa del comune di Guidonia-Montecelio. Dallo Svincolo Albuccione si sviluppa una parte del GT15 che, in variante anch'esso con le previsioni precedenti, si innesta con uno svincolo a livelli sfalsati su via Tiburtina circa a metà dell'Adeguamento Tiburtina oggetto del presente studio.

Svincolo A1 Guidonia-Montecelio è un progetto in corso di realizzazione da parte di Autostrade e si connette con una grande rotatoria sulla SP28bis via di Casal Bianco.

Collegamento Tiburtina - Svincolo A1 Guidonia-Montecelio è in corso di progettazione e prevede nel primo tratto la sistemazione di via Fratelli Gualandi che va dalla futura rotonda, all'inizio dell'Adeguamento Tiburtina oggetto del presente studio, fino alla nuova rotonda dalla quale parte il tracciato di collegamento all'A1 che arriva proprio in corrispondenza della grande rotatoria su via di Casal Bianco che è inclusa nel progetto descritto precedente descritto.

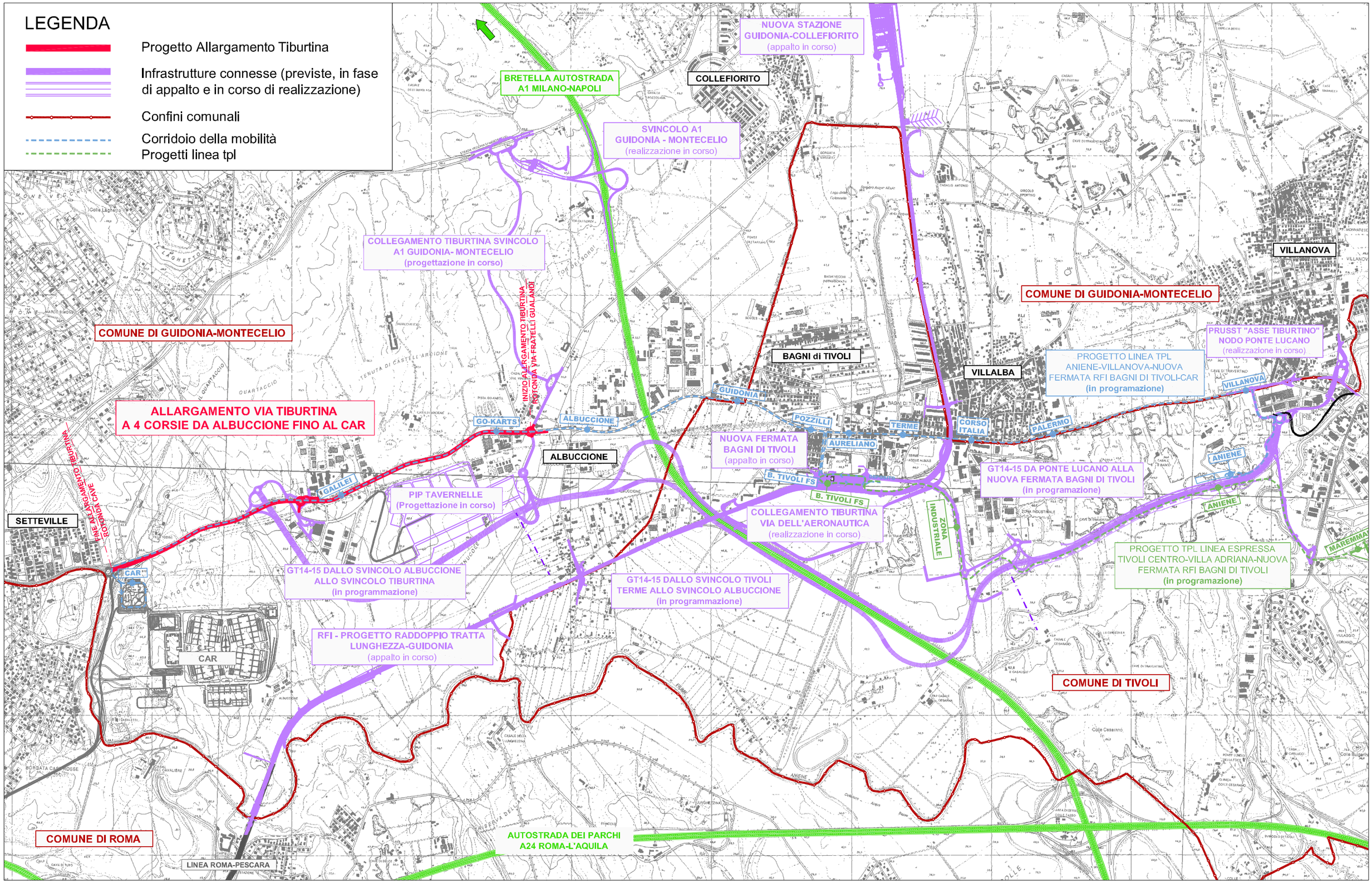
Corridoio della mobilità è in programma la progettazione di due linee tpl (di trasporto pubblico):

