



DIBATTITO PUBBLICO
SS 675 UMBRO-LAZIALE

13.03.2024 - 4° incontro

L'opera e il territorio

Report sintetico

Questa restituzione è stata elaborata per consentire, a chi non ha potuto seguire il quarto 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 13 marzo 2024 dalle 17.00 alle 19.00 si è tenuto il quarto 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 svolto online e ha visto la partecipazione di 29 persone.

La Responsabile del dibattito pubblico Francesca Romana letto ha dato il benvenuto ai/lle partecipanti e ha presentato sinteticamente quanto affrontato negli incontri precedenti. In seguito, ha ricordato il termine della raccolta delle osservazioni (2 aprile 2024) e ha comunicato ai/lle partecipanti l'aggiornamento del sito dedicato al dibattito, sul quale sono disponibili i materiali relativi al progetto e agli incontri precedenti nella sezione documenti (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-documenti/>).

La Responsabile ha presentato, infine, il programma dell'incontro esplicitando le modalità per porre domande e prenotare le richieste d'intervento.

È intervenuta quindi Il Commissario Straordinario di Governo Ilaria Maria Coppa che ha richiamato l'attenzione sulla ratio, seguita dai progettisti, nella definizione delle nuove alternative di tracciato (blu di cresta e magenta) messi a confronto con i due tracciati (verde e viola) che hanno avuto una storia progettuale e procedurale ormai nota e consolidata. Ha specificato quindi come la definizione delle alternative progettuali proposte è stata guidata tenendo conto delle condizioni e dei vincoli territoriali. Inoltre, ha evidenziato come la stessa attenzione ha guidato lo sviluppo del Masterplan (presentato nel corso dell'incontro) che è il frutto di un attento studio delle caratteristiche del territorio.

2. INTERVENTI DEI RELATORI

In seguito, è stata data la parola alle relatrici e ai relatori che hanno presentato gli aspetti salienti dell'inserimento dell'opera nel contesto territoriale.

L'Ingegnere Valentina Natale (Anas S.p.A.) ha presentato l'approfondimento sull'alternativa blu di cresta, illustrando i condizionamenti territoriali ed i vincoli normativi che hanno orientato la progettazione (area Natura 2000, sito UNESCO, vincoli archeologici, ambientali, paesaggistici e geologici). È stato successivamente esposto l'exkursus progettuale dell'alternativa, illustrando le modifiche apportate al fine di ridurre le interferenze con le aree di visibilità, le attività ricettive e residenziali e per ottimizzare la ricucitura con il Bosco della Turchina. Con riferimento agli aspetti ambientali, e in particolare all'interferenza con i siti della rete Natura 2000, è stato

previsto l'attraversamento in zone a bassa naturalità potenziale. In particolare, per l'interferenza con un'area ad alta frequentazione della specie del falco grillaio è stata ipotizzata la realizzazione di una sezione in galleria per permettere il ripristino e la continuità dell'habitat al di sopra della copertura.

In seguito, è stata data la parola all'Ingegnere Dimitri Macorig (Sitalia) che ha presentato l'approfondimento sul tracciato magenta. Inizialmente ha esposto i condizionamenti di natura ambientale e territoriale che hanno influenzato la progettazione (area Natura 2000, sito UNESCO, vincoli archeologici, ambientali, paesaggistici e geologici). Alla luce di tali vincoli, ha quindi condiviso gli indirizzi progettuali che hanno condotto all'individuazione del tracciato magenta, in particolare: la prossimità del tracciato alla SS1 bis, l'attraversamento del Bosco della Turchina con una particolare attenzione all'intrusione visiva dell'opera e, infine, l'opzione di un terzo svincolo. In seguito, l'ingegnere ha illustrato i principali tracciati analizzati per la definizione dell'alternativa magenta e descritto le varianti e le problematiche rilevate, che hanno portato all'esclusione delle soluzioni con maggiori criticità, nello specifico: l'attraversamento del Bosco della Turchina, la visibilità dei viadotti da punti di vista paesaggistici, zone di frana e cave da evitare e l'interferenza con il sito UNESCO.

