



DIBATTITO PUBBLICO
SS 675 UMBRO-LAZIALE

15.02.2024 - 2° incontro
Le alternative di progetto
Report sintetico

Questa restituzione è stata elaborata per consentire, a chi non ha potuto seguire il secondo incontro, di reperire le principali informazioni su quanto emerso. È comunque possibile rivedere il video dell'evento sul sito dedicato al dibattito pubblico, consultabile al seguente link: <https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-incontri/>.

1. L'ORGANIZZAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il 15 febbraio 2024, dalle 17.00 alle 19.00, si è tenuto online il secondo incontro del dibattito pubblico sul progetto di completamento della Strada Statale 675 Umbro-Laziale – Tratta Monte Romano Est-Civitavecchia – Secondo stralcio Tratta Tarquinia-Civitavecchia.

La Responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana letto ha dato il benvenuto ai/le partecipanti e ha avviato l'evento ricordando i principali temi presentati durante il primo incontro: l'iter procedurale, le caratteristiche delle alternative individuate e le ricadute del progetto sul territorio.

Inoltre, ha ricordato il calendario del dibattito e le sue prossime tappe, informando contestualmente i/le partecipanti circa l'aggiornamento del sito dedicato al dibattito (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale/>) ed esponendo le modalità di partecipazione.

In seguito, è intervenuto il Commissario straordinario di Governo, Ing. Ilaria Maria Coppa, che ha illustrato brevemente il percorso che ha portato il Proponente all'elaborazione delle alternative di progetto sottoposte a dibattito pubblico. In relazione all'approccio progettuale, il Commissario ha evidenziato come questo sia stato particolarmente attento alle varie sensibilità territoriali e che i tracciati proposti, ciascuno con le proprie caratteristiche, tengono conto della complessità e delle specificità ambientali e storico paesistiche dell'area.

L'incontro ha visto la partecipazione di 37 persone collegate online.

2. INTERVENTI DEI RELATORI

La Responsabile del dibattito pubblico ha passato la parola ai relatori che hanno presentato i principali elementi tecnici e progettuali riguardanti le alternative di progetto: i tracciati e la loro cantierizzazione, l'analisi geomorfologica, gli aspetti trasportistici, l'analisi costi-benefici e l'analisi della sicurezza stradale.

L'ingegnere Valerio Veraldi (Iride) ha mostrato brevemente la tratta d'intervento oggetto del dibattito pubblico, illustrando i corridoi esaminati, le principali caratteristiche dell'attuale infrastruttura e quelle dei tracciati studiati.

In seguito, sono state presentate nel dettaglio tutte le alternative progettuali studiate, illustrando le tipologie stradali adottate per ciascun tracciato (tratti all'aperto, opere d'arte, gallerie etc) e la relativa cantierizzazione.

E' stato poi presentato un approfondimento circa il rammaglio della viabilità per il tratto in attraversamento del bosco della Turchina e la proposta di realizzazione di uno svincolo sulla SS 1bis nell'area di Tarquinia (previsto nell'alternativa magenta).

Successivamente, è intervenuto il dott. geologo Domenico Marchetti (Studio di Geologia Marchetti) che ha approfondito gli aspetti geomorfologici e idrogeologici di ciascuna alternativa ed illustrato i rischi idrogeologici e la stabilità dei terreni nei tre corridoi d'analisi, individuando le specifiche aree e zone a rischio frana.

Dopodiché, l'ing. Pier Giorgio D'Armini (Anas) ha presentato lo studio trasportistico e l'analisi costi-benefici di ciascuna delle alternative. In particolare, l'analisi trasportistica ha permesso di ricostruire le caratteristiche della mobilità attuale, mostrando gli incrementi di traffico nei periodi di picco, il tasso di traffico pesante e i livelli di servizio dell'infrastruttura. Alla luce di queste informazioni, sono state quindi presentate le analisi di funzionalità e accessibilità per ciascuna alternativa. Ha illustrato quindi i risultati dell'analisi costi-benefici.

Infine, l'ing. Maurizio Mancinetti (Anas) ha presentato l'analisi di incidentalità sulla SS 1bis, illustrato gli indicatori considerati e i risultati dell'analisi condotta.

Al termine delle presentazioni, la Responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana letto ha ricordato che la relazione di progetto e il documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) sono disponibili sul sito del dibattito pubblico (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-documenti/>).

3. INTERVENTI DAL PUBBLICO

Una volta conclusi gli interventi dei relatori, è stata aperta la discussione dando la parola ai/alle partecipanti.

Di seguito, si riporta una breve sintesi degli interventi.

