



DIBATTITO PUBBLICO

Strada Statale 675

Secondo stralcio

Tarquinia/Civitavecchia

OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI

Presentato da

Giorgia Gaibani - Lipu BirdLife Italia

Ricevuto il 02/04/2024



Spett.le
Anas S.p.A.
dibattitopubblico@stradeanas.it

Parma, 2 aprile 2024
Prot. n. 133/2024

Oggetto: Contributo di Lipu nell'ambito del dibattito pubblico sulla Strada statale 675 "Umbro - Laziale" - Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - 2° stralcio Tratta Tarquinia-Civitavecchia

Per le ragioni che esporremo di seguito, la Lipu ritiene che per il completamento dell'opera in oggetto **debbano essere certamente escluse le alternative Verde e Blu di cresta, in quanto queste risultano ambientalmente incompatibili**, sia in base alle valutazioni effettuate nelle pregresse procedure autorizzative, sia in base all'analisi preliminare dell'incidenza effettuata ai fini del presente dibattito pubblico.

Premessa

Occorre premettere che il dibattito pubblico in esame non può essere valutato senza tenere conto della lunga storia che lo precede, durante la quale, a parere della Lipu, a mancare è stato un approccio adeguato al delicato contesto ambientale interessato dall'opera.

Esaminando infatti l'iter procedurale e autorizzativo del completamento della SS675, la visione d'insieme mostra che a guidare le scelte è stata la volontà poco lungimirante di realizzare l'opera indipendentemente dalle evidenze emerse nell'ambito delle valutazioni ambientali, una volontà che si è dovuta arrendere a un quadro normativo che impone un approccio totalmente diverso, anche ai fini dell'approvazione dell'opera stessa.

In primis occorre infatti considerare che tutte le ipotesi di tracciato interessano la ZPS IT6030005 'Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate' – l'ipotesi Verde interessa anche la ZSC IT6010035 'Fiume Mignone (basso corso)' –, dunque, quale che sia il tracciato prescelto, la procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA) dovrà essere integrata dalla procedura di Valutazione di incidenza (VInC) ai sensi dell'art. 6, paragrafo 3, della Direttiva Habitat; in quest'ottica, è importante ricordare che l'esito della VInC è **vincolante ai fini dell'espressione del provvedimento di VIA, che può essere favorevole solo se vi è certezza riguardo all'assenza di incidenza significativa negativa sui siti Natura 2000**.

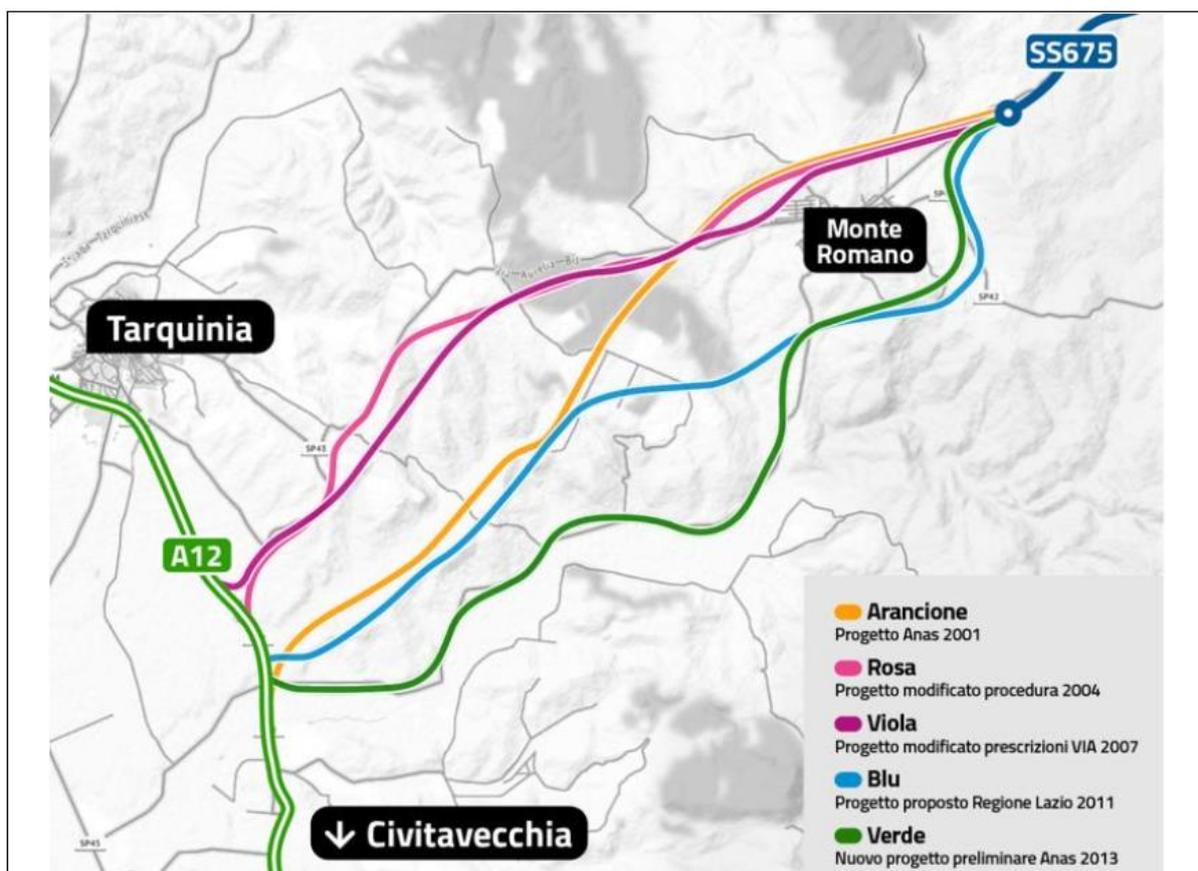
Ai sensi dell'art. 6, paragrafo 3, della Direttiva Habitat, un progetto **non può infatti essere approvato con una VInC negativa**. Oltre ciò, le deroghe previste dall'art. 6, paragrafo 4, della Direttiva sono da intendersi come **eccezionali**, e alle stesse si può ricorrere solo qualora, **in mancanza di soluzioni alternative**, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica.

