



**RELAZIONE CONCLUSIVA
DEL RESPONSABILE
DEL DIBATTITO PUBBLICO**

**STRADA STATALE 675
"UMBRO LAZIALE"**

Tratta Monte Romano/Civitavecchia
Secondo stralcio Tarquinia/Civitavecchia

MAGGIO 2024



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

SOMMARIO

1. PREMESSA	3
2. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	6
2.1. Le ragioni dell'opera	6
2.2. Le alternative di tracciato	7
2.2.1. Alternativa Viola	10
2.2.2. Alternativa Magenta	11
2.2.3. Alternativa Blu di cresta	12
2.2.4. Alternativa Verde	13
2.3. Valutazione delle alternative.....	14
3. IL DIBATTITO PUBBLICO.....	16
3.1. Le attività svolte	16
3.1.1. La progettazione del dibattito pubblico.....	16
3.1.2. L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico	16
3.1.3. Modalità di interazione.....	17
3.1.4. L'informazione e la comunicazione.....	21
3.2. Considerazioni sull'andamento del dibattito.....	24
4. SINTESI DEI TEMI EMERSI	28
4.1. Opportunità e ragioni dell'opera	28
4.2. Le alternative di tracciato	30
4.2.1. Tracciato Viola	30
4.2.2. Tracciato Magenta	31
4.2.3. Tracciato Blu di cresta	32
4.2.4. Tracciato Verde	33
4.2.5. La viabilità ordinaria	35



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

4.3.	Aspetti ambientali, archeologici e paesaggistici.....	35
4.3.1.	Il Masterplan, le mitigazioni e le compensazioni	37
5.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	38
6.	CREDITI	40
7.	ALLEGATI	41
7.1.	Allegato 1 - Restituzione sintetica degli incontri.....	41
7.2.	Allegato 2 - Osservazioni	41





RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

1. PREMESSA

Il dibattito pubblico sul completamento della Strada Statale 675, tratta Monte Romano Est – Civitavecchia_2° Stralcio Tarquinia - Civitavecchia, ha avuto l'obiettivo di presentare e discutere, con le istituzioni, gli enti e i portatori di interesse, le diverse alternative di tracciato e i relativi studi, contenuti nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (da ora DOCFAP) e sintetizzati nella Relazione di progetto.

Entrambi i documenti sono consultabili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-documenti/.

Il dibattito, indetto secondo quanto previsto dalla normativa, è stato coordinato dalla responsabile del dibattito pubblico, Francesca Romana letto, della Direzione Tecnica di ANAS S.p.A.

Al dibattito ha partecipato attivamente il Commissario Straordinario di Governo per la realizzazione dell'opera, Ilaria Maria Coppa.

Il processo è stato seguito dall'Ufficio Comunicazione e relazioni esterne e dalla Struttura Tecnico Informatica di ANAS S.p.A.

Il dibattito pubblico si è svolto secondo quanto stabilito dell'art. 40 e dall'Allegato I.6 del Decreto Legislativo 36/2023.

Rispetto ai parametri previsti dalla normativa che rendono obbligatorio il dibattito pubblico, l'opera in oggetto, **non sarebbe stata sottoposta alla procedura**, trattandosi di un completamento¹. Ciononostante, vista l'importanza dell'intervento e delle peculiarità del territorio, il proponente, di concerto con il Commissario Straordinario, ha ritenuto opportuno avviare volontariamente il dibattito, al fine di instaurare un dialogo con il territorio, per individuare l'alternativa di tracciato tecnicamente e socialmente più sostenibile da realizzare.

Con l'avvio del dibattito, sono stati pubblicati il **Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali** (DODFAP) e la **Relazione di progetto** dell'opera, ed è stato richiesto, come prevede la normativa, alle amministrazioni e alle istituzioni locali

¹ D.lgs. 36/2023, Allegato I6, art. 2, comma 1, lett. b), il dibattito pubblico è escluso per gli "interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauri, adeguamenti tecnologici e completamenti".



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

interessate dall'intervento, di pubblicizzare, sulle proprie pagine web istituzionali, l'avvio del processo e le modalità di partecipazione al dibattito.

Il dibattito pubblico è stato presentato attraverso una conferenza stampa di presentazione del progetto e del dibattito stesso, tenutasi il **29 gennaio 2024**, presso la sede della Regione Lazio.

Il dibattito si è aperto il **1° febbraio 2024**, con la presentazione pubblica della Relazione di progetto e si concluso l'**8 maggio 2024**, con la presentazione della Relazione conclusiva da parte della Responsabile del dibattito pubblico.

Come prevede la normativa, *"le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento, possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione (della Relazione di progetto)"*².

Il termine per la presentazione delle osservazioni, che potevano essere inviate attraverso apposita sezione contenuta sul sito web del dibattito, è stato fissato per il **2 aprile 2024**.

In seguito alla presentazione della presente Relazione conclusiva, il proponente elaborerà, entro 60 giorni, il **documento conclusivo del dibattito pubblico**, con il quale si *"(...) evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte"*.³

Inoltre, *"gli esiti del dibattito, ivi comprese eventuali proposte di variazione dell'intervento, sono valutati dalla stazione appaltante o dall'ente concedente ai fini dell'elaborazione del successivo livello di progettazione"*⁴.

Il dibattito pubblico ha previsto l'organizzazione di **cinque incontri**, preceduti dalla conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico, secondo il seguente calendario:

- **29 gennaio 2024** – Conferenza Stampa di presentazione del progetto e del dibattito pubblico
- **1° febbraio 2024** - Primo incontro - Presentazione relazione di progetto

² D.lgs 36/2023, art. 40, comma 4.

³ D.lgs 36/2023, Allegato I6, art. 5, comma 1, lett. F).

⁴ D.lgs 36/2023, art. 40, comma 6.



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

- **15 febbraio 2024** - Secondo incontro - Le alternative di progetto
- **28 febbraio 2024** - Terzo incontro - Gli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici
- **13 marzo 2024** - Quarto incontro - L'opera e il territorio
- **8 maggio 2024** - Quinto incontro - Presentazione della Relazione conclusiva

La **presente relazione** contiene, come previsto dalla normativa, le attività svolte nel corso del dibattito pubblico, una breve descrizione dell'opera, la sintesi dei temi, delle proposte e delle posizioni emerse nel corso del dibattito pubblico, che troveranno riscontro nel **documento conclusivo** a cura del proponente dell'opera⁵.

⁵ D.lgs. 36/2023, Allegato I6, art 7, comma 1



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

2. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

L'oggetto del dibattito pubblico è stato il completamento della Strada Statale 675, Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia, per quanto riguarda il 2° Stralcio Tratta Tarquinia - Civitavecchia.

Considerata la complessa situazione vincolistica dell'area (presenza di sito Natura 2000 e area UNESCO), i problemi di sicurezza stradale e di congestione del traffico legati alla strettoia nel Comune di Monte Romano e la necessità di garantire il pieno utilizzo delle risorse disponibili, l'opera è stata suddivisa in due stralci funzionali: la tratta Monte Romano Est-Tarquinia e la tratta Tarquinia-Civitavecchia.

Il 1° **stralcio, Tratta Monte Romano est - Tarquinia**, ha ottenuto il parere positivo di compatibilità ambientale (VIA). Il progetto definitivo per appalto integrato è stato approvato con ordinanza del Commissario Straordinario di Governo, ed è in corso la verifica di ottemperanza alle condizioni del decreto di compatibilità ambientale sul progetto esecutivo.

Il 2° **stralcio, Tratta Tarquinia - Civitavecchia**, costituisce l'ultimo tratto, lungo circa 12 km, del completamento infrastrutturale della SS675 Orte-Civitavecchia, itinerario stradale di 80 km complessivi, che congiunge il nodo intermodale di Orte con il porto di Civitavecchia, attraverso l'allaccio con l'autostrada A 12.

La SS675 in progetto è una **strada di tipo B** con due corsie per senso di marcia e carreggiate separate, con una larghezza della sezione di progetto di 22 metri.

2.1. Le ragioni dell'opera

L'infrastruttura rappresenta il **completamento di un itinerario strategico**, la cui realizzazione ha l'obiettivo di collegare:

- il nodo di Orte e l'area industriale di Terni con il porto di Civitavecchia (porto *core* della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T);
 - 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.
-



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Attualmente il collegamento Orte-Civitavecchia, che interessa un bacino di utenza di 185.000 persone, è assicurato, nel tratto iniziale, dalla SS1bis, da una strada di tipo C, con una corsia per senso di marcia.

La SS1bis presenta inoltre raggi di curvatura tali da **non consentire il sorpasso** e pendenze elevate che abbassano la velocità di percorrenza della stessa, in particolare dei mezzi pesanti, presenti in una percentuale significativa per la tipologia di strada attuale. Da ciò scaturisce l'insorgere di frequenti accodamenti per lunghi tratti del collegamento e bassi standard di sicurezza.

Pertanto, la realizzazione di questo ultimo tratto della 675 "Umbro-Laziale" avrà l'effetto di **drenare l'attuale traffico pesante** interregionale e il traffico intercomunale di pendolarismo, che oggi grava sulla SS1bis (strada storica e panoramica) e attraversa l'area del Sito del Patrimonio Unesco "*Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia*", con il risultato di conseguire un **miglioramento complessivo delle condizioni di sicurezza stradale**.

Infine, data la notevole rilevanza del territorio in cui sono presenti sia aree tutelate per motivi naturalistici, sia siti archeologici oggetto di tutela da parte dell'Unesco, l'intervento costituisce l'opportunità per proporre azioni volte alla **valorizzazione territoriale e del patrimonio culturale locale**, per migliorarne la fruibilità.

2.2. Le alternative di tracciato

Al fine di individuare possibili alternative di tracciato, in grado di **contemperare le esigenze di tutela degli aspetti ambientali con quelle di tutela degli aspetti archeologici e paesaggistici**, sono stati condotti ulteriori studi e approfondimenti dell'area interessata dell'intervento e sono stati identificati i corridoi in cui individuare, **ulteriori alternative** di tracciato (Magenta e Blu di cresta), oltre alle alternative Viola e Verde, già precedentemente progettate.