La Presidente della sezione Etruria di Italia Nostra, Marzia Marzoli, è intervenuta esprimendo contrarietà rispetto all'alternativa c.d. "verde", chiedendo altresì le ragioni per cui sia stata riproposta, nell'ambito del dibattito, tenuto conto della sentenza del Tar Lazio. Inoltre, ha evidenziato che fornire osservazioni e contributi su tutte le alternative presentate sia eccessivamente complesso ed ha altresì segnalato la difficoltà nell'invio di domande e contributi durante l'incontro.

Con riferimento all'alternativa "verde", il Commissario Straordinario di Governo ha richiamato, la sentenza del TAR Lazio 10164/21, pubblicata il 5 ottobre 2021, nel punto in cui prevede: *"in applicazione delle suindicate norme nazionali, soggette a disapplicazione, nei sensi sopra indicati, hanno dato corso ad un progetto di opera pubblica in ordine al quale, allo stato, non v'è certezza che costituisca quello che comporta "i minori inconvenienti per l'integrità della zona"* (punto 28) e in conseguenza di ciò *"il Consiglio dei Ministri dovrà rideterminarsi, concludendo il procedimento avviato ai sensi dell'art. 183, comma 6, del D. L.vo 163/2006, tenendo conto delle statuizioni che precedono: in particolare, dovrà riesaminare la richiesta avanzata dal MIT, ai sensi dell'art. 183,*

comma 6, del D. L.vo 163/2006, tenendo conto del fatto che l'approvazione del progetto preliminare, da parte del CIPE, dovrà essere preceduta dal completamento della VINCA, dalla comparazione dei vari tracciati autostradali - quanto alle conseguenze ambientali da ciascuno derivanti -, e dalla individuazione delle necessarie misure di mitigazione, ragione per cui nessuna integrazione alla VIA-VINCA potrà ritenersi consentita in fase successiva alla approvazione del progetto preliminare (salvo riapertura del procedimento di VIA-VINCA, con restituzione dell'istruttoria alla Commissione Tecnica di VIA-VAS). Le medesime statuizioni dovranno essere ugualmente rispettate dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, nel momento in cui sarà nuovamente chiamato ad approvare il progetto preliminare dell'opera" (punto 34).

Il Commissario ha evidenziato che la sentenza, quindi, non ha escluso il tracciato verde, ma ha previsto, tra l'altro, un riavvio del procedimento a partire dal documento di fattibilità delle alternative progettuali, oggetto del presente dibattito pubblico. Quest'ultimo, ha ricordato, ha proprio l'obiettivo di acquisire informazioni utili all'individuazione dell'alternativa migliore; perciò, ha invitato i/le partecipanti a esprimere le proprie osservazioni e a inviare i propri contributi sulle quattro alternative progettuali messe a confronto nel DOCFAP.

La Presidente di Italia Nostra, nel ribadire la contrarietà sul tracciato verde, ha evidenziato la necessità che il dibattito raccolga e tenga in considerazione tutti i pareri del territorio.

Ha ripreso quindi la parola la Responsabile del dibattito pubblico per ricordare le modalità per inviare le osservazioni, precisando altresì che, in ragione dei problemi tecnici riscontrati da alcuni utenti durante l'incontro, è comunque possibile inviare le osservazioni scritte nell'apposita pagina del dibattito pubblico a cui sarà fornito riscontro.

In seguito, è intervenuto Marco Martens di NTI Italy S.p.A. che ha espresso un forte apprezzamento circa le analisi presentate e in particolare sull'alternativa "magenta", ritenuta la migliore per quanto riguarda il tracciato, gli impatti e per il consumo di suolo previsto. Inoltre, ha raccomandato di porre una particolare attenzione all'innesto della variante "magenta" sulla SS 1bis.

Infine, è intervenuto Ernesto Cesarini del Movimento Cinque Stelle di Tarquinia, per richiedere se nell'analisi costi-benefici è stato considerato anche il tema del consumo di suolo. Inoltre, ha segnalato che, per il territorio di Tarquinia, l'opera avrà anche funzione di tangenziale esterna al centro abitato. Si è espresso quindi in favore dell'alternativa "blu di cresta" poiché prevede un lungo tratto in galleria e viadotti e, pertanto, dal punto di vista del consumo di suolo risulta più bilanciata.

Sono intervenuti poi i progettisti per precisare che l'analisi costi-benefici è stata condotta seguendo le nuove linee guida per la valutazione di interventi pubblici redatte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2022. È stato inoltre evidenziato che il consumo di suolo è stato considerato all'interno dell'analisi multicriteria, procedura di confronto delle diverse alternative che tiene conto di più criteri, tra i quali il consumo di suolo.

4. CONCLUSIONI

Al termine dell'incontro, la Responsabile del dibattito pubblico ha ringraziato i/le partecipanti e ricordato, nuovamente, le modalità per l'invio di contributi, e rinnovando l'invito a prendere parte ai prossimi appuntamenti in programma.