A seguito di alcuni interventi da parte dei/lle partecipanti (riportati al paragrafo successivo), ha preso la parola all'architetta Maria Elisabetta Cattaruzza (Leaf) che ha presentato il Masterplan e le principali ricadute sul territorio, al fine di contestualizzare l'opera e la sua progettazione. In particolare, sono state evidenziate le ricadute, della nuova infrastruttura sulla SS1 bis, in termini di riduzione dei flussi di traffico, delle interferenze visive e di impatti ambientali dettati dalla congestione del traffico attuale, oltre al miglioramento dei livelli di sicurezza stradale. Ha evidenziato altresì come tale analisi è stata condotta analizzando tutti i tracciati con lo stesso tipo di attenzione paesistica, ambientale e geologica. Considerando l'alternativa magenta ha specificato come prevedendo una ricostruzione della viabilità in corrispondenza dell'attraversamento del Bosco della Turchina questa non interferirebbe con la continuità della SS1 bis in quanto si inserirebbe in un sistema di azioni integrate per la fruizione turistica sostenibile e finalizzate proprio alla valorizzazione del territorio, di cui la SS1 bis ne farebbe parte. In tal senso, ha precisato che il completamento infrastrutturale possa comportare un incremento dei flussi turistici e conseguentemente, attraverso strategie condivise di valorizzazione, un driver economico rilevante che consentirà di ottimizzare la gestione dei flussi turistici in modo sostenibile, informato e responsabile, e di preservare il patrimonio culturale.

La Relatrice ha chiarito altresì che il Masterplan presentato è uno strumento strategico che supporta la progettazione con la finalità di valorizzare il territorio e il suo paesaggio, in cui sono state inserite tutte le alternative progettuali. Una volta individuato il tracciato migliore, sarà possibile delineare più nel dettaglio le fonti di finanziamento, gli strumenti di attuazione, le tempistiche e i soggetti da coinvolgere. In particolare, ha ribadito che il Masterplan punta a rigenerare le connessioni paesaggistiche di matrice culturale, ecologica e fruitiva del territorio. Tra gli interventi strategici proposti dal Masterplan ha illustrato alcune misure individuate come quella nell'area degli acquedotti lungo la SS1bis che, a seguito del completamento, potrebbe diventare una strada panoramica e quindi rilevante per gli itinerari turistici.

Al termine delle presentazioni dei/le relatori/trici la Responsabile del dibattito pubblico ha ribadito le ragioni per cui si è proposto l'approfondimento delle alternative blu di cresta e magenta, che si è ritenuto necessario dato che le altre erano state già approfondite nel corso dei precedenti sviluppi progettuali e, quindi, già note ai territori.

3.INTERVENTI DAL PUBBLICO

Nel corso delle presentazioni sono emerse alcune richieste di intervento, per cui la Responsabile del dibattito pubblico ha dato la parola ai/alle partecipanti. Di seguito, si riporta una breve sintesi degli interventi.

Andrea Aprile, Direttore della sede di Civitavecchia di Unindustria è intervenuto per evidenziare che l'opera di completamento è necessaria in quanto strategica per il territorio e per il tessuto produttivo della regione e che tale completamento si inserirebbe nella rete TEN-T e consentirà di connettere il porto di Civitavecchia con l'acciaieria di Terni. Data la rilevanza per il territorio, ha auspicato quindi tempi di realizzazione brevi ed espresso il sostegno per la realizzazione dell'opera. A chiusura dell'intervento ha dichiarato come alternativa migliore quella magenta in quanto meglio rispondente all'analisi costi-benefici.