In particolare, le quattro alternative ricadono nei seguenti **tre corridoi**:

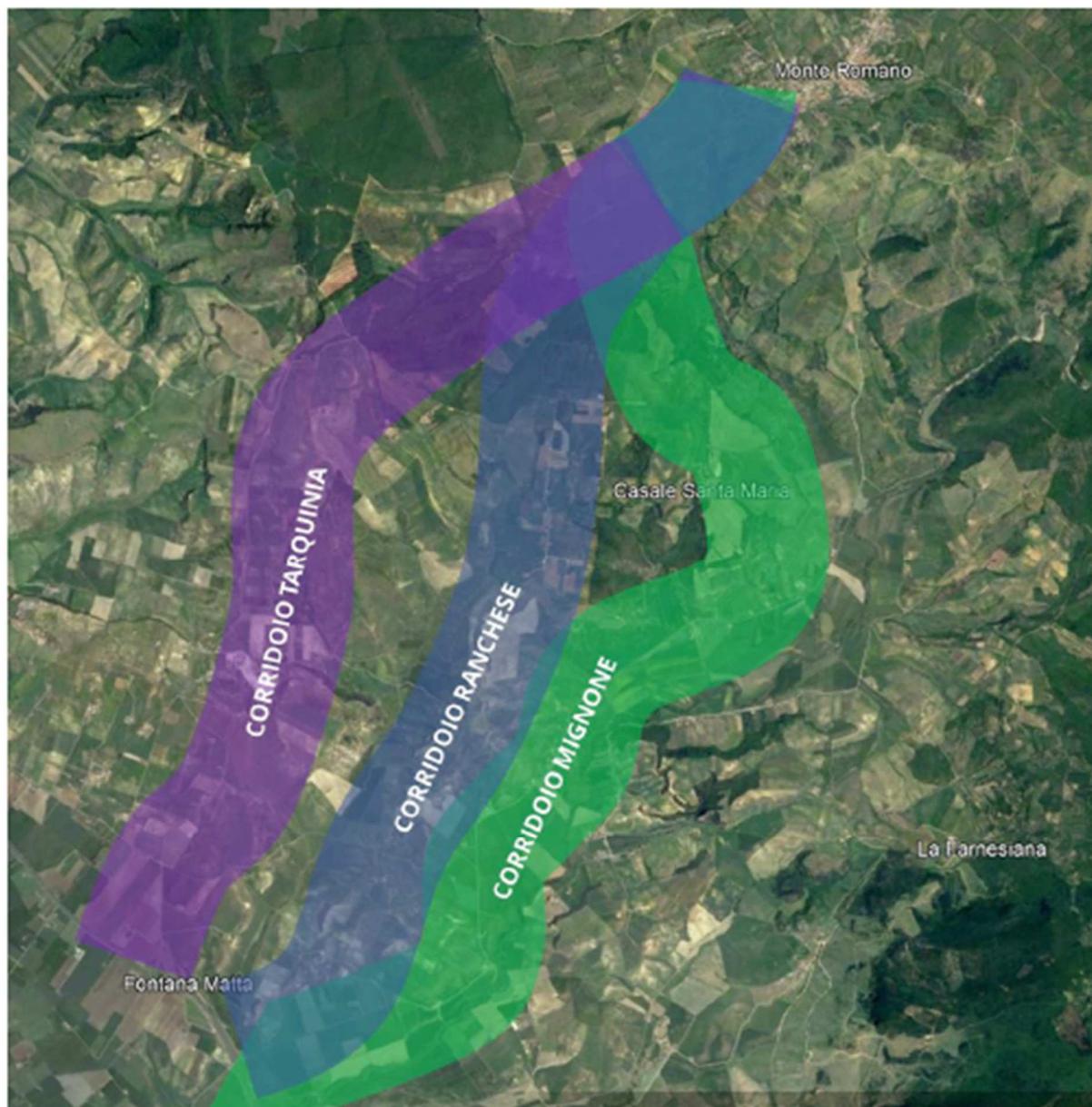
- il **corridoio Tarquinia**, che interessa il tracciato della SS1bis attuale per una fascia che si estende a sud-est fino comprendere la valle del Fosso del Cavone;
 - il **corridoio Ranchese** che comprende la valle del fosso omonimo e il sistema di rilievi a sud-est che la delimitano;
 - il **corridoio Mignone** che interessa la valle del Mignone.
-



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia



I corridoi individuati





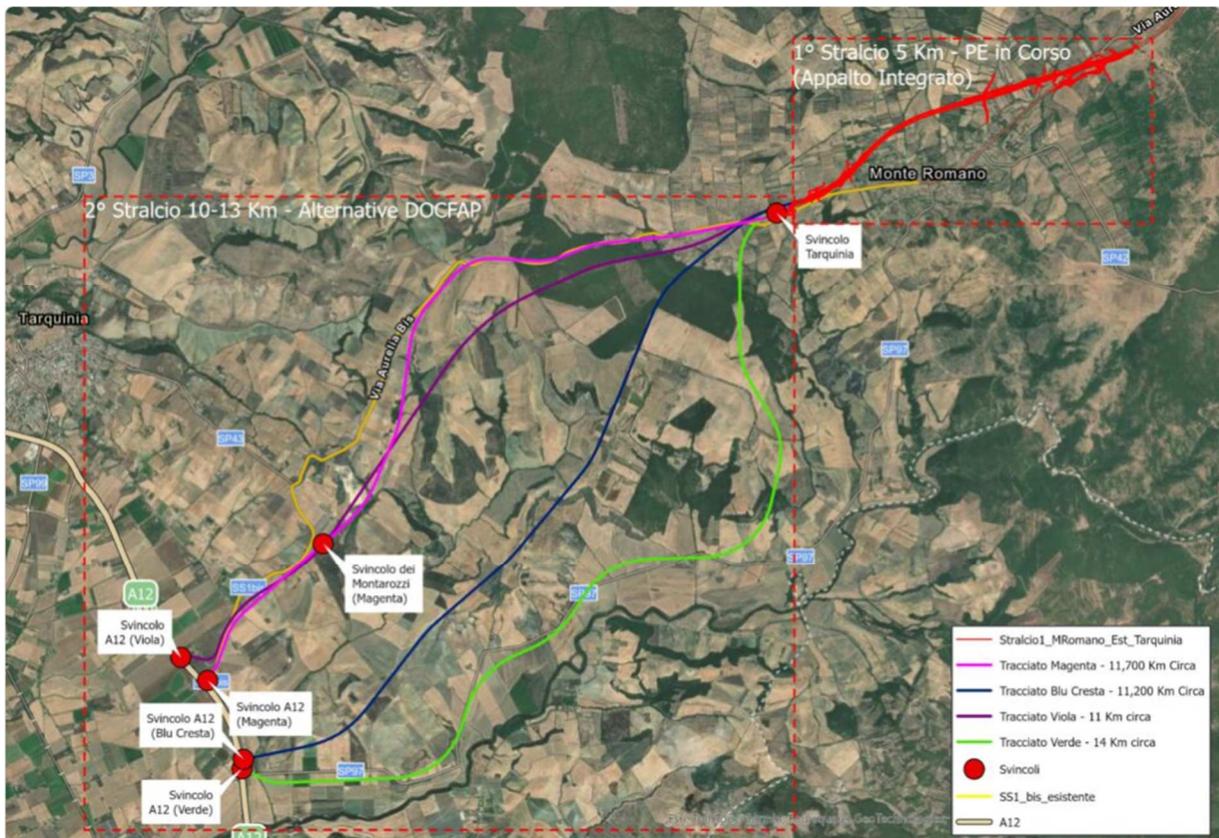
RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Il Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) prevede pertanto **quattro ipotesi di tracciato**: 1) l'alternativa Viola (Corridoio Tarquinia); 2) l'alternativa Magenta (Corridoio di Tarquinia); 3) l'alternativa Blu di cresta (Corridoio Ranchese); 4) l'alternativa Verde (Corridoio Mignone).

ALTERNATIVA VIOLA	ALTERNATIVA MAGENTA	ALTERNATIVA BLU	ALTERNATIVA VERDE
ASSE PRINCIPALE Lunghezza 10,926 km	ASSE PRINCIPALE Lunghezza 11,683 km	ASSE PRINCIPALE Lunghezza 11,178 km	ASSE PRINCIPALE Lunghezza 13,963 km
SVINCOLI Il progetto prevede 2 svincoli	SVINCOLI Il progetto prevede 3 svincoli	SVINCOLI Il progetto prevede 2 svincoli	SVINCOLI Il progetto prevede 2 svincoli
OPERE D'ARTE MAGGIORI 1 viadotto 2 gallerie naturali	OPERE D'ARTE MAGGIORI 6 viadotti 5 gallerie artificiali e 1 galleria naturale	OPERE D'ARTE MAGGIORI 4 viadotti 7 gallerie artificiali e 1 galleria naturale	OPERE D'ARTE MAGGIORI 6 viadotti 1 galleria artificiale



Le ipotesi di tracciato

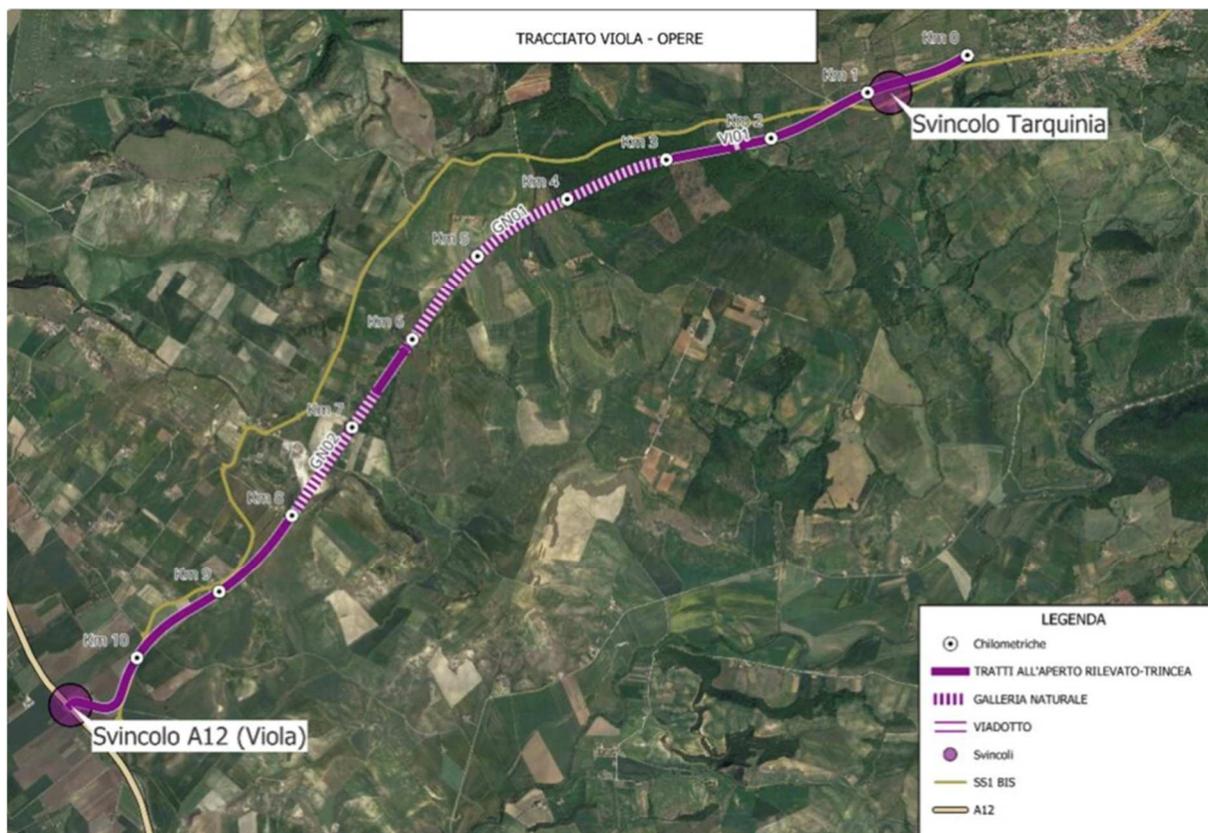


RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

2.2.1. Alternativa Viola



Tracciato Viola

Il tracciato **Viola** si collega al primo stralcio dell'opera (Monte Romano est – Tarquinia), e dopo 800 metri è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano.

Dopo questo svincolo il nuovo tratto stradale corre, quasi parallelamente, alla SS1bis esistente.

