



**DIBATTITO PUBBLICO
SS 675 UMBRO-LAZIALE**

28.02.2024 - 3° incontro

Gli aspetti ambientali,
archeologici e storico
paesaggistici

Report sintetico

Questa restituzione è stata elaborata per consentire, a chi non ha potuto seguire il terzo 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 28 febbraio 2024 dalle 17.00 alle 19.00 si è svolto il terzo incontro del dibattito pubblico sul progetto di completamento della Strada Statale 675 Umbro-Laziale – Tratta Monte Romano Est-Civitavecchia – Secondo stralcio Tratta Tarquinia-Civitavecchia. L'incontro si è tenuto online e ha visto la partecipazione di 29 persone.

La Responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana Letto ha innanzitutto dato il benvenuto ai/le partecipanti e ha esposto brevemente i temi trattati nei precedenti incontri.

Successivamente, il Commissario straordinario di Governo Ilaria Maria Coppa ha sottolineato l'importanza dei temi ambientali, archeologici e paesaggistici oggetto dell'incontro che hanno orientato le scelte progettuali sinora effettuate e consentiranno di confrontare le diverse alternative.

La Responsabile del dibattito pubblico ha poi informato i/le partecipanti circa l'aggiornamento del sito dedicato al dibattito attraverso cui è possibile consultare i materiali relativi al progetto e ai precedenti incontri. Infine, ha ricordato le modalità di partecipazione e di invio delle osservazioni attraverso la sezione "contributi" del sito dedicato al dibattito (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-contributi/>).

2. INTERVENTI DEI RELATORI

La Responsabile del dibattito pubblico ha dato quindi la parola ai relatori e alle relatrici che hanno illustrato gli studi e gli approfondimenti sviluppati con riferimento agli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici che caratterizzano l'area d'intervento.

L'architetta Maria Elisabetta Cattaruzza (Leaf) ha esposto le principali caratteristiche paesistico ambientali dei tre corridoi d'analisi esaminati, il corridoio Tarquinia, il corridoio Ranchese, il corridoio Mignone, descrivendone gli aspetti morfologici e la presenza antropica di lungo periodo. In seguito, ha sottolineato che il territorio è caratterizzato da un patrimonio archeologico, artistico e storico che conserva i caratteri paesistici legati alla tradizione agricola ed estese aree naturali quali la Macchia della Turchina e la Valle del Mignone, aspetti che lo caratterizzano come sito UNESCO. Infine, la relatrice ha illustrato la distribuzione di fenomeni di pressione insediativa, di dispersione e la presenza di attività produttive connesse alla SS 1bis e ha condiviso alcune immagini per illustrare i caratteri paesistici di ciascun corridoio.

In seguito, il professore Carlo Valorani (Università Sapienza di Roma) ha illustrato il metodo impiegato per la selezione dei criteri paesistico ambientali analizzati al fine di individuare le

alternative di tracciato. Il relatore ha poi ricordato che l'individuazione delle ipotesi di miglioramento paesistico richiede un inquadramento di area vasta; perciò, è stato sviluppato il Masterplan, ovvero un elaborato strategico che verrà approfondito nel corso del prossimo incontro. In seguito, sono stati illustrati i criteri di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, in riferimento alla Convenzione di Faro e alle linee guida dell'ISRPPRA, la cui applicazione concreta mira al raggiungimento di un equilibrio, preferendo le soluzioni con minori effetti esterni negativi e più facilmente mitigabili.