Successivamente è intervenuta **Marzia Marzoli, Presidente della Sezione Etruria di Italia Nostra**, che ha posto un'osservazione circa la conduzione del dibattito pubblico, richiedendo di prevedere più tempo per gli interventi dei/le partecipanti. In riferimento al tracciato magenta, ha chiesto se la SS1 bis verrebbe impiegata per realizzare il completamento in alcuni tratti e, nel caso di esplicitare quali, o se rimarrebbe una complanare. A tal proposito ha sottolineato che una strada complanare (o strada parco) è necessaria per il territorio. In passato, ha chiarito la partecipante, l'associazione aveva avanzato richieste circa una messa in sicurezza della SS1 bis e non la realizzazione di una superstrada, che risulterebbe maggiormente impattante. Infine, ha chiesto maggiori dettagli sul tracciato verde, in particolare sulla distanza con il fiume Mignone (al km 11) e sul posizionamento della strada provinciale, che ritiene non essere sufficientemente chiaro nei materiali messi a disposizione.

Sul tema è intervenuto l'Ingegnere Valerio Veraldi (Iride) che ha illustrato le parti in sovrapposizione del tracciato e le soluzioni ipotizzate per il rammaglio della viabilità, che in un caso prevede una viabilità complanare e nell'altro prevede il passaggio sopra il Bosco della Turchina. Ha dichiarato anche che l'alternativa magenta consentirebbe di utilizzare un territorio già attualmente infrastrutturato e che, pertanto, sarebbe preferibile in ottica di minor consumo suolo.

Successivamente, la Responsabile del dibattito, in risposta alla richiesta di Marzia Marzoli di specificare i dati circa la distanza tra l'infrastruttura stradale e il fiume Mignone, ha fatto proiettare una tavola tecnica di dettaglio del passaggio dell'infrastruttura, chiarendo che tutta la documentazione è sempre scaricabile attraverso il sito del dibattito. La Responsabile ha altresì specificato che, analogamente ai precedenti incontri, sarà dato tutto il tempo necessario affinché i partecipanti abbiano il giusto spazio per intervenire.

È intervenuto **Marco Martens, NTI Italy S.p.A.**, che si è complimentato con Anas per la condivisione delle scelte progettuali con il territorio. Successivamente, il partecipante ha proiettato un elaborato spiegando la soluzione da lui studiata che prevede la combinazione tra il tracciato magenta e il tracciato viola. In particolare, ha sottolineato che, nella sua proposta, non si andrebbe a incidere sulla SS1 bis che diventerebbe una strada “parco”.

È intervenuta poi **Bianca Stefancu**, a nome del **Comitato per la difesa della valle del Mignone** e del proprietario del casale che ospita la colonia dei grillai. La partecipante ha spiegato che, a partire dal 2015, il Comitato ha studiato il progetto e i suoi elaborati e si è appoggiato alla consulenza di professionisti per approfondire la proposta. Dati gli sforzi fatti, ha sottolineato che, alla luce delle nuove presentazioni delle alternative e della nuova documentazione proposta, il Comitato non approfondirà gli studi condotti fino a quando non sarà pubblicato il tracciato scelto, per evitare la perdita di ulteriori risorse. Inoltre, ha dichiarato che nel corso degli ultimi anni sono stati accusati di aver bloccato la realizzazione dell'opera e non gli è mai stato riconosciuto, invece, di aver impedito la distruzione della Valle del Mignone.

In seguito, è intervenuto **Alessandro Giulivi, Sindaco del Comune di Tarquinia**, che ha dichiarato di ritenere prioritaria la definizione dell'alternativa migliore in quanto si sposa maggiormente con le esigenze del territorio, sia a livello archeologico sia a livello ambientale. Inoltre, ha sottolineato che le proposte di rammaglio della viabilità dell'alternativa magenta permetterebbero di realizzare una strada panoramica lungo le strade già esistenti, limitando il consumo di suolo. Infine, il Sindaco ha ribadito la necessità di completamento dell'opera in quanto fondamentale per il territorio e per i collegamenti che fornirebbe.