Al km 2+400 è presente un breve viadotto di circa 200 metri, dopo di che l'asse alterna tratti in rilevato a gallerie molto lunghe: la galleria Tuscia dal km 3, lunga 3100 metri circa, e la galleria Turchina dal km 6+700, lunga 1450 metri circa, sono intervallate da un tratto in rilevato. L'opera prosegue sempre in rilevato fino allo svincolo con l'A12 al km 10+900. La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 11 km.

Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale di investimento è di circa 903 milioni di euro.

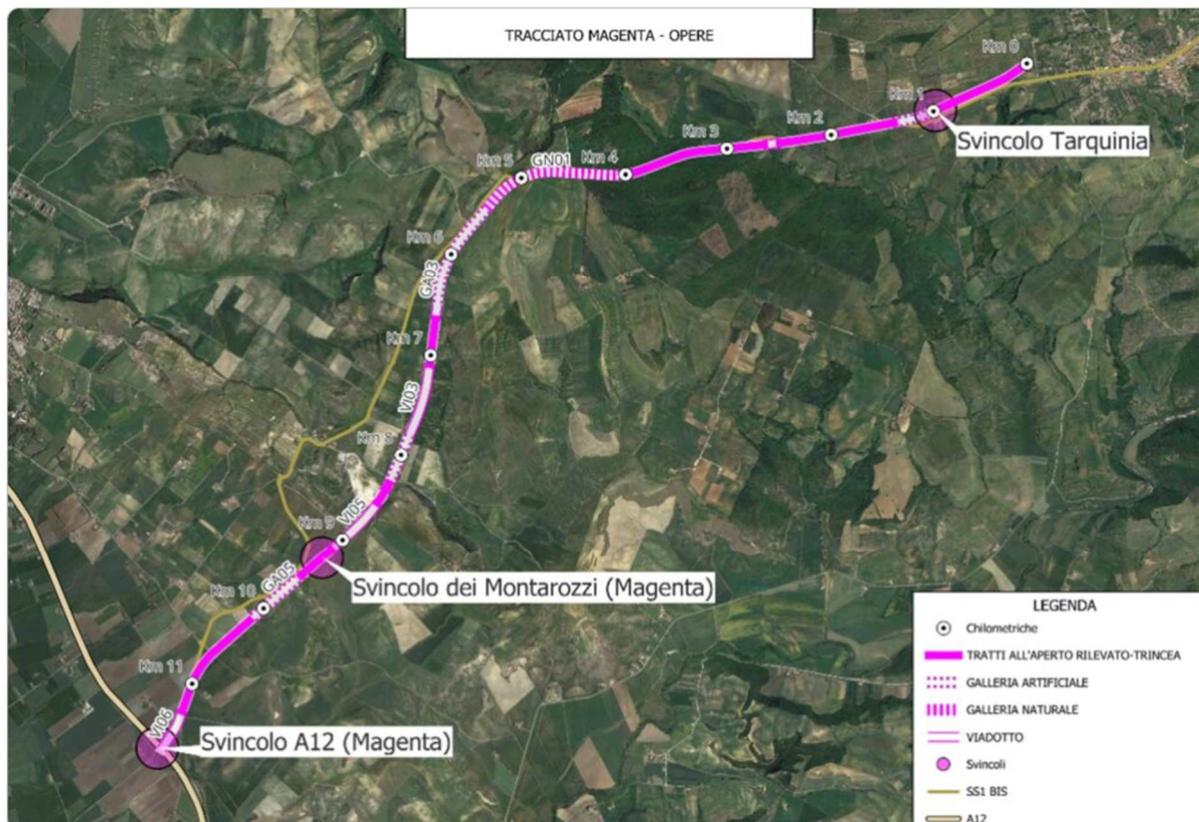


RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

2.2.2. Alternativa Magenta



Tracciato Magenta

Il tracciato **Magenta** si collega al primo stralcio dell'opera dopo 500 metri, ed al km1 è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano, con un tratto in galleria artificiale di circa 300 metri.

Successivamente il nuovo tratto stradale corre parallelo alla SS1bis con un piccolo viadotto al km 2+500 per poi entrare in una galleria artificiale al km 3+900 all'altezza del Bosco della Turchina, passando direttamente in una galleria naturale al km 4+100 per circa 1350 metri.

Al km 5+450 si passa da una galleria naturale ad una galleria artificiale di circa 1050 metri per uscire oltre la zona degli acquedotti romani, direttamente in un viadotto che inizia al km 6+500 per circa 140 metri.

Si prosegue costeggiando il Fosso del Cavone per ritornare in un viadotto dal km 7+100 per circa 700 metri. Si entra di nuovo in una galleria artificiale al km 7+800 per circa 500 metri, passando in un viadotto (60 metri) all'altezza della cava al km 8+300 e



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

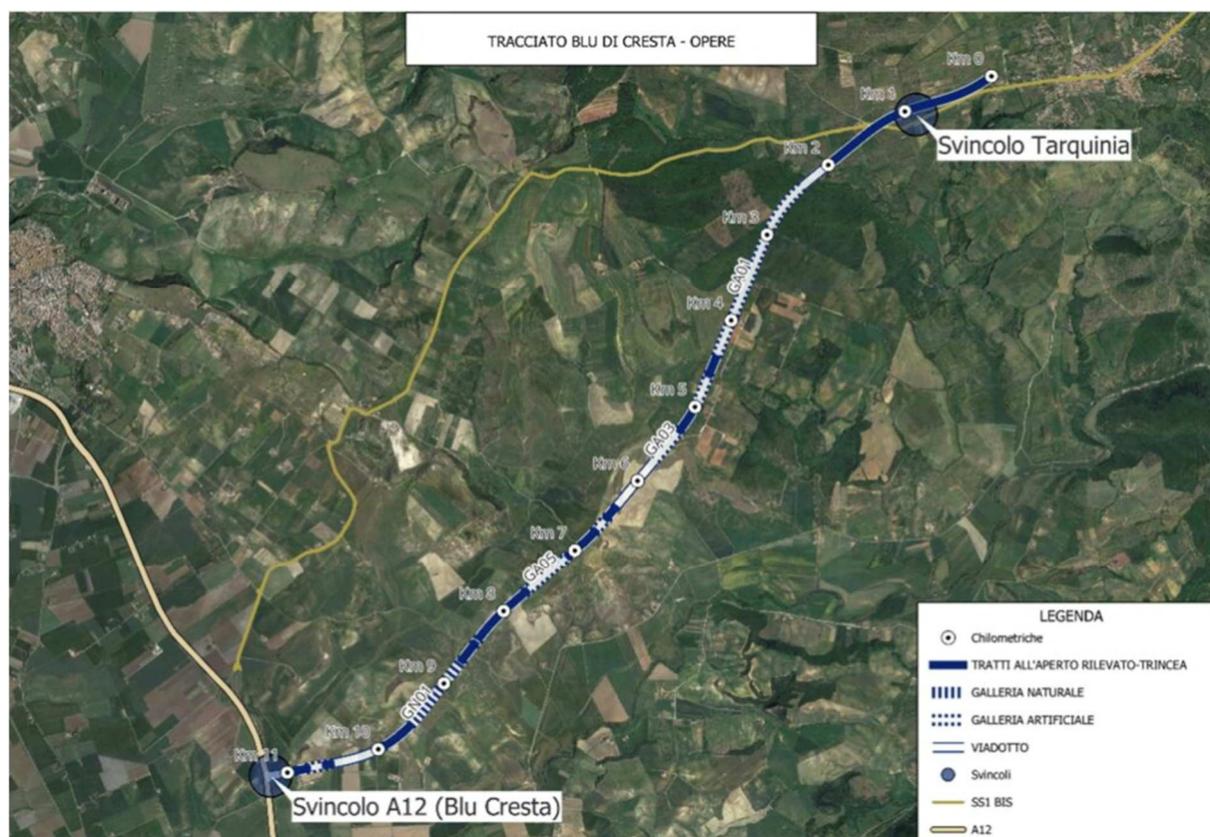
Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

successivamente al km 8+500 con altri 520 metri di viadotto, arrivando all'altezza dello svincolo dei Montarozzi al km 9+000.

Al km 9+550 si rientra in una galleria artificiale per altri 660 metri, infine si risale, per arrivare al viadotto finale al km 11+200 di 520 metri per connettersi all'A 12. La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 11,7 km.

Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale di investimento è di circa 619 milioni di euro.

2.2.3. Alternativa Blu di cresta



Tracciato Blu di cresta

Il tracciato **Blu di cresta** si raccorda al primo stralcio dell'opera, sovrapponendosi ad esso per un tratto. Al km 1+000 è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano.

Dopo questo svincolo il nuovo tratto stradale incontra il Fosso dei Nassi, superandolo con un viadotto di 365 m di sviluppo circa, entrando successivamente in una galleria artificiale



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

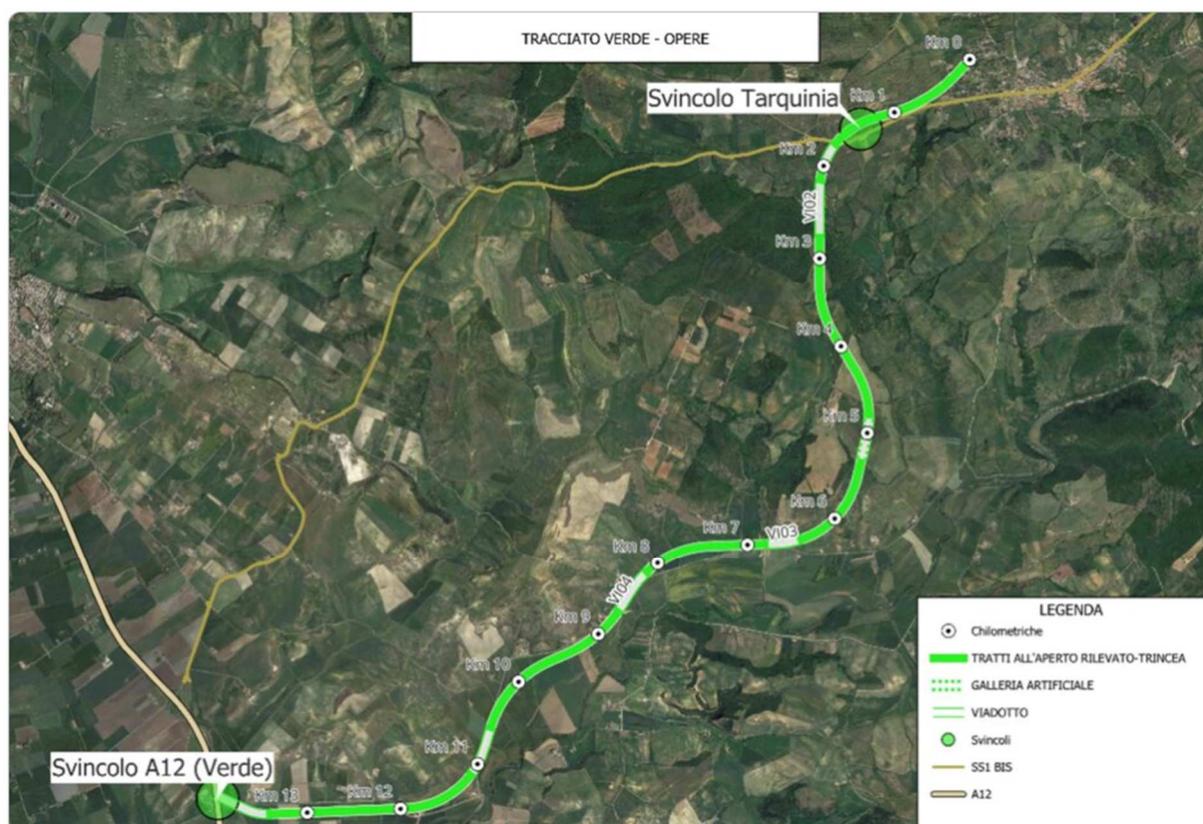
al km 2+400 per circa 2060 metri; seguono altre due piccole gallerie artificiali al km 4+600 e km 5+300 alternate da tratti in scavo. Si arriva in un viadotto al km 5+750 sul lato del Mignone per una lunghezza di 650 metri circa; si prosegue con altre due piccole gallerie artificiali al km 7+050 e al km 8+350 e una galleria naturale al km 8+650 per circa 910 metri. Dopo un'ultima curva, al km 1+500 è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano.