Successivamente, l'ingegnere Valerio Veraldi (Iride) ha presentato gli esiti delle attività di monitoraggio faunistico e vegetazionale condotte sulle alternative di tracciato. Ha poi mostrato il contesto dei siti Rete Natura 2000 in cui si inserisce l'ambito di intervento, caratterizzato da Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e da Zone di Protezione Speciale (ZPS), segnalando che tutte le alternative rientrano nella SPZ del comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate. Per questo motivo, ha sottolineato la necessità di porre particolare attenzione alla biodiversità del territorio. In seguito, il relatore ha trattato il tema delle campagne di monitoraggio condotte tra il 2018 e il 2020 che hanno permesso di individuare le aree di stazionamento, riproduttive e post-riproduttive di specie tutelate dalla normativa, come il falco grillaio. Le sopraccitate indagini sono state integrate da due ulteriori campagne di monitoraggio, svoltesi ad aprile e giugno 2023, con le quali è stato possibile approfondire lo stato conoscitivo di aree meno indagate e confermare i risultati delle campagne precedenti in aree già analizzate. Le indagini effettuate hanno guidato la progettazione, fornendo elementi utili alla valutazione delle alternative. Inoltre, si sono informati/e i/le partecipanti circa la possibilità di consultare, attraverso il sito del dibattito (https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS675-DOCFAP/?dir=03_AMBIENTE/03.04%20BIODIVERSITA) la Carta delle emergenze faunistiche e vegetazionali, che riporta le diverse specie protette censite, oltre alle schede di censimento e i report delle campagne di monitoraggio.

In seguito, l'ingegner Veraldi ha presentato alcune mappe tematiche, realizzate attraverso l'utilizzo di sistemi GIS, che hanno permesso di osservare la distribuzione della naturalità potenziale all'interno dei diversi corridoi, grazie alla sovrapposizione di mappe che indicano i valori di pressione antropica e degli habitat della classificazione Corine Biotopes.

Infine, sono stati esposti i risultati delle analisi di incidenza relative a ciascuna alternativa che hanno dimostrato un basso livello di incidenza per le alternative magenta e viola, mentre alto per le alternative blu di cresta e verde.

Successivamente ha preso la parola l'archeologo Paolo Binaco, che ha presentato gli esiti della valutazione del potenziale archeologico in rapporto alle alternative progettuali. Dopo aver brevemente illustrato la metodologia impiegata (analisi documentale, studi archeologici, analisi cartografiche, l'uso di ortofoto e l'analisi diretta del territorio), il relatore ha spiegato come è stato possibile costruire la carta delle presenze archeologiche per le quattro alternative e individuare alcuni elementi archeologici sepolti, siti di interesse archeologico e tracciati viari antichi.

Il dottor Binaco ha poi spiegato la caratterizzazione archeologica dei corridoi d'analisi, definendone il potenziale archeologico, graficamente riportato nella Carta del Potenziale

Archeologico consultabile online (https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS675-DOCFAP/05_ARCHEOLOGIA/T01-EG01-ARC-CT02A.pdf). Inoltre, ha evidenziato come, rispetto alle conoscenze attuali, l'alternativa magenta e quella viola interessano distretti ove si colloca la rete di viabilità antica, mentre l'alternativa blu e quella verde insistono in un distretto dove le emergenze archeologiche note sono riconducibili a complessi rurali.

Successivamente, ha ripreso la parola l'architetta Maria Elisabetta Cattaruzza (Leaf), che ha presentato gli elementi salienti del contesto paesaggistico, dello studio della sensibilità visiva, il quadro delle interferenze delle alternative di tracciato, le mitigazioni previste e altre opere connesse. Per quanto riguarda lo studio del contesto paesaggistico ha spiegato che nessuno dei tracciati interferisce con la *core zone* del sito patrimonio mondiale UNESCO, mentre, per quanto riguarda l'interferenza con la *buffer zone*, quest'ultima è solo perifericamente interessata dai tracciati magenta e viola. I tracciati verde e blu di cresta, esterni all'area del sito, ricadono invece nella *wider setting zone*. Per quanto concerne la sensibilità visiva, si è presentato lo studio effettuato individuando percorsi e punti di osservazione privilegiati, valutando le aree di interferenza dei tracciati con le aree di visibilità. Grazie alle analisi sulla sensibilità visiva condotte, è stato possibile individuare le aree in cui i tracciati avrebbero interferito con le aree di visibilità, ovvero aree in cui sono visibili gli elementi paesaggistici, permettendo di elaborare soluzioni progettuali per un inserimento paesaggistico più adeguato. Le analisi sono state condotte in coerenza con il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, integrando i vincoli previsti. Dal punto di vista del paesaggio agrario e dei livelli di antropizzazione, ha spiegato l'architetta, tutte le alternative attraverserebbero territori agricoli; mentre solo il tracciato viola e il tracciato magenta attraverserebbero aree mediamente antropizzate. In seguito, la relattrice ha illustrato le zone ZPS e SIC in cui i tracciati interferirebbero, specificando la natura di tale interferenza. Successivamente, la relattrice ha illustrato le mitigazioni ambientali, gli interventi di inserimento paesaggistico e le opere di riconnessione ecologica. Infine, l'architetta ha approfondito le opere di valorizzazione paesaggistica individuate, in particolare in riferimento all'area degli acquedotti, per ciascuna delle alternative.