Questo è il quadro normativo in cui si colloca il dibattito pubblico in esame, dal quale non si può prescindere e che, peraltro, è lo stesso delineato dalla sentenza del TAR Lazio n. 10164/2021 del 05.10.2021, che ha portato all'annullamento ai provvedimenti di approvazione del tracciato Verde.

Cronistoria dell'iter procedurale e autorizzativo della SS675

Premesso il quadro normativo, oggi appare ancora utile ripercorrere la storia dell'iter di approvazione del completamento, soprattutto considerando che tra le alternative progettuali oggetto del dibattito pubblico in esame, sebbene in alcuni casi revisionati, figurano tracciati già valutati nell'ambito delle procedure autorizzative pregresse, il Viola, il Verde e il Blu.

Nella Relazione generale (T01_EG00_GEN-RE02A) Anas riporta la cronistoria dell'iter, schematizzata come segue:



- 1997 primo progetto di massima
- 2004 - 2011 progetto definitivo (Tracciato Viola)
- 2011 avvio nuovi studi di fattibilità finanziaria per pedaggiamento
- 2013 finanziamento UE per l'individuazione di nuove alternative di tracciato
- 2014 sviluppo alternative progettuali (cinque tracciati complessivi)
- 2017 compatibilità ambientale (Consiglio dei Ministri) sul Tracciato Verde
- 2018 approvazione del progetto preliminare del c.d. Tracciato Verde (delibera CIPE 2/2018)
- 2019 ricorso al TAR Lazio avverso le delibere del CDM e del CIPE
- 2020 Corte di Giustizia Europea rimette la decisione al giudice nazionale
- 2021 nomina Commissario di Governo per la realizzazione dell'opera
- 2021 sentenza TAR del Lazio n.10164 (5 ottobre 2021)

Questa sintesi risulta però parziale, in quanto tralascia alcune informazioni ancora rilevanti ai fini del presente dibattito pubblico, che crediamo utile ricordare ed esaminare alla luce della normativa enunciata in precedenza. Come vedremo, infatti, tra le alternative oggi proposte figurano ancora alcuni dei tracciati che erano già stati accantonati perché giudicati ambientalmente dannosi.

La VIA del 2001¹

Nel 2001 Anas presenta istanza di VIA per il progetto “S.S.675 umbro-laziale ex raccordo Civitavecchia-Orte - Tratto tra la S.P. Tuscanese ed il Km. 84+450 della S.S.1 Aurelia”, localizzato in larga parte nella valle del Ranchese (poi tracciato Arancio²; cfr. *supra* e figura 1). Nell’ambito della suddetta procedura, per la tratta dallo svincolo di Monte Romano Est e la SS1 Aurelia (oggi autostrada Tirrenica), viene successivamente preferita la cosiddetta “ipotesi alternativa” (poi tracciato Rosa) per la maggior parte in affiancamento alla SS1 bis, in quanto **“il tracciato di progetto comporta grave danno ambientale perché ricade in larga parte nella valle del fosso del Ranchese non antropizzata ed integra”**.