Questo nuovo tratto stradale incontra l'A1 perpendicolarmente.

La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 11,2 km.

Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale di investimento è di circa 641 milioni di euro.

2.2.4. Alternativa Verde



Tracciato Verde

Il tracciato **Verde** si raccorda al primo stralcio dell'opera ed al km 1+500 è presente lo svincolo di Tarquinia in prossimità di Monte Romano per poi orientarsi verso Sud. Dopo



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

lo svincolo il nuovo tratto stradale svolta verso sinistra, in direzione sud, con due viadotti tra il km 2+000 ed il km 3+000.

Il nuovo tratto prosegue verso sud in scavo fino al km 4+800 per immettersi in una breve galleria artificiale (530 metri), superata la quale il tracciato inizia a svoltare verso ovest con un alternarsi di tratti e viadotti, seguendo un andamento ad S, terminando al km 13+900 circa in viadotto, con lo svincolo sull'A12.

Dal km 6 al termine del nuovo tratta stradale sono presenti 4 viadotti. La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 14 km.

Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale di investimento è di circa 468 milioni di euro.

2.3. Valutazione delle alternative

Il confronto tra le alternative è stato effettuato attraverso la **matrice di sostenibilità**, i cui risultati sono stati valutati rispetto ai riscontri dell'analisi costi benefici, condotta sulle medesime alternative, e dalle analisi condotte nell'ambito degli studi specialistici riguardanti le tematiche del paesaggio, dell'archeologia e della biodiversità.



Tutte le alternative studiate evidenziano il **fortissimo impatto sul territorio** oltre che per il miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza della circolazione anche sull'accessibilità dello stesso.

Per i collegamenti da/per Civitavecchia i tempi di percorrenza si riducono di oltre il 40% rispetto ad ora, con una punta di riduzione del 50% per il tracciato Verde.





RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Per i collegamenti da/per l'area di Tarquinia i tempi di percorrenza si riducono di oltre il 30% rispetto ad ora, con punte di riduzione del 44,5% per il tracciato Viola e del 43% per il tracciato Magenta.

L'**Analisi Costi Benefici** delle alternative, finalizzata a verificarne la sostenibilità economica, ha evidenziato come migliore il tracciato Verde, con un rapporto benefici/costi di 1,60. Il risultato è dovuto soprattutto ai costi di realizzazione dell'alternativa significativamente inferiori alle altre alternative.

Risultano sostenibili economicamente anche: il tracciato Magenta, con un rapporto benefici/costi di 1,09 e il tracciato Blu di cresta con un rapporto benefici/costi di 1,01, questa al limite della sostenibilità economica.

Il tracciato Viola è risultato invece non sostenibile economicamente, con un rapporto benefici/costi di 0,72 al di sotto del valore Benefici/Costi >1 richiesto per la sostenibilità economica di un intervento.

Per quanto riguarda invece l'**analisi degli indicatori ambientali**, definiti nella matrice di sostenibilità, si evidenziano, per ciascuna alternativa di tracciato, dei punti di forza e delle criticità o elementi di attenzione.

I risultati dell'analisi hanno messo in evidenza come l'alternativa Magenta presenti il valore maggiore di sostenibilità a seguire l'alternativa Blu di cresta, la Verde ed infine, la Viola.

Per maggiori approfondimenti si rimanda alla documentazione completa del DOCFAP pubblicata sul sito del dibattito pubblico (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-documenti>).



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

3. IL DIBATTITO PUBBLICO

Il dibattito si è aperto il **1° febbraio 2024**, con la pubblicazione della relazione di progetto e si è concluso l'**8 maggio 2024** con l'invio alla stazione appaltante (ANAS S.p.A.) della relazione conclusiva da parte della Responsabile del dibattito pubblico, successivamente presentata pubblicamente.

3.1. Le attività svolte

3.1.1. La progettazione del dibattito pubblico

Il progetto di dibattito pubblico è stato elaborato dalla Responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana letto, e contiene gli obiettivi e le finalità del dibattito, le modalità organizzative di partecipazione del pubblico, il calendario degli incontri e le modalità di comunicazione.

Al fine di verificare i temi da trattare e le modalità organizzative del dibattito pubblico, il progetto del dibattito è stato discusso anche attraverso una serie di incontri con il gruppo dei progettisti di ANAS S.p.A. e condiviso con il Commissario.

Il progetto di dibattito è stato illustrato, inoltre, nel corso dei diversi incontri pubblici senza alcuna richiesta di modifica e/o integrazione dei partecipanti agli incontri.

3.1.2. L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico

L'avvio del dibattito è stato preceduto da una **conferenza stampa**, il 29 gennaio 2024 presso la Regione Lazio, tenuta dal Commissario Straordinario di Governo per il completamento della SS675, Ilaria Maria Coppa, dall'Assessore ai Lavori pubblici, Politiche di Ricostruzione, Viabilità, Infrastrutture della Regione Lazio, Manuela Rinaldi, e dalla Responsabile del dibattito pubblico, Francesca Romana letto.

A seguire, sono stati svolti **cinque incontri** finalizzati a presentare e discutere la relazione di progetto; le alternative di tracciato; gli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici; il rapporto tra l'opera e il territorio e la Relazione conclusiva a cura della Responsabile del dibattito.

Gli incontri hanno avuto la durata di circa due ore ciascuno e sono stati organizzati, secondo **due modalità**:

- modalità ibrida, con il pubblico in parte in presenza e in parte on line;
-



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

- modalità online, con i partecipanti collegati da remoto attraverso la piattaforma Microsoft Teams.

3.1.3. Modalità di interazione

La gestione degli incontri, sia in modalità ibrida sia online, è stata suddivisa in **due sessioni di lavoro**:

- la prima sessione, della durata di circa un'ora, dedicata alle presentazioni da parte del proponente e dei/delle progettisti/e per illustrare i temi di discussione;
- la seconda sessione, anch'essa di circa un'ora, dedicata alle domande dal pubblico e agli interventi da parte dei/delle partecipanti.

Durante gli incontri, al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti/e, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat e via e-mail con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire alla Responsabile del dibattito di sottoporre ai/le relatori/trici le domande in forma aggregata per temi, così da poter trattare il più alto numero di questioni nel corso dell'incontro.

Durante gli incontri i/le partecipanti hanno potuto prendere la parola per uno o più interventi e porre direttamente le proprie domande e osservazioni, molte delle quali hanno trovato risposta nel corso degli incontri stessi, mentre alle domande inevase è stata data risposta attraverso i report dei singoli incontri o troveranno riscontro nel documento conclusivo del proponente.

Oltre, alla partecipazione attiva agli incontri, si è potuto prendere parte al dibattito attraverso diverse modalità:

- utilizzando il sito web del progetto per reperire le informazioni di dettaglio degli interventi e inviare richieste di chiarimento alla Responsabile del dibattito pubblico o al proponente dell'opera;
- presentando suggerimenti e proposte scritte;
- utilizzando l'indirizzo mail dedicato al dibattito pubblico:
dibattitopubblico@stradeanas.it

Come già anticipato, il dibattito ha previsto l'organizzazione **cinque incontri pubblici**:

- il **primo**, svoltosi in modalità ibrida, ovvero con parte del pubblico in presenza e parte online, dedicato alla **presentazione della relazione di progetto**;
-



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

- il **secondo**, svoltosi in modalità online, dedicato **all'illustrazione delle alternative di progetto**;
- il **terzo**, svoltosi in modalità online, dedicato agli **aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici**;
- il **quarto**, svoltosi in modalità online, dedicato **all'opera e il territorio**;
- il **quinto**, che si svolgerà in modalità ibrida, sarà dedicato alla presentazione della **Relazione conclusiva** sull'andamento dell'intera procedura da parte della Responsabile del dibattito pubblico.

CALENDARIO DEGLI INCONTRI		
Data	Evento/luogo	Orari
29.01.24	Conferenza stampa di apertura del dibattito pubblico Sede Regione Lazio	11.00/12.00
01.02.24	Avvio del dibattito Presentazione della Relazione di progetto Prefettura di Viterbo	16.00/18.00
15.02.24	Le alternative di progetto Incontro on line	17.00/19.00
28.02.24	Gli aspetti ambientali, paesaggistici e storico archeologici Incontro on line	17.00/19.00
13.03.24	L'opera e il territorio Incontro on line	17.00/19.00
08.05.24	Chiusura del dibattito Presentazione Relazione conclusiva Prefettura di Viterbo	16.00/17.00

Il **primo incontro pubblico**, dedicato alla presentazione della Relazione di progetto, si è tenuto giovedì 1° febbraio, dalle ore 16.00 alle ore 18.00, presso la Prefettura di Viterbo. L'incontro ha visto la partecipazione di circa 70 persone, sia in presenza che collegate online attraverso la piattaforma Microsoft Teams. La Responsabile del dibattito pubblico, Francesca Romana letto, ha introdotto i lavori, descrivendo le finalità, l'organizzazione e le modalità di partecipazione al dibattito pubblico. Sono successivamente intervenuti, nell'ordine: il Prefetto di Viterbo, Gennaro Capo; l'Assessore ai lavori pubblici, politiche di



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

ricostruzione, viabilità, infrastrutture della Regione Lazio, Manuela Rinaldi; l'Assessore alle infrastrutture, trasporti, opere pubbliche e politiche della casa della Regione Umbria, Enrico Melasecche Germini; il Commissario straordinario per la realizzazione dell'opera Ilaria Maria Coppa. Successivamente, hanno relazionato: il Responsabile Unico del Progetto (RUP), Paolo Nardocci che ha illustrato l'iter procedurale; Valerio Veraldi (IRIDE) che ha illustrato le alternative progettuali; Maria Elisabetta Cattaruzza (LEAF) sui temi di valorizzazione territoriale e paesaggistica. Nella successiva fase di discussione sono intervenuti/e, nell'ordine: il Presidente della Provincia di Viterbo, Alessandro Romoli; il Presidente della VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati, Mauro Rotelli; il Sindaco del Comune di Civitavecchia, Ernesto Tedesco; il Sindaco del Comune di Tarquinia, Alessandro Giulivi; il Sindaco del Comune di Monte Romano, Maurizio Testa. I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili attraverso il seguente link: <https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-documenti/>

Il **secondo incontro pubblico**, dedicato all'illustrazione delle alternative di tracciato, si è svolto online, attraverso la piattaforma Microsoft Teams, giovedì 15 febbraio dalle ore 17.00 alle ore 19.00. L'incontro ha visto la partecipazione di 37 persone collegate online. La Responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana letto ha introdotto i lavori per poi lasciare la parola al Commissario straordinario di Governo, Ilaria Maria Coppa, per l'introduzione ai temi di discussione e una breve storia della genesi delle diverse alternative. Successivamente, hanno relazionato: Valerio Veraldi (IRIDE) per presentare nel dettaglio tutte le alternative di tracciato; Domenico Marchetti (Studio di Geologia Marchetti) che ha approfondito gli aspetti geomorfologici e idrogeologici di ciascuna alternativa; Pier Giorgio D'Armini (ANAS S.p.A.) che ha presentato lo studio trasportistico e l'analisi costi-benefici; Maurizio Mancinetti (ANAS S.p.A.) che ha presentato l'analisi di incidentalità sulla SS1 bis.