- la prima è una linea espressa che collega Tivoli Centro e Villa Adriana alla Nuova Fermata Bagni di Tivoli, e quindi alla linea metropolitana per Roma; è quasi completamente in sede propria tranne tratti limitati in promiscuo;

- la seconda è una linea urbana che correndo lungo la SR Tiburtina collega Villanova alla zona CAR e permette uno scambio in corrispondenza del proprio capolinea con la fermata Aniene della linea espressa; è in sede propria nei tratti dove via Tiburtina lo permette ed in promiscuo per quasi tutti i tratti urbani.

COROGRAFIA GENERALE INFRASTRUTTURE CONNESSE

Scala 1:25.000



Inserimento del progetto nel territorio

Il progetto come già descritto in precedenza riguarda un adeguamento in sede della SR Tiburtina attuale. Pertanto come si evince dalla carta dell'inquadramento ambientale che riporta la selezione degli elementi caratterizzanti il territorio il progetto non interferisce in alcun modo con alcuno di essi (cfr. Allegato - *Inquadramento Ambientale*).

Dalla carta dei vincoli storico-archeologici-paesaggistici desunti dal PTPR della Regione Lazio (*Tavola B – Beni paesaggistici*) si evidenzia come tutta la Tiburtina attuale risulti dalla ricognizione delle aree tutelate per legge come:

- *m) area di interesse archeologico già individuata – beni lineari con fascia di rispetto*.

Mentre nell'individuazione degli immobili e delle aree tipizzati dal Piano Paesaggistico è classificata come:

- *beni lineari , testimonianza dei caratteri identitari archeologici storici e relativa fascia di rispetto di 100 metri.*

Inoltre attraversa anche delle aree classificate come:

- *beni puntuali diffusi, testimonianza dei caratteri identitari archeologici storici e relativa fascia di rispetto di 100 metri.*

Che sono:

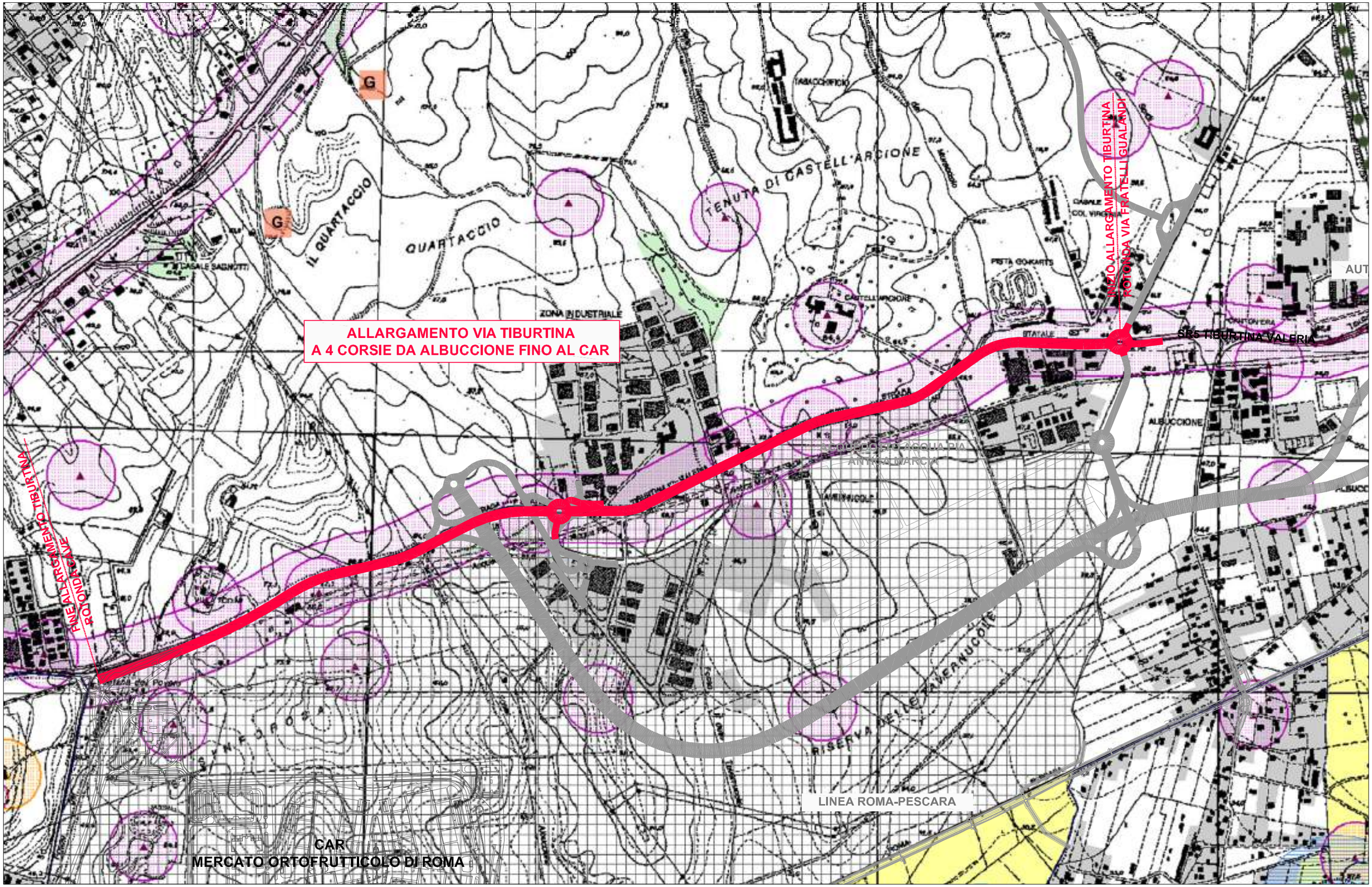
- la prima e la seconda sono contigue all'altezza della zona Tavernucole,
- la terza poco dopo la futura rotatoria per l'intersezione con le viabilità di accesso alle due aree industriali di S.Sinforosa (a nord e a sud della Tiburtina)
- la quarta nel tratto di tiburtina parallelo alla Basilica di S.Sinforosa
- e infine la quinta, quasi a fine tracciato, che riguarda villa Todini de lambice solo il nostro intervento.

Per questo motivo è stata fatta una ricognizione e uno studio dell'area da parte di un'archeologa per la valutazione del rischio archeologico e per le scelte progettuali (vedi paragrafo - *Inquadramento storico archeologico*).

CARTA DEI VINCOLI STORICO-ARCHEOLOGICI-PAESAGGISTICI

(da PTPR, da PTP, da PTCP e PARCO METROPOLITANO TERMALE DI TIVOLI, GIUDONIA E ROMA e da PRG COMUNE DI GUIDONIA-COLLEFIORITO)

Scala 1:10.000



CARTA DEI VINCOLI STORICO-ARCHEOLOGICI-PAESAGGISTICI

(da PTPR, da PTP, da PTCP e PARCO METROPOLITANO TERMALE DI TIVOLI, GIUDONIA E ROMA e da PRG COMUNE DI GUIDONIA-COLLEFIORITO)