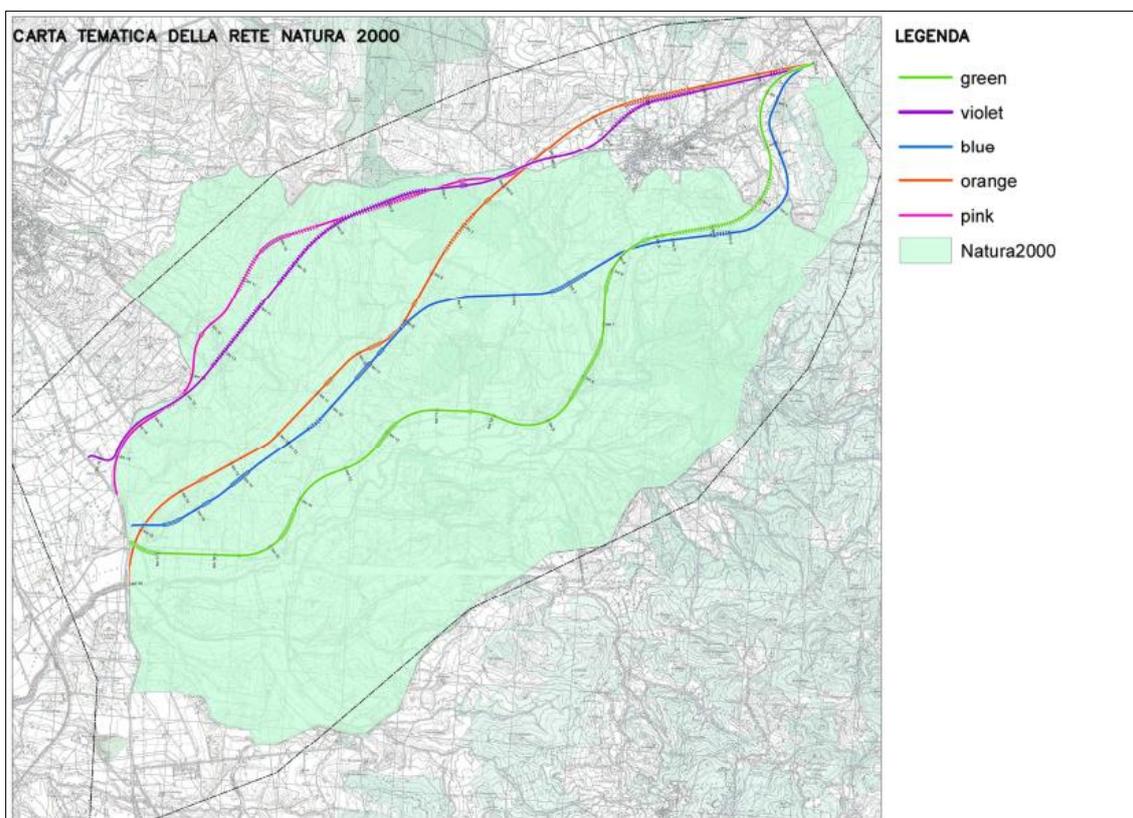


FIGURA 1: Carta tematica della rete Natura 2000, estratto da T00_IA24_GEN_DG05A (VIA 2015)

Con il Decreto di compatibilità ambientale n. 198 del 18.03.2004 il progetto viene quindi **approvato con prescrizioni**; il tracciato Rosa viene adeguato alle prescrizioni e diventa quello che oggi conosciamo come tracciato Viola, ottemperato con decreto DSA_2008-0021538³. Tale adeguamento ha portato a un aumento dei tratti in galleria e, conseguentemente, a un incremento dei costi.

A margine, come si leggerà poi nel parere negativo sul tracciato Verde n. 2453 el 07.07.2017, rilasciato dal MATTM nell’ambito del procedimento ex art. 183, comma 6, del D. Lgs. 163/2006 (cfr. *infra*, VIA del 2015), nel SIA del 2001 era stato valutato anche un tracciato lungo il fiume Mignone che però **“fu considerato ambientalmente non accettabile dalla stessa ANAS”**.

¹ Istanza del 28.09.2011, codice procedura ID 1338.

² I tracciati esaminati nel SIA del 2001 sono stati rinominati con i colori nel SIA del 2015.

³ Istanza del 21.08.2007, codice procedura ID 116.

La VIA del 2015⁴

Considerato l'esito positivo della VIA del 2001 sul tracciato Viola, stupisce che, per ragioni meramente economiche, nel 2015 Anas presenta un diverso progetto per il completamento⁵, individuando il tracciato Verde localizzato nella valle del Mignone, come detto **“considerato ambientalmente non accettabile dalla stessa ANAS” nel SIA del 2001**. Il tracciato preferenziale, sviluppato come progetto preliminare, viene scelto tramite Analisi multicriteri (AMC1), nella quale Anas mette a confronto, tenendo conto di molteplici indicatori di diversa natura (programmatici, progettuali, ambientali, economici), il tracciato Verde (con tre differenti alternative nella parte terminale), il tracciato Blu (che, come il tracciato Arancio del SIA del 2001, di nuovo attraversa la valle del Ranchese) e il tracciato Viola approvato. Su richiesta del MATTM, il tracciato Verde prescelto viene messo a confronto anche con le alternative contenute nel SIA del 2001 (AMC2) (cfr. *supra*, figura 1). Come prevedibile – data l'ammissione dell'impatto da parte della stessa ANAS –, **il MATTM esprime parere negativo alla compatibilità ambientale, comprensivo di parere negativo di VInCA** (parere n. 2289 del 20.01.2017), in particolare in quanto **“il Proponente non ha dato risposta adeguata alla richiesta di integrazioni, né ha presentato gli approfondimenti richiesti nelle fasi 2, 3 e 4 della Valutazione di Incidenza”**.

Nonostante ciò, il MIT fa ricorso al procedimento ex art. 183, comma 6, del D. Lgs. 163/2006, in base al quale, in caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, l'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale è demandata al Consiglio dei Ministri. Nell'ambito del suddetto procedimento, la CT VIA esprime nuovamente parere negativo sul tracciato Verde (parere n. 2453 del 07.07.2017), nel quale afferma che **“il tracciato ‘verde’ (...) costituisce una struttura lineare ad alto impatto su tutte le componenti ambientali che comporta una riduzione sostanziale delle risorse trofiche con interruzione e frammentazione delle diverse unità ecosistemiche ed incidenze profondamente negative sulle comunità gli habitat e sulle singole specie. Tali impatti non possono essere né mitigati né compensati, nemmeno tramite le più severe, stringenti e costose prescrizioni ambientali”**. La Commissione conclude che **“gli impatti ambientali che si configurano dall'analisi della documentazione fornita dal proponente sono tali da non poter essere mitigati o compensati”**.

Ignorando tali valutazioni, con delibera del Consiglio dei Ministri assunta nella riunione del 01.12.2017 viene adottato il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare del tracciato Verde, poi approvato dal CIPE con delibera n. 2 del 28.02.2018. Entrambe le delibere vengono poi annullate con la sentenza del TAR Lazio n. 10164/2021 del 05.10.2021, **in quanto i provvedimenti hanno dato corso a un progetto oggetto di VInCA negativa, senza la certezza che il tracciato prescelto fosse quello con minori incidenze sull'integrità dei siti Natura 2000 interessati**. Il tracciato Verde, infatti, è stato approvato in deroga all'art. 6(3) della Direttiva Habitat, per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, senza però dimostrare la mancanza di soluzioni alternative ai sensi dell'art. 6(4).