Nella successiva fase di discussione sono poi intervenuti dal pubblico, in ordine: Marzia Marzoli, Presidente della sezione Etruria di Italia Nostra; Marco Martens di NTI Italy S.p.A.; Ernesto Cesarini del Movimento Cinque Stelle di Tarquinia.

I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili al seguente link: <https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/02/2024.02.15-Secondo-incontro-Alternative-di-progetto.zip>



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Il **terzo incontro pubblico**, dedicato agli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici, si è tenuto online, attraverso la piattaforma Microsoft Teams, mercoledì 28 febbraio 2024 dalle 17.00 alle 19.00. L'incontro ha visto la partecipazione di 29 persone collegate online. La Responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana letto ha avviato l'incontro riprendendo brevemente i temi trattati nei precedenti incontri. In seguito, si è passata la parola al Commissario straordinario di Governo, Ilaria Maria Coppa per i saluti istituzionali e l'introduzione dei i temi oggetto dell'incontro. Successivamente, hanno relazionato: Maria Elisabetta Cattaruzza (LEAF), che ha esposto gli aspetti paesistico ambientali dei corridoi analizzati; Carlo Valorani (Università Sapienza di Roma), che ha illustrato i criteri paesistico ambientali utili al tracciamento delle alternative; Valerio Veraldi (IRIDE), che ha presentato le attività di monitoraggio faunistico e vegetazionale condotte; Paolo Binaco che ha illustrato il potenziale archeologico in relazione alle diverse alternative; Maria Elisabetta Cattaruzza (LEAF), che ha raccontato le principali caratteristiche del contesto paesaggistico e lo studio della sensibilità visiva; Valerio Veraldi (IRIDE), che ha descritto la matrice di valutazione e ulteriori approfondimenti ambientali.

Nella successiva fase di discussione sono intervenuti dal pubblico, in ordine: Ernesto Cesarini, componente del Movimento Cinque Stelle di Tarquinia; Marzia Marzoli, Presidente della sezione Etruria di Italia Nostra; Nicola Buonaiuto, della sezione Etruria di Italia Nostra; Marco Martens di NTI Italy S.p.A.; Bianca Stefancu del Comitato per la difesa della valle del Mignone.

I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili attraverso il seguente link: <https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/03/2024.02.28-Terzo-incontro-Aspetti-ambientali-archeologici-paesaggistici.zip>

Il **quarto incontro pubblico**, dedicato all'opera e il territorio, si è svolto online, attraverso la piattaforma Microsoft Teams, mercoledì 13 marzo dalle ore 17.00 alle ore 19.00. L'incontro ha visto la partecipazione di 29 persone collegate online. La responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana letto ha introdotto i lavori per poi lasciare la parola al Commissario straordinario di Governo, Ilaria Maria Coppa, per l'avvio dei lavori e l'introduzione ai temi di discussione. Successivamente, hanno relazionato: Valentina Natale (ANAS S.p.A.) che ha presentato l'approfondimento sull'alternativa Blu di cresta; Dimitri Macorig (Sitalia) che ha illustrato l'approfondimento sul tracciato Magenta; Maria Elisabetta Cattaruzza (LEAF) che ha presentato la proposta di Masterplan e le principali ricadute sul territorio.



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Nella successiva fase di discussione sono intervenuti dal pubblico, in ordine: Andrea Aprile, Direttore della sede di Civitavecchia di Unindustria; Marzia Marzoli, Presidente della Sezione Etruria di Italia Nostra; Marco Martens di NTI Italy S.p.A.; Bianca Stefancu del Comitato per la difesa della valle del Mignone; il Sindaco del Comune di Tarquinia, Alessandro Giulivi; Ernesto Cesarini del Movimento Cinque Stelle del Comune di Tarquinia; Fabio Belli, Vicepresidente di Ance Viterbo; Nicola Buonaiuto della sezione Etruria di Italia Nostra.

I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili attraverso il seguente link: <https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/04/Report-sintetico-4-incontro-DP-SS675.pdf>

Il **quinto incontro**, che si terrà l'8 maggio 2024 presso la sede della Prefettura di Viterbo, ha l'obiettivo di presentare i contenuti della Relazione conclusiva, elaborata dalla Responsabile del dibattito pubblico, che sarà pubblicata sul sito del dibattito stesso.

3.1.4. L'informazione e la comunicazione

L'informazione e la comunicazione al pubblico è stata organizzata per raggiungere pubblici differenziati.

In particolare, si è lavorato per raggiungere un pubblico ampio, di interesse regionale e sovralocale, attraverso una comunicazione che ha interessato principalmente i quotidiani e la stampa. Come accennato in precedenza, l'avvio del dibattito pubblico è stato preceduto dall'organizzazione di una **conferenza stampa**, tenutasi lunedì 29 gennaio 2024, presso la sede della Regione Lazio.

A seguito della conferenza, la notizia dell'apertura del dibattito è stata ripresa dalle principali testate locali e in particolare: Il Messaggero (Cronaca di Civitavecchia e di Viterbo); Corriere di Viterbo e della Provincia di Viterbo; Il Nuovo Corriere di Roma e del Lazio. Nei giorni successivi si è inoltre aperto un dibattito sulla carta stampata a cui hanno preso parte: Il Sindaco di Tarquinia, Alessandro Giulivi (03.07.25 – La Provincia di Viterbo e il Corriere di Viterbo); il Sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco (03.07.24 – Provincia di Civitavecchia); l'ex Sindaco di Tarquinia, Mauro Mazzola (07.02.24 – Corriere di Viterbo).

Gli articoli pubblicati hanno pertanto consentito di veicolare ad un pubblico ampio le informazioni sul dibattito e sui tracciati sottoposti alla discussione pubblica.

Inoltre, l'informazione al pubblico è stata organizzata attraverso altri **canali e strumenti di comunicazione**.



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Il principale strumento di comunicazione utilizzato è stato il sito web del dibattito pubblico, dove è stato possibile trovare le informazioni sul progetto e sulle modalità di partecipazione al dibattito stesso.

Oltre al sito ufficiale del dibattito, le informazioni sul processo in corso sono state veicolate anche attraverso il sito istituzionale del Comune di Tarquinia, che ha dato ampia visibilità al dibattito, pubblicando sulla propria home page le informazioni relative all'avvio del procedimento e alle modalità di partecipazione.

È stata inoltre condotta un'attività finalizzata a contattare gli enti e i principali portatori di interesse locali, con mail dedicate, per ricordare il calendario degli incontri e sollecitare la partecipazione ai diversi appuntamenti.





RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Il dibattito pubblico in numeri



5 INCONTRI PUBBLICI



165 PARTECIPANTI

23 PERSONE INTEVENUTE NEL CORSO DEGLI INCONTRI

31 DOMANDE E CONTRIBUTI PERVENUTE

16 INTERVENTI TECNICI DA PARTE DEL PROPONENTE



6 OSSERVAZIONI RICEVUTE



1 CONFERENZA STAMPA



1.096 UTENTI UNICI CHE HANNO VISITATO IL SITO

3.713 PAGINE VISITATE

1.412 DOWNLOAD



3.2. Considerazioni sull'andamento del dibattito

Il dibattito si è svolto regolarmente e ha consentito di esprimere le proprie posizioni ed osservazioni a tutti coloro che ne hanno fatto richiesta.

All'avvio del dibattito si è espresso un generale apprezzamento per il processo di coinvolgimento del territorio e delle amministrazioni locali, considerato un presupposto essenziale al fine della realizzazione dell'opera⁶.

Un primo elemento che preme sottolineare riguarda le ragioni per le quali sono state presentate nel corso del dibattito le diverse alternative di tracciato, compreso il tracciato Verde (più volte discusso nel corso del dibattito stesso).

Secondo alcuni partecipanti, il tracciato Verde non avrebbe dovuto essere considerato tra le alternative possibili perché "bocciato" da una precedente sentenza del Tar del Lazio⁷ (su questo punto si ritornerà nei successivi paragrafi).

In merito a questo aspetto il Commissario di Governo, nel richiamare la sentenza, ha ricordato che il Tar non si è espresso sulla fattibilità tecnica del tracciato, ma sulle procedure adottate per la sua autorizzazione. Il Tar del Lazio, infatti, ha annullato le delibere di approvazione del tracciato Verde e indicato il percorso per il riavvio del procedimento autorizzativo a partire dagli atti annullati "*(salvo la riapertura del procedimento di VIA-VINCA, con restituzione alla Commissione Tecnica di VIA-VAS)*".

Pertanto, le alternative di tracciato messe a confronto nel DOCFAP e sottoposte a dibattito pubblico, rispettano correttamente uno dei possibili sviluppi indicati del Tar⁸. Conseguentemente, nel riavviare le procedure autorizzative dei tracciati già analizzati in passato (tracciato Viola e Verde) e dei nuovi tracciati proposti (Magenta e Blu di cresta), sottoponendoli appunto alla procedura di dibattito pubblico è stata effettuata nel rispetto del pronunciamento giurisprudenziale.

⁶ Si veda report della seduta del 01.02.2024 (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-incontri/>)

⁷ Sentenza TAR del Lazio, sez. I, 5 ottobre 2021, n. 10164

⁸ La regolare esecuzione del pronunciamento giurisprudenziale è stata confermata dal TAR del Lazio con sentenza n. 16243/2022, pubblicata il 6 dicembre 2022, che ha respinto il ricorso per ottemperanza alla sentenza del TAR del Lazio n. 16243/2021 proposto da alcune associazioni.



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Inoltre, alcune critiche sono pervenute nel corso del dibattito pubblico circa le modalità di partecipazione dei cittadini al dibattito stesso. In una delle osservazioni ricevute⁹, si fa riferimento alla recente modifica normativa, introdotta dall'art. 40 comma 4 del Dlgs 36/2023, che limiterebbe la partecipazione al dibattito alle sole associazioni e/o ai rappresentanti degli interessi organizzati, e non ai singoli cittadini.

Su questo punto, si fa presente che la partecipazione al dibattito è sempre stata aperta a tutti gli interessati e non si è mai fatta alcuna distinzione rispetto alla rappresentatività degli interessi stessi. A tal fine si ricorda che la normativa, limita la presentazione delle osservazioni alle *"amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento"*, ma la partecipazione agli incontri è stata garantita anche ai portatori di interessi non organizzati.

Altra osservazione, giunta successivamente al termine degli incontri pubblici, riguarda la mancanza di sopralluoghi mirati e interviste alle associazioni rappresentative del territorio, che avrebbero dovuto precedere, come nel caso di altri dibattiti pubblici, gli incontri territoriali¹⁰. Su questo punto si precisa che il progetto di dibattito pubblico, con i relativi incontri, è stato presentato in più occasioni e non si sono registrate, da parte dei partecipanti, richieste di ulteriori incontri e/o di specifiche attività, che avrebbero potuto essere accolte dalla responsabile del dibattito, se presentate nel corso degli incontri stessi.