Nella fase conclusiva delle presentazioni, ha ripreso la parola l'ingegnere Valerio Veraldi (Iride) per approfondire ulteriormente le analisi ambientali, prendendo in esame la matrice di sostenibilità impiegata per valutare le alternative progettuali, come gli studi sulla popolazione, la salute umana e l'inquinamento acustico e atmosferico. Dopo aver illustrato la metodologia adottata per la creazione della matrice, ha presentato i risultati ottenuti, evidenziando le alternative più performanti per i diversi indicatori individuati, tra cui: i vincoli esistenti, la sensibilità visiva, il consumo di suolo, la salute e la qualità della vita, il rischio geomorfologico, archeologico, la biodiversità e l'impatto della fase di cantierizzazione. Grazie alla somma dei valori normalizzati e alla gerarchizzazione di questi ultimi, è emerso che l'alternativa magenta presenta un profilo di sostenibilità migliore rispetto alle tematiche individuate. Infine, l'ingegnere ha concluso il suo intervento ribadendo l'importanza di raccogliere ulteriori feedback e osservazioni dal territorio per arricchire e integrare le analisi effettuate sinora.

3. INTERVENTI DAL PUBBLICO

Una volta terminate le presentazioni, si è aperto il confronto e si è dato spazio agli interventi dal pubblico. Di seguito si riporta una breve sintesi di quanto emerso.

E' stata data la parola a **Ernesto Cesarini del Movimento Cinque Stelle di Tarquinia**, che ha sottolineato come il territorio di Tarquinia sia particolarmente interessato dall'intervento, per cui ha raccomandato di prendere attentamente in considerazione le soluzioni che possano minimizzare gli impatti sul territorio, già molto compromesso dal tracciato dell'autostrada A12. In riferimento alla matrice geomorfologica ritiene che non sia stato adeguatamente considerato un aspetto caratterizzante del paesaggio lambito dall'infrastruttura: tutto il complesso è composto dall'altura dell'attuale Tarquinia, dell'antica Tarquinia e dal braccio di collegamento, con matrice geologica unitaria, che corrisponde al calcare organogeno di origine sedimentaria. Il partecipante ha evidenziato che, a suo parere, l'attuale SS 1bis è stata adattata all'ambiente e al contesto, mentre si teme che la nuova infrastruttura non si adatterà in egual misura. Per cui richiede una particolare attenzione a questo aspetto e ritiene che la salvaguardia del contesto geomorfologico e l'attenzione al consumo di suolo siano elementi cruciali per orientare la scelta dell'alternativa, prioritari rispetto alle valutazioni di ordine economico.

L'architetta Maria Elisabetta Cattaruzza (Leaf) ha risposto spiegando che si ha presente il carattere del territorio di Tarquinia, il quale consta proprio nella presenza delle calcareniti, in particolare in riferimento al promontorio dei Monterozzi che, insieme al Colle del Pisciarellino, è uno degli elementi più rilevanti. A tal proposito, gli elementi paesaggistici e il mantenimento della SS 1bis rientrano tra gli obiettivi e gli elementi di valorizzazione che Anas si è posta, al fine di tracciare le alternative sottoposte a dibattito pubblico.