La VIA del 2022 sul 1° Stralcio tratta Monte Romano Est-Tarquinia⁶

Nel 2022 Anas presenta istanza di VIA per il 1° Stralcio, per il quale **riprende la prima parte del tracciato Viola approvato**, infatti la procedura è un “Aggiornamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al decreto n. DEC/DSA/2004/198 del 18/03/2004”. Nonostante questa

⁴ Istanza del 03.08.2015, codice procedura ID 3083.

⁵ Nel frattempo viene stralciato il tratto, poi completato, tra Cinelli e Monte Romano Est.

⁶ Istanza del 01.04.2022, codice procedura ID 8252.

prima tratta sia relativa solo al bypass dell'abitato di Monte Romano, nell'ambito della procedura di VIA Anas presenta il documento "Analisi preliminare delle alternative (Sentenza T.A.R. 10164/2021 del 05/10/2021). Relazione Analisi delle alternative di corridoio" (T00IA50AMBRE02_A), che, nelle intenzioni, 'ottempera' alla citata sentenza del TAR Lazio e fa una comparazione tra diverse ipotesi di tracciato anche per il 2° Stralcio. Senza entrare nel merito delle analisi svolte⁷, quello che qui preme evidenziare è che Anas nel documento esamina 3 nuove alternative nel Corridoio Ranchese (cfr. figura 2): l'ipotesi Gialla di fondo valle, che rappresenta **"un'ottimizzazione dei tracciati Blu e Arancione analizzati negli studi di impatto ambientale progressi"**; l'ipotesi Ciano che, a differenza dell'ipotesi Gialla di fondo valle prevede la possibilità di eseguire delle gallerie artificiali sulle quali ricostruire parzialmente gli habitat del falco grillaio, **ma che, seppure ottimizzata ai fini ambientali, rimane di forte impatto**; infine, l'ipotesi Grigia che, **ottimizzata ai fini dell'incidenza ambientale attraverso l'allontanamento dal corridoio del Ranchese e con un affiancamento all'attuale SS1bis, "garantisce quindi la massima tutela degli habitat e delle tematiche correlate alla biodiversità"**.

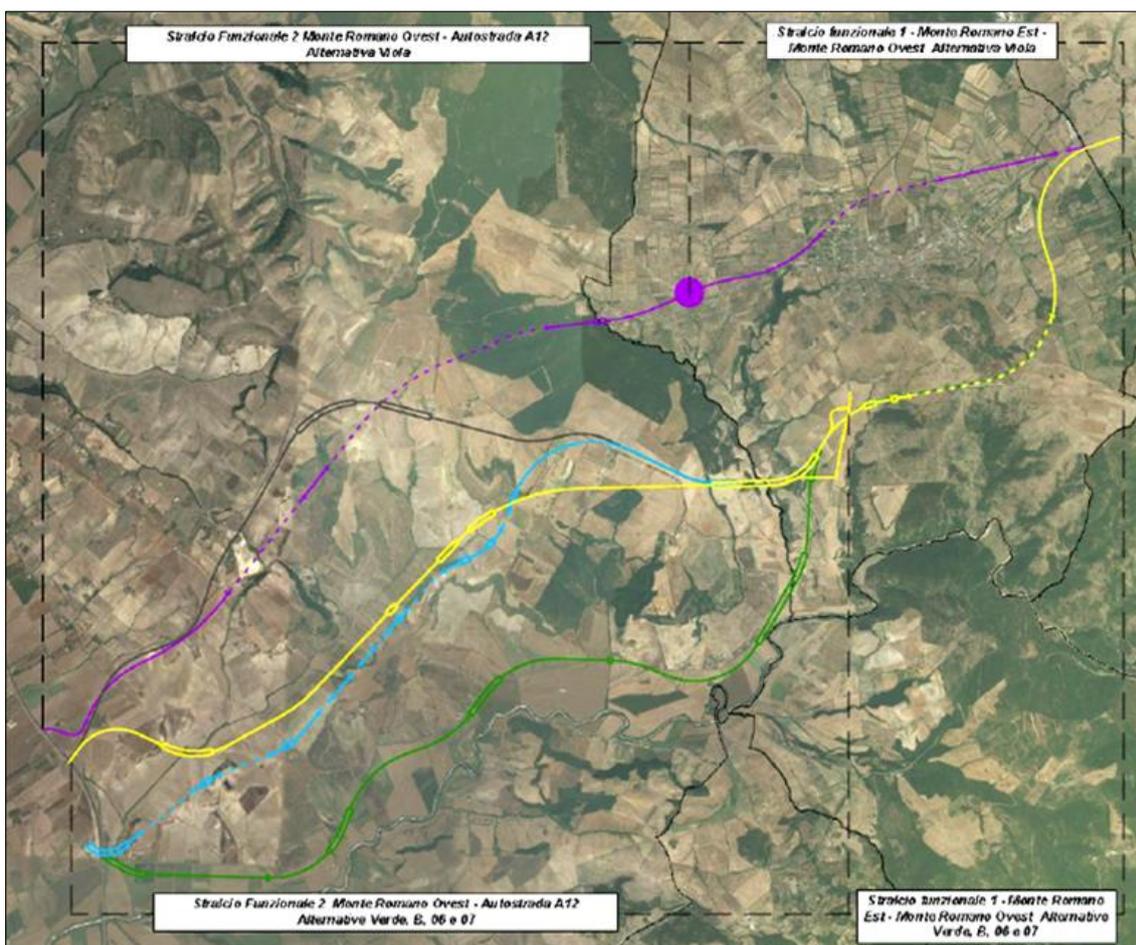


FIGURA 2: estratto da T00IA50AMBRE02_A (VIA 2022 - 1° Stralcio)

In sintesi, vengono valutati il tracciato Viola approvato nel Corridoio Tarquinia con bypass a Nord, mentre il bypass a Sud si articola in diverse alternative: il tracciato Verde nel Corridoio Mignone; i tracciati Giallo e Ciano nel Corridoio Ranchese; e il tracciato Grigio che che, ottimizzato ai fini dell'incidenza ambientale, si ricollega al Corridoio Tarquinia e torna in affiancamento alla SS1 bis.