Altra osservazione raccolta nel corso del dibattito riguarda la scarsa partecipazione del pubblico agli incontri. Secondo alcuni partecipanti, ciò sarebbe dovuto ad una scarsa comunicazione e informazione al pubblico da parte del proponente¹¹. Su questo punto, già nel corso del dibattito, è stato sottolineato come gli incontri siano stati pubblicizzati attraverso i canali istituzionali di ANAS S.p.A., attraverso il sito dedicato al dibattito pubblico, e tramite inviti mirati agli enti e ai portatori di interesse locali e regionali.

Inoltre, si ricorda che gli obiettivi del dibattito pubblico e le modalità di partecipazione erano disponibili anche sull'home page del sito istituzionale del Comune di Tarquinia, che

⁹ Osservazione di Marzia Marzoli - Italia Nostra APS Sezione Etruria

¹⁰ Osservazione di Marzia Marzoli - Italia Nostra APS Sezione Etruria

¹¹ Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento";
Osservazione di Nicola Bonaiuto - Associazione Italia Nostra Sezione Etruria



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

riportava anche un collegamento al sito del dibattito pubblico. Inoltre, proprio per facilitare la partecipazione del pubblico, si è optato per l'organizzazione di incontri on line, organizzati in orario preserale.

Inoltre, alcune perplessità sono state avanzate dal pubblico rispetto alle modalità di raccolta delle domande da parte dei partecipanti, che potevano essere presentate e scritte attraverso la chat della piattaforma web utilizzata. Ad essere criticato è stato il fatto che la chat non fosse aperta e che il pubblico non potesse vedere le domande man mano che venivano proposte¹². Il metodo utilizzato infatti prevedeva che le domande avanzate dai cittadini, venissero raccolte in un unico documento, suddivise per temi omogenei, e successivamente riproposte ai relatori per le relative risposte. È importante evidenziare che sul sito dedicato al dibattito sono stati pubblicati le restituzioni sintetiche degli incontri e le registrazioni audio-video integrali degli stessi.

Si segnala inoltre che nel corso del primo incontro alcuni partecipanti hanno riscontrato delle difficoltà tecniche nel proporre le proprie domande e nel prendere la parola¹³. A seguito di tali inconvenienti, la Responsabile del dibattito pubblico, ha contatto via mail i soggetti interessati offrendo assistenza tecnica per affrontare e risolvere i problemi riscontrati.

Inoltre, alcune critiche sono state sollevate rispetto alla complessità del materiale prodotto e presentato al pubblico, ritenuto in alcuni casi troppo tecnico e di difficile comprensione. In particolare, ad essere criticata è stata la modalità di rappresentazione dei tracciati, proposta attraverso ortofoto, mentre si sarebbero preferiti dei rendering e delle mappe grafiche maggiormente esplicative¹⁴.

Alcune osservazioni hanno invece riguardato la durata degli interventi tecnici, giudicati da alcuni eccessiva, rispetto al tempo dedicato alla discussione pubblica¹⁵. Su questo punto preme sottolineare che tutti gli incontri sono stati suddivisi, dal punto di vista temporale, in parti pressoché uguali, circa un'ora dedicata agli interventi tecnici e circa un'ora di discussione ed interventi dal pubblico. Gli incontri si sono sempre conclusi solo al termine

¹² Osservazione di Marzia Marzoli - Italia Nostra APS Sezione Etruria

¹³ Osservazione di Marzia Marzoli - Italia Nostra APS Sezione Etruria

¹⁴ Osservazione di Marzia Marzoli - Italia Nostra APS Sezione Etruria

¹⁵ Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento";
Osservazione di Nicola Bonaiuto - Associazione Italia Nostra Sezione Etruria



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

di tutti gli interventi richiesti dal pubblico, più volte sollecitati dalla Responsabile del dibattito pubblico, lasciando lo spazio necessario a tutti i partecipanti.

Altra osservazione sull'organizzazione del dibattito ha riguardato le alternative di progetto e la critica, rivolta da alcuni, che il dibattito fosse "sbilanciato" a favore di una particolare alternativa progettuale (alternativa Magenta)¹⁶. Su questo punto, la Responsabile del dibattito pubblico, ha più volte ribadito che il dibattito ha interessato in egual misura tutte le alternative di tracciato e che l'accento posto sui nuovi tracciati (Blu di cresta e Magenta) fosse dovuto esclusivamente al fatto che alcuni itinerari erano meno conosciuti e che fosse pertanto necessario approfondirli meglio.

Infine, secondo un partecipante, sarebbe necessario coinvolgere direttamente il Comune di Tarquinia nella scelta del tracciato migliore (tra il tracciato Magenta e Viola) al fine di compensare il più possibile gli effetti penalizzanti dell'infrastruttura sul territorio¹⁷. Su questo punto preme sottolineare che l'amministrazione comunale ha partecipato attivamente al dibattito, esprimendo le proprie posizioni e considerazioni (si vedano i report sintetici del primo e quarto incontro).

¹⁶ Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento"

¹⁷ Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento"



4. SINTESI DEI TEMI EMERSI

Si riportano i principali temi emersi nel corso del dibattito pubblico, rimandando per una trattazione di dettaglio ai singoli contributi raccolti nel corso del dibattito (si vedano gli allegati relativi alla sintesi degli incontri e alle osservazioni raccolte), che fanno parte integrante della presente relazione.

4.1. Opportunità e ragioni dell'opera

Nel corso del dibattito non sono emerse opposizioni rilevanti rispetto alla necessità di completare l'opera, considerata dai più essenziale per lo sviluppo del territorio e per garantire una maggior sicurezza stradale e, di conseguenza, una minore incidentalità.

Innanzitutto, si sono espressi a favore, mostrando un forte sostegno al progetto, i rappresentanti degli enti, delle istituzioni e i rappresentanti delle categorie economiche, che hanno apprezzato gli approfondimenti presentati, le nuove alternative di tracciato e più in generale l'interlocuzione con le amministrazioni locali nella ricerca di una soluzione condivisa. E' stato inoltre auspicato, per l'effettiva realizzazione dell'opera, una comunanza di intenti tra gli enti, i portatori di interesse del territorio e ANAS S.p.A¹⁸.

L'importanza del completamento dell'opera, a seguito di un percorso autorizzativo durato molti anni, ha portato alcuni partecipanti ad auspicare tempi brevi di approvazione e realizzazione del progetto e ad esprimere l'urgenza di reperire le risorse finanziarie necessarie alla sua realizzazione¹⁹.

Diverse sono state le regioni riportate dai portatori di interesse per motivare l'urgenza della realizzazione dell'opera, sia in ottica di sviluppo locale sia nazionale²⁰. I sostenitori della realizzazione dell'opera hanno sottolineato l'importanza del collegamento nel contesto europeo, ai fini del complemento della rete TEN-T, e per lo sviluppo economico nazionale, in particolare per quanto riguarda il collegamento tra il Porto di Civitavecchia

¹⁸ Interventi 1° incontro pubblico - Gennaro Capo - Prefetto di Viterbo; Alessandro Romoli - Presidente della Provincia di Viterbo

¹⁹ Interventi 1° incontro pubblico - Presidente della VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati - Mauro Rotelli

²⁰ Intervento 1° incontro pubblico - Assessore della Regione Lazio - Manuela Rinaldi; Assessore della Regione Umbria - Enrico Melasecche Germini



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

e le acciaierie di Terni, che permetterebbe un grande risparmio di tempo e risorse per il trasporto dei manufatti²¹.

Inoltre, si è sottolineata la rilevanza dell'infrastruttura per quanto riguarda la connessione del porto di Civitavecchia con l'interporto di Orte e gli scali portuali di Genova e Ancona, considerati punti strategici per i flussi commerciali e turistici, e per lo sviluppo del tessuto produttivo locale²².

La valenza dell'opera è stata riconosciuta anche per i benefici che l'infrastruttura potrebbe portare al Comune di Tarquinia, in quanto il nuovo tratto della SS675 svolgerebbe, per l'abitato del Comune, anche una funzione di tangenziale²³.

Non sono mancate nel corso del dibattito anche voci critiche nei confronti della realizzazione dell'opera, soprattutto da parte di coloro che avrebbero ritenuto più sostenibile e meno impattante la semplice messa in sicurezza dell'ultimo tratto della SS1bis, sino all'innesto con l'autostrada A 12, anche in ragione del fatto di aver risolto il tratto più critico che caratterizzava l'infrastruttura, ossia l'attraversamento del Comune di Monte Romano (attraversamento che fa riferimento al primo stralcio di completamento della SS675)²⁴.

Infine, una criticità sollevata, da parte di alcuni, riguarda gli impatti delle numerose infrastrutture stradali presenti sul territorio, ritenute eccessive rispetto alle effettive esigenze dell'area, in particolare, per la zona del Comune di Tarquinia, che potrebbero causare un'eccessiva frammentazione del territorio²⁵. Su quest'ultimo punto il proponente ha evidenziato che nello sviluppo delle alternative progettuali, accanto agli aspetti ambientali, storico-archeologici e paesaggistici, sono stati considerati anche gli effetti della infrastrutturazione del territorio ai fini di garantire la necessaria continuità territoriale.

²¹ Intervento 1° incontro pubblico – Assessore della Regione Umbria – Enrico Melasecche Germini

²² Interventi 1° incontro pubblico Sindaco del Comune di Civitavecchia - Ernesto Tedesco; 4° incontro pubblico - Sindaco del Comune di Tarquinia - Alessandro Giulivi; Direttore della sede di Civitavecchia di Unindustria - Andrea Aprile; Presidente della Provincia di Viterbo – Alessandro Romoli; Prefetto di Viterbo – Gennaro Capo

²³ Interventi 4° incontro pubblico: Movimento Cinque Stelle di Tarquinia - Ernesto Cesarini; Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento"

²⁴ Osservazione di Marzia Marzoli – Italia Nostra APS Sezione Etruria

²⁵ Intervento 4° incontro pubblico: Movimento Cinque Stelle di Tarquinia - Ernesto Cesarini



4.2. Le alternative di tracciato

A seguito della presentazione delle alternative di tracciato da parte del proponente, i partecipanti hanno espresso il loro parere puntuale su ciascun tracciato.

Da parte di diversi partecipanti è stato apprezzato l'impegno di ANAS S.p.A. nell'elaborazione delle numerose soluzioni di tracciato e le analisi svolte per individuare i vantaggi e gli svantaggi che ciascuna di esse rappresenterebbe per il territorio²⁶.

Le discussioni maggiori si sono concentrate sul tracciato Verde e sul tracciato Magenta, mentre minore interesse è stato mostrato per i tracciati Viola e Blu di cresta.

Nei paragrafi successivi vengono riportate sinteticamente le osservazioni raccolte e le risposte del proponente.

4.2.1. Tracciato Viola

Nel corso degli incontri è emerso che il tracciato Viola è ritenuto da alcuni più in linea con le caratteristiche paesaggistiche del territorio e consentirebbe di rendere l'attuale SS1bis una "strada parco"²⁷, mentre da altri il tracciato è stato criticato poiché avrebbe un costo molto elevato²⁸ e non sarebbe pertanto sostenibile.