Successivamente, ha preso la parola **Ernesto Cesarini, Movimento Cinque Stelle del Comune di Tarquinia**, che ha ripreso la questione sollevata durante il terzo incontro circa la presenza di calcareniti nel territorio. Ha sostenuto che non si sia adeguatamente tenuto in considerazione e valorizzato 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 sotto la dicitura di parco archeologico. Ha spiegato che la zona delineata è ampia 4000 ettari, in cui non sono presenti capannoni o edifici, ha richiesto di porre un'attenzione particolare per rispettarne l'integrità. A tal proposito, ha sostenuto che l'intervento sulla la SS1 bis e l'attraversamento del Bosco della Turchina non rispetterebbero il valore paesaggistico. Inoltre, ha rappresentato che la vasta rete di infrastrutture presente sul territorio supera notevolmente le necessità della popolazione residente e le dimensioni del Comune stesso e che teme che questo elemento possa comportare una frammentazione dell'area. Rispetto alle alternative, ha dichiarato che il tracciato viola, comportando un lungo tratto in galleria, sarebbe quello più in linea con le caratteristiche paesaggistiche del territorio. Infine, ha posto alcune critiche circa la pubblicità e il coinvolgimento previsti dal dibattito pubblico, sostenendo che andava garantita una maggiore partecipazione.

Il Commissario Straordinario di Governo è intervenuto per ricordare che nella progettazione delle alternative di tracciati è stata prestata massima attenzione alla salvaguardia del territorio.

In seguito, la Responsabile del dibattito pubblico ha ricordato che il dibattito pubblico è stato pubblicizzato tramite i canali istituzionali di Anas S.p.A. e inviti specifici a tutti gli stakeholders al fine di ricordare i diversi appuntamenti.

Ha preso la parola **Fabio Belli, Vicepresidente di Ance Viterbo**, che dopo aver ripercorso brevemente l'iter procedurale del tracciato verde ha ribadito la contrarietà per il tracciato viola poiché presenta un costo molto elevato. Pertanto, ha dichiarato che Ance sostiene il tracciato magenta, che affiancherebbe la SS1 bis. Inoltre, la proposta del tracciato magenta permetterebbe di realizzare un terzo svincolo in corrispondenza di Monterozzi, ritenuto un valore aggiunto, che permetterebbe di fluidificare il traffico. Infine, ha segnalato che l'incrocio tra la SS1 bis e la SP43 è ritenuto particolarmente pericoloso, in particolare per chi arriva da Tarquinia; perciò, ha auspicato che questa progettazione possa fornire l'occasione per la sua messa in sicurezza. Ha concluso l'intervento auspicando tempi di realizzazione brevi.

Successivamente, ha preso la parola per un secondo intervento **Marzia Marzoli, Presidente della sezione Etruria di Italia Nostra**, ricordando che l'associazione negli anni scorsi ha ripetutamente richiesto una messa in sicurezza della SS1 bis, citando la necessità segnalata sin dal 2014 di aggirare il Comune di Monte Romano a nord. Inoltre, ha posto alcune osservazioni sulla gestione del dibattito pubblico, suggerendo che si tenga maggiormente in considerazione il punto di vista dei/lle cittadini/e. Proseguendo, ha suggerito di elaborare mappe e planimetrie sulla base di fotografie, al fine di illustrare in maniera chiara e più fruibile i tracciati proposti. Inoltre, ha chiesto se il Masterplan preveda una compensazione economica da parte di Anas S.p.A.. Infine, ha concluso l'intervento chiedendo come verranno trattate le domande e i contributi pervenuti tramite la sezione dedicata del sito del dibattito.

In riferimento alle compensazioni, il **Commissario Straordinario di Governo** ha chiarito che alcune opere compensative potranno essere realizzate nell'ambito dei lavori, nel limite delle risorse disponibili. Le altre opere, invece, potranno essere definite soltanto attraverso una strategia condivisa con il territorio. Per quanto concerne l'elaborazione di materiale più esemplificativo ha richiesto di fornire degli esempi specifici così da consentire al gruppo di lavoro di elaborare ulteriore materiale più rispondente a specifiche richieste.

In seguito, è intervenuto **Nicola Buonaiuto, sezione Etruria di Italia Nostra**, che ha brevemente ripreso alcune tappe fondamentali dell'iter procedurale che ha riguardato il tracciato verde e del contributo fornito nel corso degli anni da cittadini e associazioni con proprie risorse. Infine, ha concluso il proprio intervento affermando che, a suo avviso, il dibattito pubblico è stato condotto in maniera asimmetrica e che l'associazione invierà i propri contributi attraverso i canali preposti, al fine di salvaguardare la Valle del Mignone.