⁷ Per l'esame dell'analisi si rimanda alle osservazioni inviate nell'ambito della procedura (prot. Lipu n. 243/2022 del 01.06.2022).

Le conclusioni relative alla componente biodiversità, evidenziano come per il primo stralcio risulti 'migliore' l'alternativa Viola, che non entra nella ZPS, mentre **per il secondo stralcio, prevedibilmente, risultano 'migliori' la Viola e la Grigia.**

Il progetto ottiene parere positivo con prescrizioni/raccomandazioni con decreto DM-2023-0000001 del 03.01.2023.

Il Dibattito pubblico sul 2° Stralcio tratta Tarquinia-Civitavecchia

Nell'ambito del dibattito pubblico per il 2° Stralcio Anas non sceglie un tracciato preferenziale, ma mette a confronto 4 ipotesi alternative, a partire dallo svincolo di Tarquinia: il tracciato Viola, approvato nel 2007, e il tracciato Magenta nel Corridoio Tarquinia; il tracciato Blu di cresta nel Corridoio Ranchese; e il tracciato Verde nel Corridoio Mignone (cfr. figura 3). I tracciati Verde e Blu di cresta, che precedentemente prevedevano il passaggio a Sud, sono stati modificati in funzione del bypass a Nord approvato.

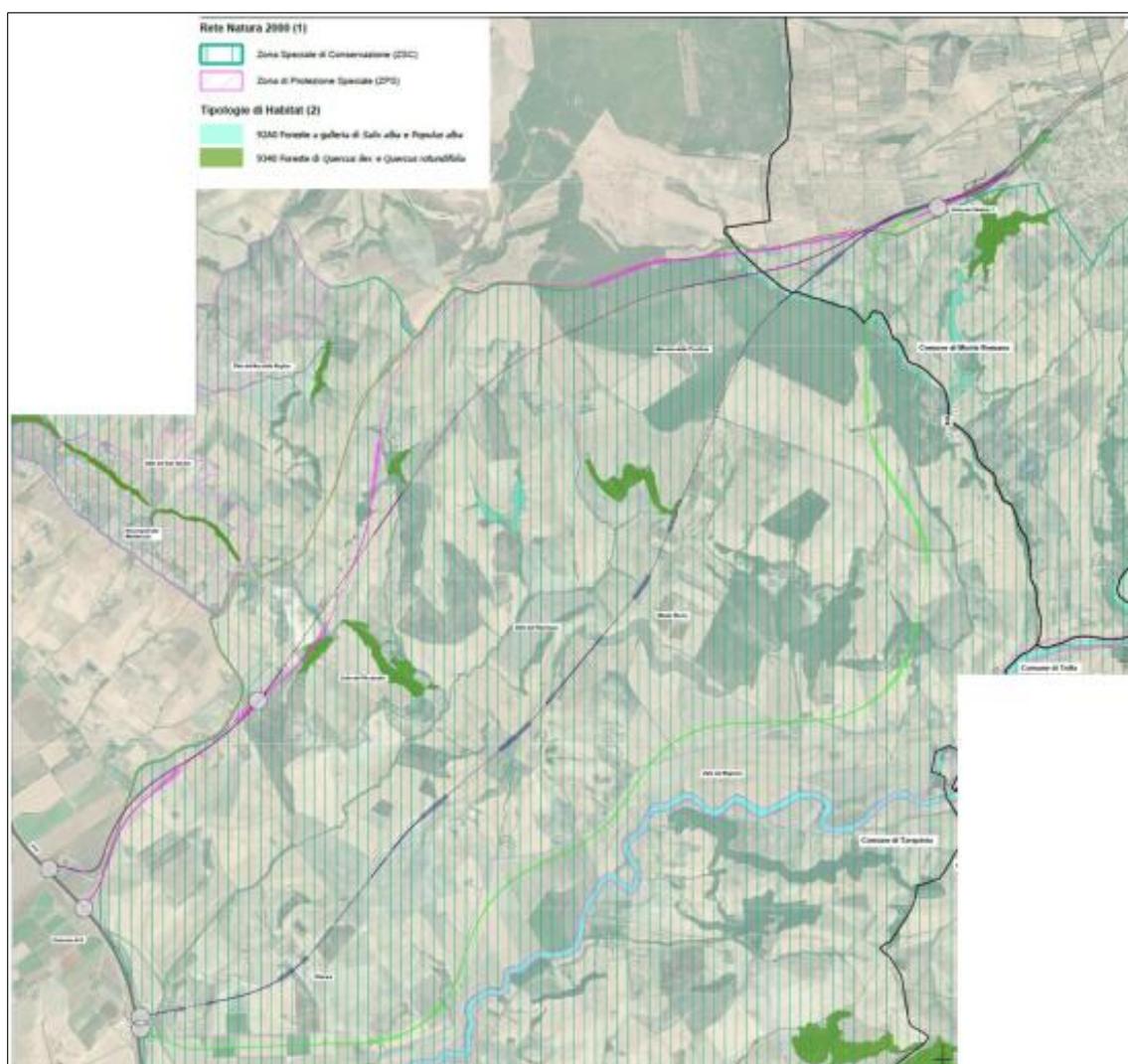


FIGURA 3: estratto dalla *Relazione generale*, *Carta degli habitat Natura 2000*, riquadro 1 e 2