Inoltre, è stato chiesto ad ANAS S.p.A. le ragioni per le quali sia stata data meno attenzione all'illustrazione del tracciato Viola rispetto alle altre alternative di progetto. Su questo punto il proponente ha precisato che durante gli incontri sono stati presentati e discussi tutti i tracciati, ma si è cercato di approfondire i criteri che hanno portato all'individuazione delle due nuove alternative, la Magenta e la Blu di cresta, rispetto alla Viola e alla Verde maggiormente conosciute dal territorio.

²⁶ Intervento 1° incontro pubblico: Sindaco del Comune di Tarquinia - Alessandro Giulivi; 25
Intervento 2° incontro pubblico: Marco Martens - NTI Italy S.p.A.

²⁷ Interventi 3° e 4° incontro pubblico - NTI Italy S.p.A - Marco Martens; 4° incontro pubblico -
Movimento Cinque Stelle di Tarquinia - Ernesto Cesarini

²⁸ Intervento 4° incontro pubblico - Vicepresidente Ance Viterbo - Fabio Belli



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

4.2.2. Tracciato Magenta

Per quanto riguarda il tracciato Magenta, alcuni/e partecipanti hanno affermato che questa alternativa sarebbe preferibile perché rappresenterebbe il miglior rapporto costi-benefici per il territorio.

In particolare, alcuni hanno concordato, così come evidenziato dal proponente, che il tracciato Magenta consentirebbe di utilizzare un territorio già infrastrutturato e pertanto sarebbe preferibile anche nell'ottica di minor consumo di suolo.

Secondo altri, inoltre, l'alternativa Magenta porterebbe dei vantaggi al territorio migliorando l'accessibilità alla SS675, grazie all'ulteriore svincolo previsto in corrispondenza della località Monterozzi²⁹.

Al contrario, alcuni si sono espressi criticamente sul tracciato Magenta, considerandolo impattante dal punto di vista paesaggistico e naturalistico, specialmente per il territorio di Tarquinia. Un partecipante, su questo aspetto, ha espresso una mancata attenzione alle ricchezze naturali del territorio, in particolare al complesso delle calcareniti, che con la realizzazione del tracciato non verrebbero sufficientemente salvaguardate³⁰. Rispetto a queste affermazioni il proponente ha affermato che durante l'elaborazione delle alternative di progetto questi elementi sono stati considerati con attenzione e, in particolare, con i tratti in galleria previsti dal tracciato Magenta, si perseguirebbe proprio l'obiettivo di mantenere l'unitarietà paesistica del territorio.

Un ulteriore tema, emerso nel corso del confronto, è stato la continuità della SS1bis. In particolare, è stato affermato da alcuni che sarebbe necessario che la SS1bis rimanesse una strada complanare (o strada parco) a servizio del territorio³¹. Il proponente su questo aspetto ha innanzitutto chiarito che la SS1bis sarà ad uso dei cittadini per renderla maggiormente fruibile alleggerendola dal traffico pesante che oggi grava su di essa.

Al riguardo sono state illustrate le modalità con le quali si prevede di garantire la continuità della SS1bis attraverso due alternative di rammaglio della viabilità. In particolare, una prima opzione prevede che la SS1bis funga da complanare alla SS675 ove

²⁹ Interventi 1° incontro pubblico NTI Italy S.p.A. - Marco Martens; 4° incontro pubblico - Direttore della sede di Civitavecchia di Unindustria - Andrea Aprile; Vicepresidente Ance Viterbo - Fabio Belli; Sindaco del Comune di Tarquinia - Alessandro Giulivi

³⁰ Intervento 4° incontro pubblico - Sezione Etruria di Italia Nostra - Nicola Bonaiuto

³¹ Intervento 4° incontro pubblico - Presidente della Sezione Etruria di Italia Nostra - Marzia Marzoli



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

l'ammodernamento avviene ricalcando il sedime della SS1bis; una seconda opzione che prevede invece il rammaglio della SS1bis passando a nord del bosco della Turchina. In quest'ultimo caso, la SS675 andrebbe in galleria nel tratto finale del bosco della Turchina, permettendo la ricucitura del bosco stesso, migliorando le condizioni attuali della biodiversità

Proposta di riconfigurazione del tracciato Magenta

Durante il dibattito, oltre ai pareri sulle diverse alternative, è stata raccolta un'ipotesi di riconfigurazione del tracciato Magenta che prevederebbe per il "sottoattraversamento del Bosco della Turchina", l'adozione del Tracciato Viola, ricucendo a nord e a sud l'andamento piano altimetrico al Tracciato Magenta³². La proposta confermerebbe lo svicolo intermedio tra Tarquinia e l'autostrada A12 nei pressi di Monterozzi (come già previsto dall'alternativa Magenta), per allacciarsi all'autostrada A12 con l'attuale svicolo a trombetta della SS1bis. Circa lo svicolo di Monterozzi, questa proposta prevederebbe la realizzazione di un ulteriore svicolo per permettere una migliore connessione dell'abitato di Tarquinia con la nuova infrastruttura. Si è sottolineato, infine, che la proposta di modifica del tracciato Magenta non andrebbe a incidere sulla SS1bis che diventerebbe una strada parco³³.

4.2.3. Tracciato Blu di cresta

Nel corso del dibattito, sono stati espressi pareri differenti circa il tracciato Blu di cresta. Da un lato, un partecipante ha dichiarato che il tracciato, in ragione del lungo tratto in galleria e la presenza di viadotti, sarebbe preferibile perché garantirebbe un limitato consumo di suolo³⁴.

Altri invece, hanno affermato che, come per il tracciato Verde, ANAS S.p.A. non avrebbe dovuto presentare a dibattito pubblico questa alternativa, in relazione al primo stralcio di completamento dell'opera che prevede l'attraversamento a nord dell'abitato di Monte

³² Per maggiori dettagli si veda l'osservazione di Marco Martens (Associazione culturale Il Frammento), allegata alla presente relazione.

³³ Osservazione di Marco Martens – Associazione Culturale "Il Frammento"; Interventi 3° e 4° incontro pubblico NTI Italy S.p.A - Marco Martens; Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento"

³⁴ Intervento 2° incontro pubblico - Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento"



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Romano e non come inizialmente previsto a sud. Conseguentemente, per gli stessi partecipanti, ANAS S.p.A. avrebbe imposto, nella geometria plano altimetrica dei tracciati, una forzatura verso la Valle del Mignone, che implicherebbe anche una ricucitura con l'autostrada A12, posta troppo a sud, e nei pressi dell'alveo del Fiume Mignone³⁵.

Si aggiunge che per alcuni, il tracciato Blu di cresta come quello Verde (vedi oltre), pur non essendo oggetto della già citata sentenza del TAR, ma in virtù delle statuizioni in essa contenute, non doveva rappresentare un'opzione di scelta, visto l'elevato livello di incidenza sui siti Natura 2000³⁶.

4.2.4. Tracciato Verde

Nel corso del dibattito sono emersi diversi pareri critici rispetto al tracciato Verde e, in particolare, rispetto alla scelta del proponente di ricomprenderlo tra le alternative, in quanto considerato già scartato perché giudicato ambientalmente non compatibile.

La maggior parte delle osservazioni sul tema hanno fatto riferimento alla sentenza del TAR Lazio 10164/21 del 5 ottobre 2021 che, sulla scorta di principi interpretativi enunciati dalla Corte di Giustizia Europea nella sentenza del 16 luglio 2020 (su questione pregiudiziale interpretativa dell'art. 6 della c.d. *direttiva Habitat* sollevata nello stesso giudizio) ha annullato le delibere del Consiglio dei Ministri e del CIPE (ora CIPESS) relative all'approvazione del progetto preliminare del c.d. tracciato Verde.

Secondo alcuni³⁷, queste pronunce avrebbero dovuto portare ad escludere dalle alternative progettuali messe a confronto nel DOCFAP il tracciato Verde, ritenuto anche nel parere n. 2289 del 20/01/2017 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVIA) non compensabile, oltre che non mitigabile³⁸.

³⁵ Osservazione di Marco Martens – Associazione Culturale "Il Frammento"; Osservazione di Giorgia Gaibani - Lipu

³⁶ Osservazione Giorgia Gaibani, Responsabile settore Natura 2000 e difesa del territorio, Lipu_BirdLife Italia

³⁷Osservazione Giancarlo Viglione, Noemi Tsuno, Italia Nostra APS, Forum Ambientalista, Osservazione di intervento Giuridico O.n.l.u.s.; Osservazione di Marzia Marzoli - Italia Nostra APS Sezione Etruria; Osservazione di Giorgia Gaibani - Lipu

³⁸ Interventi 2° incontro pubblico - Presidente della Sezione Etruria di Italia Nostra - Marzia Marzoli; 3° incontro pubblico - Sezione Etruria di Italia Nostra - Nicola Bonaiuto; Osservazione avv. Viglione per Italia Nostra APS e altri; Osservazione di Giorgia Gaibani, Responsabile settore Natura 2000 e difesa del territorio; Osservazione di Lipu_BirdLife Italia.



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Per gli stessi partecipanti, in questa nuova procedura, ANAS S.p.A. avrebbe dovuto escludere dalla comparazione dei vari tracciati quello Verde perché valutato ambientalmente dannoso. Al riguardo è stato aggiunto che l'analisi preliminare dell'incidenza svolta da ANAS S.p.A. confermerebbe un livello di incidenza alta sui siti Natura 2000. Infine, si è specificato che con i suoi circa 14 chilometri di sviluppo, quasi interamente fuori terra, che corrispondono ad una lunghezza superiore al 35% rispetto agli altri tracciati, l'alternativa Verde comporta anche un alto livello di consumo di suolo³⁹.

Durante gli incontri, su questi aspetti il Commissario Straordinario di Governo ha più volte ricordato che il TAR, essendo un organo amministrativo, non ha espresso preferenze sui tracciati e pertanto non ha escluso il tracciato Verde, ma ha previsto, tra l'altro, il riavvio del procedimento per la comparazione dei tracciati oggetto di valutazione.

Seguendo con attenzione le indicazioni fornite dal TAR per il prosieguo dell'attività amministrativa⁴⁰ e la normativa vigente per la progettazione e realizzazione delle infrastrutture stradali, il tracciato Verde è stato incluso nel novero delle alternative progettuali messe a confronto.

Il proponente ha precisato anche che il processo di definizione delle alternative progettuali per il secondo stralcio ha tenuto conto delle diverse analisi territoriali nonché dei provvedimenti di compatibilità ambientale, delle indicazioni fornite dagli enti competenti senza trascurare le motivazioni della sentenza in argomento.

Queste analisi e attività hanno consentito di delineare in fase preliminare il livello di incidenza ambientale di ciascuna alternativa e per l'alternativa Verde, che presenta degli aspetti positivi dal punto di vista archeologico, è stato confermato un alto livello di incidenza. E' stato inoltre specificato che dette valutazioni sono espresse in via preliminare stante il livello di dettaglio dell'analisi consono a quello di un DOCFAP e che comunque le analisi specifiche saranno condotte in fase di procedura di Valutazione di Incidenza

³⁹Osservazione di Ernesto Cesarini – Associazione Culturale "Il Frammento"; Osservazione di Giorgia Gaibani - Lipu

⁴⁰ La regolare esecuzione del pronunciamento giurisprudenziale è stata confermata dal TAR del Lazio con sentenza n. 16243/2022, pubblicata il 6 dicembre 2022, che ha respinto il ricorso per ottemperanza alla sentenza del TAR del Lazio n. 10164/2021 proposto da alcune associazioni.