In seguito, è stata data la parola a **Marzia Marzoli, presidente della sezione Etruria di Italia Nostra**, che ha chiesto se fosse possibile integrare le presentazioni impiegate nel corso degli incontri con punti chiave che rendano più immediata la comprensione di quanto esposto. A tal proposito ha chiesto se il tracciato magenta attraversi l'area di Santa Maria. Inoltre, in riferimento a una sua domanda posta per iscritto nel corso dell'incontro attraverso il canale di raccolta domande e osservazioni, ha ribadito la sua contrarietà circa la presenza del tracciato verde tra le alternative oggetto del dibattito. In particolare, ha chiesto se gli studi e il monitoraggio abbiano tenuto conto del parere n. 2289 del 20/01/2017 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVIA), relativo alla possibilità di mitigare gli impatti del tracciato verde. Infine, ha richiesto che gli interventi dal pubblico vengano riportati in maniera più dettagliata nelle restituzioni sintetiche degli incontri.

La Responsabile del dibattito pubblico ha preso la parola per ricordare che è possibile consultare tutti i materiali nella loro interezza, ivi compreso il documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) che comprende anche le carte di approfondimento tematico, attraverso il sito dedicato al dibattito (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS675-DOCFAP/>).

In merito all'intervento della partecipante, l'ingegnere Valerio Veraldi (Iride) ha confermato che si è tenuto conto degli iter pregressi e che sono stati considerati tutti i pareri espressi dai diversi enti competenti, precisando altresì, come detto durante la presentazione, che le attività di monitoraggio sono state effettuate integrando rilevazioni in aree precedentemente non indagate e effettuandone nuove laddove se ne erano già eseguite, al fine di perfezionare e consolidare le conoscenze e i dati raccolti.

Inoltre, l'ingegner Veraldi ha precisato che tutti i pareri espressi e le conoscenze raccolte durante le diverse fasi di indagine non sono state incluse solo nelle attività di monitoraggio, ma in tutta l'attività di analisi che ha portato a delineare in fase preliminare il livello di incidenza ambientale di ciascuna alternativa. A tal proposito, ha affermato che per l'alternativa verde si è riscontrato un livello alto di incidenza ambientale e che, laddove non siano possibili mitigazioni dell'opera, si ipotizzano interventi compensativi nonostante l'inserimento in un sito Rete Natura 2000 potrebbe complicare l'iter procedurale. Inoltre, per quanto riguarda la presenza del tracciato verde tra le alternative, come ricordato anche dal Commissario straordinario di Governo nel precedente incontro, ha spiegato come quest'ultima non sia stata esclusa e, pertanto, deve essere presa in analisi.

La presidente Marzia Marzoli ha richiesto ulteriori chiarimenti, esprimendo la propria contrarietà circa la possibilità di compensare gli impatti del tracciato, invece che mitigarli. Infine, ha manifestato l'esigenza di reperire materiale più dettagliato per visionare il progetto e porre le proprie osservazioni.

Il Commissario straordinario di Governo Ilaria Maria Coppa ha fornito un ulteriore riscontro circa la presenza del tracciato verde tra le alternative presentate, ricordando che era stato considerato non mitigabile in quanto non adeguatamente valutata l'incidenza ambientale. Tale elemento è stato importante per indirizzare le ulteriori analisi sulla biodiversità e i nuovi tracciati sottoposti a dibattito pubblico.

Invece, per quanto concerne il tema delle compensazioni, ha ricordato che queste sono previste e consentite dalla normativa, entro la quale si sta operando con estremo rigore. Ha altresì ricordato che le analisi sono state effettuate in maniera uguale ed equilibrata per tutti i tracciati presentati, comprendendo le planimetrie, i profili, le sezioni trasversali e le analisi territoriali. A tal proposito ha specificato che il tracciato magenta non attraversa la zona di Santa Maria. Infine, ha invitato i/le partecipanti a consultare i numerosi elaborati progettuali sul sito del dibattito.