Le alternative progettuali sono state comparate tramite **Matrice di sostenibilità**, che, "partendo dalla definizione degli **obiettivi ambientali** che si tende raggiungere, porta, attraverso la schematizzazione dei rapporti opera-ambiente, a determinare il bilancio delle risorse connesse all'opera" (Relazione generale). Diversamente, vengono definiti **10 macro obiettivi**, suddivisi in **18**

obiettivi specifici, per un totale di 37 indicatori, di cui solamente uno è direttamente riconducibile alla rete Natura 2000, ovvero MOA.10 - Conservazione ed incremento della biodiversità e riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, suddiviso in due obiettivi specifici (OSA.10.1 e OSA 10.2), tra i quali solo l'OSA 10.1 contiene indicatori direttamente riferibili ai siti Natura 2000. Gli altri macro obiettivi, invece, sono riferibili per lo più ad altri fattori ambientali (inquinamento, rifiuti, mobilità, ecc.) e sociali: • MOA.01 Promuovere la partecipazione alle decisioni in materia di sviluppo infrastrutturale; • MOA.02 Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale; • MOA.03 Migliorare la mobilità e ridurre il traffico inquinante; • MOA.04 Tutelare il benessere sociale; • MOA.05 Assicurare una economia locale che promuova l'occupazione senza danneggiare l'ambiente; • MOA.06 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile, minimizzandone il prelievo; • MOA.07 Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riciclaggio; • MOA.08 Ridurre l'inquinamento; • MOA.09 Mitigazione dei cambiamenti climatici; • MOA.10 Conservazione ed incremento della biodiversità e riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali.

Al fine di valutare il tracciato con le migliori 'prestazioni', a ciascun indicatore vengono poi attribuiti valori numerici, a seconda che l'ipotesi di tracciato si avvicini più o meno al raggiungimento degli obiettivi. Dalla somma dei valori per ciascun indicatore si arriva al punteggio finale, per cui ***"I risultati dell'analisi hanno messo in evidenza come l'alternativa Magenta presenti il valore maggiore di sostenibilità a seguire la Blu di cresta, la Verde ed infine, la Viola"*** (Relazione generale).

I risultati della Matrice di sostenibilità contraddicono però le **conclusioni preliminari in merito all'incidenza delle alternative di progetto** illustrate da Anas durante l'incontro del 28.02.2024 che, in relazione al contesto dei siti Natura 2000 e alla componente biodiversità, **valutano come alto il livello di incidenza delle alternative Verde e Blu di cresta, mentre valutano come basso il livello di incidenza delle alternative Viola e Magenta, confermando così valutazioni già note, analoghe a quelle emerse e ribadite durante le precedenti procedure autorizzative.**

Conclusioni preliminari in merito all'incidenza delle alternative di progetto

- **L'alternativa Magenta e l'alternativa Viola** si inseriscono ai margini del complesso ZPS Comprensorio Tolfetano – Cerite – Manziate, limitandone la frammentazione ecologica con il livello di pressione antropica maggiore rispetto agli altri corridoi. La possibilità di intervenire con Gallerie naturali ed artificiali lungo l'intero tracciato permette di mitigare le interferenze con gli habitat di pregio. Inoltre tale alternativa permetterebbe di sfruttare la SS1 bis per limitare la creazione di piste di cantiere. **Si può valutare, in via preliminare un livello di incidenza basso.**
- **L'alternativa Blu di cresta** si inserisce in un ambito caratterizzato da habitat ad elevata idoneità faunistica ma con un basso livello di pressione antropica. La possibilità di intervenire con gallerie artificiali permetterà parzialmente di mitigare l'interferenza. La cantierizzazione risulta più onerosa. **Si può valutare, in via preliminare un livello di incidenza alta.**
- **L'alternativa Verde** si inserisce all'interno del corridoio del Mignone, ambito a maggiore valore ed idoneità faunistica anche in considerazione della presenza di maggior habitat umidi (Mignone) nonostante un livello di pressione antropica maggiore rispetto a quello del ranchese. **Si può valutare, in via preliminare un livello di incidenza alta.**

Tale incongruenza nelle valutazioni dimostra come Anas, nonostante l'iter pregresso, persista nel valutare le interferenze con i siti Natura 2000 come un indicatore tra tanti, così eludendo il quadro normativo enunciato in premessa.

Un tale approccio è tanto più incomprensibile se si considera la sentenza del TAR Lazio, che ha annullato i provvedimenti con cui è stato approvato il tracciato Verde, contestualmente delineando il perimetro normativo comunitario all'interno del quale l'azione amministrativa deve necessariamente orientarsi.

La sentenza del TAR Lazio n. 10164/2021 del 05.10.2021

Come detto in precedenza, il tracciato Verde è stato oggetto della sentenza del TAR Lazio n. 10164/2021 del 05.10.2021, che ha annullato i provvedimenti con cui il progetto era stato approvato. Tale sentenza discende dalla **sentenza del 16.07.2020 della Corte di Giustizia dell'Unione Europea nella Causa C-411/19** (di seguito, sentenza CGUE), avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale avanzata dallo stesso TAR Lazio e riguardante **sette quesiti sulla corretta applicazione dell'art. 6 della Direttiva Habitat**.