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Infine, rispetto all'osservazione pervenuta circa la necessità di non far prevalere nella valutazione dei tracciati gli aspetti economici a sfavore di quelli ambientali⁴¹, il proponente ha chiarito che l'analisi multicriteria è stata condotta considerando tutti gli aspetti di sostenibilità, sia ambientali sia economici, e che per tale motivo, nonostante l'analisi abbia dato un esito negativo per l'alternativa Viola, questa è stata comunque considerata nelle alternative e nelle analisi di sostenibilità successive all'analisi costi benefici.

4.2.5. La viabilità ordinaria

Con riferimento al territorio del Comune di Tarquinia è stato segnalato che lo stesso è interessato dal traffico proveniente dall'autostrada A12 e che, trattandosi di un territorio agricolo, è necessario considerare anche il tema della viabilità di mezzi agricoli⁴².

Inoltre, sempre per ciò che riguarda la viabilità ordinaria, è stata discussa la messa in sicurezza della SS1 bis⁴³, segnalando in particolare la pericolosità dell'incrocio della strada con la SP 43⁴⁴.

4.3. Aspetti ambientali, archeologici e paesaggistici

Sul tema degli impatti ambientali, archeologici e paesaggistici sono emerse, nel corso del dibattito pubblico, diverse osservazioni e richieste di chiarimento.

Per quanto riguarda le analisi svolte dal proponente per la valorizzazione ambientale, storica e archeologica del territorio, alcuni partecipanti, apprezzando in molti casi i risultati presentati⁴⁵, hanno sottolineato l'importanza di tutelare il patrimonio naturale dell'area.

Un altro aspetto ritenuto particolarmente importante dal pubblico è quello del consumo di suolo, rispetto al quale è stato chiesto se fosse stato valutato all'interno dell'analisi costi-benefici⁴⁶. Su questo il proponente ha chiarito che l'analisi costi-benefici è stata condotta considerando tutti gli indicatori riportati nelle nuove linee guida per la valutazione di

⁴¹ Intervento 3° incontro pubblico - Sezione Etruria di Italia Nostra - Nicola Bonaiuto

⁴² Intervento 1° incontro pubblico: Sindaco del Comune di Tarquinia - Alessandro Giulivi

⁴³ Intervento 4° incontro pubblico: Presidente della Sezione Etruria di Italia Nostra - Marzia Marzoli

⁴⁴ Intervento 4° incontro pubblico: Vicepresidente Ance Viterbo - Fabio Belli

⁴⁵ Intervento 1° incontro pubblico - Sindaco del Comune di Tarquinia - Alessandro Giulivi

⁴⁶ Intervento 2° incontro pubblico - Movimento Cinque Stelle di Tarquinia - Ernesto Cesarini



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

interventi pubblici redatte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2022. Inoltre, si è illustrato che l'analisi costi-benefici non è l'unico strumento per il confronto tra le alternative, ma è una componente dell'analisi multicriteria che tiene in considerazione tutti gli aspetti ambientali e paesaggistici, ivi incluso il tema del consumo di suolo, e determina la soluzione meno impattante e preferibile per il territorio.

Alcune delle osservazioni pervenute hanno riguardato in particolare i possibili impatti sul territorio di Tarquinia, già interessato dal tracciato dell'autostrada A12⁴⁷. Proprio sugli impatti sul territorio di Tarquinia si sono concentrate alcune delle osservazioni più critiche.

In particolare, un partecipante ha ritenuto che non si sia debitamente tenuta in considerazione la presenza di calcare organogeno di origine sedimentaria, ossia il complesso formato dal Colle di Tarquinia, il Colle della Civita, il Colle di Poggio Gallinaro fino al Bosco della Turchina, inserito nel Piano Regolatore Generale del Comune di Tarquinia come "parco archeologico" e di cui bisognerebbe rispettarne l'integrità. A tal proposito, è stato affermato che l'intervento sulla la SS1bis e l'attraversamento del Bosco della Turchina non rispetterebbero l'alto valore paesaggistico dell'area⁴⁸. Sul tema il proponente ha illustrato come nel corso della progettazione sia stata prestata la massima attenzione alla salvaguardia del territorio e alla valorizzazione della SS1bis, attraverso il suo declassamento per una migliore fruizione da parte del territorio.

Inoltre, altri partecipanti hanno suggerito di effettuare preliminarmente, rispetto a quando prevedrebbe la norma, una valutazione delle alternative ai sensi della "Direttiva Habitat", mediante la quale individuare, tra le ipotesi di tracciato Magenta e Viola, l'alternativa meno dannosa per gli habitat e per l'integrità del sito Natura 2000 interessato⁴⁹.

Infine, è stato chiesto un chiarimento circa le attività di monitoraggio e, in particolare, circa i sopralluoghi effettuati per quanto riguarda le colonie della specie del Falco Grillaio⁵⁰.

⁴⁷ Intervento 3° incontro pubblico - Movimento Cinque Stelle di Tarquinia - Ernesto Cesarini

⁴⁸ Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento"; Interventi 3° e 4° incontro pubblico - Movimento Cinque Stelle di Tarquinia - Ernesto Cesarini

⁴⁹ Osservazione di Giorgia Gaibani - Lipu

⁵⁰ Intervento 3° incontro pubblico - Comitato per la difesa della Valle del Mignone - Bianca Stefancu



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Il proponente su questo ha chiarito la ratio utilizzata, ovvero, quella di ottimizzare le attività di monitoraggio secondo i tempi e le risorse disponibili, anche in base al livello di progettazione sviluppato (DOCFAP). Per ciò che concerne la specie del Falco Grillaio, si è illustrato, che oltre ad aver utilizzato gli studi già effettuati in passato, che hanno visto uno specifico approfondimento sul Falco Grillaio sono state avviate nuove analisi che si sono concentrate sulla Valle del Ranchese, per l'elaborazione del tracciato Blu di cresta. Sempre su questo punto il proponente ha specificato che le attività di monitoraggio saranno completate nelle successive fasi di progettazione, considerando anche i suggerimenti emersi nel corso del dibattito pubblico.

4.3.1. Il Masterplan, le mitigazioni e le compensazioni

Nel corso del dibattito il proponente ha presentato al pubblico una proposta di Masterplan, ovvero uno strumento strategico pensato per inserire la nuova infrastruttura all'interno del contesto territoriale come elemento di valorizzazione ambientale e paesaggistica.

Nel corso del dibattito, sono stati illustrati gli interventi contenuti nel Masterplan che rappresentano una visione di sviluppo dell'area che mira alla rigenerazione delle connessioni paesaggistiche di matrice culturale, ecologica e orientata alla fruizione turistica sostenibile.

In quest'ottica il proponente ha sottolineato l'importanza del dialogo e confronto con gli attori locali proprio perché la proposta strategica del Masterplan si connota come un'attività aperta a diverse sollecitazioni e da strutturare rispetto alle istanze locali e alle disponibilità delle risorse pubbliche e private.

A fronte dell'illustrazione del tema da parte del proponente, un partecipante ha chiesto se il Masterplan prevedrà anche compensazioni economiche. Su questo punto il proponente ha illustrato che alcune compensazioni potranno essere realizzate nell'ambito dei lavori, nel limite delle risorse disponibili, e che altri interventi contenuti nel Masterplan potranno essere definiti, di concerto con le amministrazioni locali, in ottica di sviluppo territoriale.



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

Sul tema delle compensazioni, infine, un partecipante ha ritenuto importante evidenziare la necessità di prevederne⁵¹ soprattutto per il territorio di Tarquinia che si ritiene sarà interessato dal numero maggiore di impatti derivanti dall'opera⁵².

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A conclusione del dibattito, è possibile constatare una diffusa necessità, espressa in particolare dagli enti e dai rappresentanti delle categorie economiche, per il completamento dell'opera.

Anche da parte delle associazioni e dei cittadini che hanno preso parte al dibattito non si registra una netta contrarietà al completamento dell'opera, fatta eccezione per alcune posizioni che avrebbero preferito un ammodernamento in sede dell'attuale SS1bis.

Pertanto, se da un lato si può affermare che dal dibattito è emersa la necessità di completare l'opera, dall'altra si sono registrate con chiarezza le criticità e le opportunità derivanti dalla realizzazione dei diversi tracciati.

Infatti, rispetto alle quattro alternative di tracciato presentate è emersa con chiarezza la contrarietà rispetto all'alternativa Verde, a causa degli impatti ambientali e paesaggistici ritenuti eccessivi e non mitigabili.

Anche se meno discussa dai partecipanti, anche l'alternativa Blu di cresta, viene ritenuta meno praticabile, anche in questo caso per ragioni ambientali e paesaggistiche che possono essere assimilate a quelle presenti nella Valle del Mignone (area interessata dal tracciato Verde).

Per quanto riguarda invece l'alternativa Viola, questa è stata decisamente meno discussa, probabilmente perché valutata negativamente dello stesso proponente che ha messo in evidenza come questa ipotesi non sia sostenibile, anche dal punto di vista economico (unica alternativa ad avere avuto una valutazione benefici/costi negativa).

Pertanto, l'alternativa maggiormente discussa e che ha incontrato i maggiori favori da parte dei partecipanti, è stata quella Magenta. Quest'ultima, oggetto anche di una

⁵¹ Intervento 4° incontro pubblico - Presidente della Sezione Etruria di Italia Nostra - Marzia Marzoli

⁵² Osservazione di Ernesto Cesarini Architetto - Associazione Culturale "Il Frammento"



RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

proposta di integrazione del tracciato, è stata considerata da molti l'alternativa preferibile rispetto al rapporto tra benefici/costi e per i minori impatti ambientali che potrebbero derivarne (soprattutto in relazione ai tracciati Blu di cresta e Verde).

Infine, si segnala un forte interesse da parte dei partecipanti al dibattito pubblico per la tutela e la salvaguardia delle peculiarità ambientali e paesaggistiche dell'area e si esorta il proponente dell'opera a prestare la massima attenzione a questi aspetti nelle eventuali successive fasi di progettazione dell'intervento.





RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

6. CREDITI

Commissario Straordinario

Ilaria Maria Coppa

Anas S.p.A.

Direzione Tecnica; Direzione Comunicazione; Direzione Rapporti Istituzionali; Struttura Territoriale Lazio.

Supporto al gruppo di progettazione di Anas S.p.A.

Istituto IRIDE s.r.l., Sitalia s.n.c., LEAF, dott. archeol. Paolo Binaco, Studio Geologico Marchetti, consulenza scientifica prof. arch. Carlo Valorani.

Supporto al coordinamento del dibattito

Avventura Urbana S.r.l.

Si ringrazia per la partecipazione al dibattito: Prefettura di Viterbo; Regione Lazio; Regione Umbria; Provincia di Viterbo; Comune di Tarquinia; Comune di Monte Romano e Comune di Civitavecchia; Comune di Vetralla; VIII Commissione Camera dei Deputati; 8^a Commissione Senato della Repubblica.

Si ringraziano inoltre le associazioni, i comitati, i cittadini e le cittadine per la partecipazione al dibattito pubblico e per i preziosi contributi forniti.





RELAZIONE CONCLUSIVA

Strada Statale 675 "Umbro Laziale"

Tratta Monte Romano-Civitavecchia_2° stralcio Tarquinia/Civitavecchia

7. ALLEGATI

7.1. Allegato 1 – Restituzione sintetica degli incontri

7.2. Allegato 2 – Osservazioni





dibattitopubblico@stradeanas.it
dibattitopubblico.stradeanas.it