Infine, ha ripreso la parola per un secondo intervento **Ernesto Cesarini, Movimento Cinque Stelle del Comune di Tarquinia**, che ha affermato come, a suo avviso, il dibattito pubblico è stato orientato per prediligere l'alternativa magenta, in riferimento alla presentazione del Masterplan durante la quale si è proposta la realizzazione dell'hub in corrispondenza dello svincolo di Tarquinia, previsto solo per il tracciato magenta. A tal proposito ha sottolineato che quest'ultimo è particolarmente impattante per il territorio di Tarquinia, ritenendo che il complesso delle calcareniti non venga effettivamente salvaguardato e che l'intervento sulla SS1

bis comporti una grande perdita a livello paesaggistico. Inoltre, ha ribadito che, a suo avviso, il dibattito pubblico avrebbe dovuto essere più imparziale, evidenziando anche una scarsa partecipazione agli incontri. Infine, ha affermato che la proposta di realizzare un tracciato ibrido (proposto durante l'intervento dell'Ingegnere Marco Martens) che combini la prima parte dell'alternativa viola e nel tratto terminale l'alternativa magenta, sarebbe preferibile in quanto permetterebbe di evitare una parte molto delicata del territorio con tratti in galleria. Infine, ha concluso l'intervento rinnovando la raccomandazione di porre una particolare attenzione al territorio e alle sue caratteristiche.

La Responsabile del dibattito pubblico ha ricordato che il dibattito ha lo scopo di presentare le alternative studiate e gli scenari ed è l'occasione per raccogliere i suggerimenti e le proposte che saranno utili all'individuazione dell'alternativa migliore; in tale ottica ha altresì precisato che l'hub illustrato è stato presentato non come unica soluzione, ma, al contrario, come una delle possibili soluzioni di valorizzazione del territorio.

In merito a quest'ultimo punto, l'architetto Maria Elisabetta Cattaruzza (Leaf) ha chiarito l'obiettivo del Masterplan, ricordando che quest'ultimo è stato elaborato e presentato con lo scopo di aprire la discussione sui possibili sviluppi e le strategie che si intendono perseguire per il territorio con riferimento ad ogni alternativa studiata. Riprendendo quanto esposto nel corso della presentazione, ha ricordato poi che l'hub si potrà posizionare anche lungo l'A12, in corrispondenza dell'allaccio infrastrutturale di ciascuna alternativa. Infine, ha precisato che il tracciato magenta presenta estesi tratti in galleria, per cui anche per quest'ultimo si sono elaborate soluzioni per salvaguardare l'unitarietà paesistica del territorio.

4.CONCLUSIONI

Al termine dell'incontro, la Responsabile del dibattito pubblico ha ricordato che il termine della raccolta di osservazioni, domande e contributi sarà il **2 aprile 2024**, rammentando altresì anche le modalità per inviarli attraverso la sezione del sito dedicata (<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale-contributi/>). Inoltre, ha precisato che, nel corso dell'incontro **8 maggio 2024**, sarà presentata la relazione del Responsabile del dibattito pubblico, che descriverà le attività svolte nel corso del dibattito pubblico, sintetizzerà i temi emersi, le posizioni e le proposte raccolte in modo imparziale ed elaborerà una descrizione delle questioni aperte su cui la stazione appaltante prenderà posizioni. Entro l'**8 luglio 2024**, Anas S.p.A. dovrà adottare il proprio documento conclusivo *"in cui 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"*.

Inoltre, la Responsabile del dibattito ha ricordato i contatti e il sito del dibattito pubblico attraverso cui è possibile chiedere informazioni e chiarimenti, ringraziando i/le partecipanti per i contributi apportati nel corso di tutti gli incontri.

Infine, il Commissario Straordinario di Governo ha tenuto a precisare che la modalità online è stata prescelta per facilitare la partecipazione. Ha ringraziato quindi i/le partecipanti per le osservazioni, le proposte e le critiche.