A tal proposito, il Commissario straordinario per la SS675, l'Ing. Ilaria Maria Coppa, durante gli incontri del dibattito pubblico in esame, ha sostenuto che **il tracciato Verde è contemplato tra le ipotesi alternative proprio in virtù delle statuizioni della sentenza del TAR Lazio n. 10164/2021**.

In particolare il Commissario ha fatto riferimento al dispositivo finale della sentenza che, sulla base dell'annullamento sia della delibera del Consiglio dei Ministri dell'1.12.2017, sia della delibera del CIPE n. 2 del 28.02.2018, ha stabilito che *"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)"* (punto 34 della sentenza).

Il Commissario ha sostenuto che la sentenza *"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"* (Report sintetico dell'incontro del 15.02.2024).

È evidente, però, che l'interpretazione fornita dal Commissario straordinario è frutto di un fraintendimento, in ordine a due ragioni.

In primo luogo, il dispositivo finale deriva dalle statuizioni che lo precedono, nonché da quelle della sentenza della CGUE ivi richiamata, e che riguardano la corretta applicazione dell'art. 6(4) della Direttiva Habitat:

24.1 (...) *"l'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva «habitat» impone che i pregiudizi all'integrità di una zona speciale di conservazione, pur se giustificati, siano autorizzati solo se sono realmente inevitabili, vale a dire in mancanza di soluzioni alternative."* (sentenza CGUE, punto 38);

24.2. Segue, da quanto precisato, che uno Stato membro può dare corso alla realizzazione di un progetto idoneo ad incidere sulla integrità di una zona speciale di conservazione, anche nonostante il parere negativo eventualmente già espresso dall’Autorità competente, **“a meno che non esista una soluzione alternativa che comporta minori inconvenienti per l’integrità della zona interessata (...).”** (sentenza CGUE, punto 44);

30.1, lett. (i) **allorquando lo Stato membro intenda procedere alla realizzazione di un progetto ai sensi dell’art. 6, comma 4, della Direttiva, la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) deve essere effettuata in maniera assolutamente completa ed esaustiva, con definizione delle misure di mitigazione/protezione, nella fase preliminare, cioè in vista della approvazione del progetto preliminare, e ciò per la ragione che la VINCA è necessaria ai fini della valutazione comparata tra più alternative dannose (per stabilire quale di esse sia quella che comporta minori inconvenienti), e quindi per stabilire se ricorrano le condizioni in presenza delle quali si può dare corso ad un progetto per rilevanti motivi di interesse pubblico ai sensi dell’art. 6, comma 4, della Direttiva “habitat”.**

Ne discende che la *“comparazione dei vari tracciati autostradali – quanto alle conseguenze ambientali da ciascuno derivanti”* è da intendersi come la **comparazione dei vari tracciati in considerazione della maggiore o minore incidenza rispetto agli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000**, da effettuare dunque nel rispetto dei criteri indicati dalla giurisprudenza della CGUE richiamata nelle linee guida europee (in ultimo, Comunicazione CE 2021/C 437/01⁸) e nelle Linee guida nazionali per la Valutazione di incidenza⁹: **“La valutazione dell’incidenza delle soluzioni alternative deve essere condotta con gli stessi criteri della valutazione appropriata”.**

Dunque, l’analisi delle alternative prevista ai sensi dell’art. 6(4) della Direttiva Habitat – quindi in riferimento ai possibili impatti sulla rete Natura 2000 – non può assolutamente essere assimilata alle analisi effettuate nel Documento di fattibilità delle alternative progettuali, che hanno invece tenuto conto di altri fattori ambientali e sociali.

In secondo luogo, il TAR non impone di riconsiderare il tracciato Verde, ma, come vedremo, prospetta due diverse possibilità: 1. riesaminare il tracciato Verde nell’ambito delle deroghe previste dall’art. 6(4) della Direttiva Habitat, in primis dimostrando la mancanza di soluzioni alternative meno dannose; 2. oppure riaprire il procedimento di VIA-VinCA con restituzione dell’istruttoria alla Commissione tecnica di VIA-VAS.

Considerato che già precedenti analisi hanno dimostrato senza ombra di dubbio che il tracciato Verde ha un’incidenza negativa significativa sui siti Natura 2000, da cui il parere negativo di VinCA, il suo riesame di cui alla prima ipotesi va collocato obbligatoriamente nell’ambito delle procedure di deroga previste dall’art. 6(4) della Direttiva Habitat, come ampiamente spiegato nella sentenza stessa.

Qualora dunque il Consiglio dei Ministri avesse voluto procedere al riesame avrebbe dovuto rideterminarsi in tal senso, quindi **procedere alla valutazione delle soluzioni delle alternative ai**

⁸ Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 Guida metodologica alle disposizioni dell’articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE.

⁹ Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VinCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 (GU Serie Generale n. 303 del 28-12-2019).

sensi dell'art. 6(4) della Direttiva Habitat al fine di individuare la soluzione che comporta le minori incidenze sui siti Natura 2000.

È evidente quindi che la prima possibilità indicata dal TAR Lazio è da intendersi in continuità con il procedimento avviato dal MIT ai sensi dell'art. 183, comma 6, del D.Lgs. 163/2006.