LEGENDA

VINCOLI DESUNTI DA PTPR REGIONE LAZIO TAV. B - BENI PAESAGGISTICI

Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico

L.R. 37/80, art. 14 L.R. 24/98 - art. 134 co. 1 lett. a Dlvo 42/04 e art. 136 Dlvo 42/04

- lett. a) e b) beni singoli: naturali, geologici, ville parchi e giardini
- lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche
- lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località per zone di interesse archeologico

Ricognizione delle aree tutelate per legge

art. 134 co. 1 lett. b e art. 142 co. 1 Dlvo 42/04

- a) costa del mare
- b) costa dei laghi
- c) corsi delle acque pubbliche
- d) montagne sopra i 1200 metri
- f) parchi e riserve naturali
- g) aree boscate
- h) università agrarie e uso civico
- i) zone umide
- m) aree di interesse archeologico già individuate
- m) ambiti di interesse archeologico già individuati
- m) aree di interesse archeologico già individuate - beni puntuali con fascia di rispetto
- m) aree di interesse archeologico già individuate - beni lineari con fascia di rispetto

Individuazione degli immobili e delle aree tipizzati dal Piano Paesaggistico

art. 134 co. 1 lett. c Dlvo 42/04

- aree agricole identitarie della campagna romana e delle bonifiche agrarie
- insediamenti urbani storici e territori contermini compresi in una fascia della profondità di 150 metri
- boeghi identitari dell'agricoltura rurale
- beni singoli identitari dell'agricoltura rurale e relativa fascia di rispetto di 50 metri
- beni puntuali diffusi, testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici e relativa fascia di rispetto di 100 metri
- beni lineari, testimonianza dei caratteri identitari archeologici storici e relativa fascia di rispetto di 100 metri
- canali delle bonifiche agrarie e relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuno
- beni puntuali e lineari diffusi, testimonianza dai caratteri identitari vegetazionale, geomorfologici e carsico-ipogeo con fascia di rispetto di 50 metri
- aree urbanizzate del PTPR

VINCOLI DESUNTI DA PTP N.7 REGIONE LAZIO Tav. E1- RILIEVO DEI VINCOLI*

- fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/37 - punto C) art. 1 L.431/85

* sono stati riportati solo i vincoli non presenti nel PTPR adottato

VINCOLI DESUNTI DA PTP N.7 REGIONE LAZIO Tav. E2 - CLASSIFICAZIONE DELLE AREE AI FINI DELLA TUTELA*

III livello di tutela: zone "C" del PTP

- C/O: zone in cui è ammessa la trasformazione dei luoghi nei limiti consentiti dagli strumenti urbanistici vigenti art. 30 delle N.T.A.

* sono stati riportati solo i vincoli non presenti nel PTPR adottato

SIC

- Siti di Interesse Comunitario IT6030003 - Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli)

VINCOLI DESUNTI DAL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE - PROVINCIA DI ROMA - TAV.7: CARTA DELLE AREE PROTETTE E DA PROTEGGERE

- aree incluse nella redazione dello schema di piano regionale dei parchi e delle riserve (D.G.R. 11746/93) Toponimo 16 Sorgenti Albule

INDICAZIONI DESUNTE DAL PIANO D'AREA PARCO METROPOLITANO TERMALE DI TIVOLI, GUIDONIA E ROMA - TAV. 16: QUADRO DEGLI INTERVENTI

- ambito territoriale del parco metropolitano termale

INDICAZIONI DESUNTE DAL PRG DEL COMUNE DI GUIDONIA MONTECELIO

- G — zone archeologiche

INDICAZIONI DESUNTE DAL PRG DEL COMUNE DI TIVOLI

- T — zone archeologiche

LEGENDA

- PROGETTO ALLARGAMENTO TIBURTINA
- INFRASTRUTTURE CONNESSE (previste, in fase di appalto e in corso di realizzazione)

1.2 VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE

Il complesso degli strumenti normativi e vincolistici raccolti relativi all'area in oggetto, ha evidenziato un territorio ricco di risorse ambientali ampiamente coperto, dal punto di vista urbanistico, da livelli diversificati di pianificazione.