In seguito, è intervenuto Nicola Buonaiuto della sezione Etruria di Italia Nostra, che ha innanzitutto segnalato alcune difficoltà riscontrate nel corso dello scorso incontro per quanto riguarda l'invio di domande e osservazioni. In secondo luogo, in riferimento al precedente incontro del dibattito pubblico, ha ripreso il tema della presenza del tracciato verde tra le alternative, menzionando la sentenza del TAR Lazio 10164/21 su cui il Commissario straordinario di Governo aveva già dato un riscontro. Inoltre, ha dichiarato che il tracciato verde è stato definito non compensabile, oltre che non mitigabile. Perciò, constatando che sono state effettuate ulteriori istruttorie su questo elemento, ha affermato che verranno effettuate delle ulteriori verifiche a fronte di un altro progetto che era stato valutato positivamente. Infine,

riprendendo la sopracitata sentenza del TAR, ha ribadito che il bene ambientale ha un'importanza primaria e, pertanto, data la presenza di alternative, dovrebbe prevalere sulle considerazioni economiche.

In risposta all'intervento, ha preso la parola il Commissario straordinario di Governo, che ha innanzitutto ribadito che il TAR, essendo un organo amministrativo, non ha espresso preferenze circa i tracciati e che si sta seguendo meticolosamente la normativa con attenzione al contesto giuridico. In secondo luogo, ha ricordato che il tracciato verde è stato incluso nel novero delle alternative proprio alla luce di tale sentenza, insieme a tutti gli altri tracciati che comunque sono stati analizzati e presentati. Infine, per quanto concerne la dimensione economica dell'opera, ha spiegato che l'analisi multicriteria è stata condotta sia considerando aspetti più afferenti a criteri di sostenibilità prescindendo dai costi, sia considerando la dimensione economica.

Successivamente ha preso la parola Marco Martens di NTI Italy S.p.A che ha presentato il suo contributo avanzando una proposta elaborata a partire da planimetrie e profili di dettaglio di tutti i tracciati. La proposta illustrata prevede di integrare la porzione iniziale del tracciato viola (Monte Romano - bosco della Turchina - sistema degli acquedotti) con il tratto finale del tracciato magenta, con uno svincolo intermedio tra Tarquinia e l'autostrada A12 nei pressi di Monterozzi, per allacciarsi all'autostrada A12 con l'attuale svincolo a trombetta della SS 1bis. Circa lo svincolo di Monterozzi, ha proposto la realizzazione di una rotatoria lungo l'asse della SS 1bis eliminando l'ulteriore ramo a precedenza, considerato più pericoloso.

Per quanto riguarda l'attraversamento della zona della Turchina ha segnalato la propria preferenza per il tracciato viola, che renderebbe l'attuale SS 1bis una strada parco. Infine, in riferimento agli indicatori della matrice di sostenibilità ha richiesto di porre una particolare attenzione agli indicatori I.03, I.021, I.030, I.037. A suo avviso, i tracciati viola e magenta sarebbero nettamente più performanti, anche in termini di impatti ambientali e cantierizzazione. Il partecipante ha concluso il suo intervento affermando che la proposta illustrata sarà inviata attraverso il sito dedicato al dibattito e costituirà uno dei quaderni degli attori.

Infine, Bianca Stefancu del Comitato per la difesa della Valle del Mignone ha chiesto perché nelle attività di monitoraggio non sia stata effettuata una visita presso il sito definito "oasi naturale gestita dai privati" da parte del progetto Life ENPLC, con particolare riferimento alle colonie del falco grillaio.

L'ingegnere Valerio Veraldi (Iride), ha affermato che si è cercato di ottimizzare le attività di monitoraggio secondo tempi e risorse disponibili. Per cui, dato che il proponente aveva già condotto rilevazioni e indagini sul falco grillaio nell'area, si sono esplorati ambiti meno analizzati rispetto a quelli documentati (p. es. Il corridoio Ranchese). Infine, ha colto l'occasione per chiarire che negli studi specifici si terrà conto di tutte le informazioni e i dati relativi alle diverse campagne di monitoraggio.

4. CONCLUSIONI

Al termine dell'incontro, la Responsabile del dibattito pubblico ha ricordato la data del prossimo appuntamento del 13 marzo p.v., che tratterà dell'opera e il territorio, e ricordando la data in cui terminerà la fase di raccolta delle osservazioni (02/04/2024).

Infine, il Commissario straordinario di Governo ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti per aver fornito i propri contributi, raccomandando di visionare gli elaborati progettuali per affrontare eventuali dubbi o proposte prima del termine del dibattito pubblico.