Tale opzione, però, non è stata perseguita, data l'impossibilità di superare il motivato dissenso del MATTM (oggi Mase) sul tracciato Verde; tale interpretazione è confermata nella sentenza del TAR Lazio n. 16243/2022 del 6.12.2022: *“La mancata riattivazione della procedura prevista dall'art. 183, comma 6 c.c.p. non costituisce irregolare ottemperanza, atteso che – alla luce soprattutto del pronunciamento pregiudiziale reso da Corte Giust. Ue, sez. VI, 16 luglio 2020, causa C-411/19 – il Consiglio dei Ministri non poteva in alcun modo superare il motivato dissenso del Mase. (...) difatti, non avrebbe avuto senso che il Consiglio dei Ministri, con una propria delibera, rilevasse l'impossibilità di approvare il progetto del c.d. tracciato verde. (...) Nondimeno, nel medesimo paragrafo, il Collegio faceva salva la possibilità di riapertura del procedimento di v.i.a.-v.inc.a., con restituzione dell'istruttoria alla commissione tecnica di v.i.a.-v.a.s”.*

Analoga interpretazione viene fornita dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri nelle proprie Memorie difensive: *“Si tratta di una scelta che non si pone in difformità dal giudicato, ma ne rappresenta uno dei possibili sviluppi (cfr. “salvo riapertura del procedimento di VIA-VINCA, con restituzione dell'istruttoria alla Commissione Tecnica di VIA-VAS”, sent. n. 10164/2021, punto 34)”.*

Ne segue che l'attuale dibattito pubblico si colloca nell'ambito di una **nuova procedura**, che si concluderà con la scelta del tracciato preferenziale, che sarà poi sviluppato nelle successive fasi di PFTE (progetto di fattibilità tecnico-economica) e sottoposto a procedura integrata di VIA-VInCA, dunque *“con restituzione dell'istruttoria alla Commissione Tecnica di VIA-VAS”*; rientra quindi nella seconda possibilità prevista nella sentenza del TAR Lazio, peraltro la stessa perseguita da Anas per l'approvazione del 1° Stralcio dell'opera.

Tutto ciò premesso, appare dunque evidente che Anas, avendo avviato una nuova procedura, non fosse affatto costretta a includere il tracciato Verde tra le ipotesi, ma piuttosto fosse legittimata, proprio in virtù delle statuizioni contenute nella sentenza stessa, ad escludere le alternative Verde e Blu di cresta, sia perché entrambe sono già state valutate ambientalmente dannose nell'ambito delle pregresse procedure, sia perché l'analisi preliminare dell'incidenza svolta da Anas ai fini del presente dibattito pubblico conferma un livello di incidenza alta sui siti Natura 2000 (cfr. *supra*).

Qualora infatti la scelta ricadesse su uno dei due tracciati, si ricadrebbe nell'errore di proporre un tracciato con incidenza negativa sui siti Natura 2000, pur in presenza di alternative meno dannose.

Conclusioni

In conclusione, la Lipu ritiene che, in ottemperanza alla sentenza del TAR Lazio e ai sensi della Direttiva Habitat, il tracciato Verde non può rappresentare un'opzione di scelta.

Per ragioni analoghe anche il tracciato Blu di cresta, pur non essendo oggetto della sentenza, ma in virtù delle statuizioni in essa contenute, non può rappresentare un'opzione di scelta.

Ciò anche alla luce delle conclusioni a cui è giunta la stessa Anas nelle analisi preliminari in merito all'incidenza delle alternative di progetto, che confermano che **i tracciati Verdi e Blu di cresta comportano un livello di incidenza alta sui siti Natura 2000.**

In quanto alle alternative Viola e Magenta, sarà la Valutazione di incidenza ex art. 5 del DPR 357/97 a stabilire se il livello di incidenza sia effettivamente basso.

In merito, La Lipu, pur osservando che entrambe le ipotesi risultano localizzate ai margini della ZPS, considerando però l'iter procedurale pregresso, ritiene che la scelta del tracciato preferenziale non possa avvenire mediante le analisi contenute nel Documento di fattibilità delle alternative progettuali. Tali analisi, infatti, come già in passato l'Analisi Multicriteri, operano un bilanciamento tra indicatori di diversa natura, mentre l'analisi delle alternative deve essere realizzata esclusivamente in riferimento alle incidenze sulla rete Natura 2000. Ciò in ragione del fatto che tutti i tracciati interessano la ZPS, pertanto la Valutazione di incidenza è dirimente, in quanto un esito negativo della stessa non permetterebbe l'approvazione del progetto, se non alle condizioni previste dall'art. 6(4) della Direttiva Habitat, dunque in mancanza di soluzioni alternative meno dannose.

Ciò premesso, la Lipu ritiene che Anas debba effettuare preliminarmente una Valutazione delle soluzioni alternative ai sensi della Direttiva Habitat, mediante la quale individuare, tra l'ipotesi Magenta e l'ipotesi Viola, l'alternativa meno dannosa per gli habitat e le specie e per l'integrità del sito Natura 2000 interessato.

Nelle Linee guida nazionali si legge infatti: "Anche se la fase di Valutazione delle Soluzioni Alternative, che prima costituiva un livello a se stante, appartiene formalmente all'ambito di applicazione dell'Art. 6.4 e quindi al Livello III, potrebbe, in ogni caso, risultare opportuno che il proponente, anche di concerto con l'Autorità competente, proceda ad una ricognizione preventiva sulle possibili Soluzioni Alternative nell'ambito degli opportuni approfondimenti previsti nella valutazione appropriata. Infatti, una adeguata e completa analisi preliminare (...) può consentire al progettista di sviluppare e indirizzare la proposta verso soluzioni di minore interferenza ambientale senza giungere a conclusioni negative della valutazione appropriata (Art. 6.3)".

Distinti saluti



Giorgia Gaibani

Responsabile Settore Natura 2000 e Difesa del territorio
Lipu-BirdLife Italia