A partire, infatti, dal Piano Territoriale Paesistico Regionale fino al Piano Straordinario delle aree a Rischio Idrogeologico del Bacino del Fiume Tevere, il presente Studio ha assunto le indicazioni relative ai vincoli - come specificate nel Testo Coordinato delle Norme Tecniche di Attuazione del PTPR (adottato dalla Giunta Regionale con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007) - e ai loro campi di applicazione nonché dalle NTA della perimetrazione del Progetto di Piano di Bacino del Fiume Tevere V Stralcio funzionale - PS5 (l. 365/98), nonché quel ricco apparato di norme, politiche e strategie territoriali contenute nei Piani Territoriali di Coordinamento e nel Piano Territoriale Provinciale Generale e – scendendo di scala – nei Piani Regolatori Generali Comunali, strumenti che hanno rappresentato un importante riferimento programmatico e prescrittivo.

Si è, ovviamente, inclusa la ricognizione di eventuali aree protette definite ai sensi della L. 394/91, individuando il SIC "Travertini Acque Albule" (Bagni di Tivoli) - IT6030033.

PROGRAMMAZIONE NAZIONALE

Piano Generale dei Trasporti (PGT)

La legge 30 del 1998 ha previsto l'approvazione di un nuovo Piano Generale dei Trasporti, in luogo del semplice aggiornamento triennale (inizialmente previsto dalla legge 245/84) a cui provvedeva il CIPE con lo scopo di coordinare l'esercizio delle funzioni e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome.

La elaborazione del nuovo PGT è stata effettuata dal Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, nell'ottobre 2000 e dopo l'approvazione da parte del CIPE è stato adottato dal Consiglio dei Ministri con deliberazione del 2 marzo 2001.

Al nuovo piano fa esplicito riferimento il DPEF 2001 - 2004 che gli affida il compito di definire le linee prioritarie di intervento nel settore della mobilità al fine di:

- realizzare un progressivo riequilibrio modale;
- valorizzare le potenzialità delle nuove tecnologie;
- realizzare il miglioramento del sistema della mobilità nelle grandi aree urbane

Il nuovo PGT si pone come quadro di riferimento di un insieme di interventi finalizzati a rafforzare e migliorare la qualità della vita a partire da una analisi negativa del settore attraverso l'introduzione di indirizzi che vanno dall'innovazione tecnologica dei veicoli al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) allo sviluppo della logistica fino al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) per il quale si desume la necessità di un collegamento delle infrastrutture, in una logica di sistema a rete della mobilità (intermodalità).

Soprattutto il Piano facilita le condizioni per la realizzazione degli interventi snellendo le procedure di approvazione introducendo, ad esempio, la Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare e conducendo all'adozione della Valutazione Ambientale Strategica per la valutazione della conformità con la normativa europea.

Il PGT determina quindi gli indirizzi e, soprattutto, detta le linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti che costituiscono uno strumento prescrittivo.

Parte del Piano è dedicata alla necessità di assicurare condizioni di alternativa nei collegamenti e di sicurezza stradale. Per questo prevede l'adeguamento delle principali statali e la loro messa in sicurezza, in funzione di un più generale riassetto della viabilità regionale e nazionale.

Il raggiungimento di tali obiettivi viene condizionato ad un adeguato intervento anche nel settore del trasporto pubblico. Questa integrazione è stata avviata con la sottoscrizione tra Regione e Ferrovie dello Stato di un protocollo di intesa per la "Definizione degli interventi nei trasporti ferroviari della Regione Lazio" e con la definizione congiunta con ATAC e COTRAL del "Piano di riordino della rete di trasporto pubblico".

Tra gli interventi sulla rete stradale, è presente la riconnessione dell’area di Rieti verso il frusinate a sud, finalizzata alla realizzazione di un grande arco viario a carattere nazionale e interregionale per i collegamenti tra Adriatico e Tirreno e tra le aree a nord e a sud che permetta di evitare attraversamenti dell’area romana, ove non necessari, e di avviare lo sviluppo delle aree direttamente attraversate.

Il documento di piano fornisce, spesso in modo non completo, indicazione dei tempi e dei costi di realizzazione, del livello di progettazione, degli aspetti finanziari solo per alcuni interventi.