



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb

AI'ANAS S.P.A.
Direzione Centrale Progettazione
Via Luigi Pinciani, n. 16
00185 ROMA

E.prot DVA-2015-0025468 del 12/10/2015

PEC : anas@postacert.stradeanas.it

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

E.p.c. Divisione Generale per la protezione della
natura e del mare
dgprotezione.natura@pec.minambiente.it

Comune di Tarquinia
c.a. Sig. Mauro Mazzola - Sindaco
pec@pec.comune.tarquinia.vt.it

Alla Regione Lazio
Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente
e Politiche Abitative
Area Reti Infrastrutturali
Via Capitan Bavastro, n. 108
00154 ROMA
PEC : retiinfrastrutturali@regione.lazio.legalmail.it

Alla Provincia di Viterbo
Via Saffi, n. 49
01100 VITERBO
PEC : provincia.vt@legalmail.it

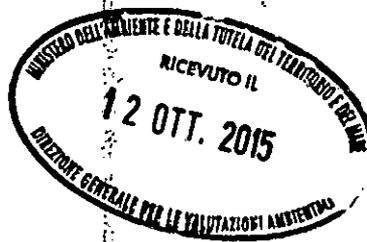
Al Comune di Monte Romano
Piazza del Plebiscito, n. 2
01010 MONTE ROMANO (VT)
PEC : segreteria@pec.comune.monteromano.vt.it

E.p.c.

All'Assessore Regionale Infrastrutture, Politiche Abitative ed Ambiente
Via Rosa Raimondi Garibaldi, n. 7
00145 ROMA
PEC : retiinfrastrutturali@regione.lazio.legalmail.it

Al Direttore Regionale Infrastrutture
Via Rosa Raimondi Garibaldi, n. 7
00145 ROMA
PEC : retiinfrastrutturali@regione.lazio.legalmail.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento Infrastrutture, Sistemi Informativi e Statistici
Direzione Generale per le strade e autostrade e per la
Vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali
Via Nomentana, n. 2
00161 ROMA
PEC : dg.strade@pec.mit.gov.it



Oggetto: S.S.675 "Umbro-Laziale". Completamento del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratto Monte Romano Est-Civitavecchia. Conferenza dei servizi al progetto preliminare. Procedura ex art.165 del D.Lgs.n.163/2006.

Come è noto il progetto della S.S. 675 "Umbro-Laziale" rientra nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001 ed è pertanto da sottoporre alle procedure della Legge Obiettivo n. 443 del 21 dicembre 2001, per le quali il D.lgs. n. 163 art. 165 comma 4 norma i tempi di chiusura della conferenza dei servizi in 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso pubblico per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, del procedimento per la localizzazione dell'opera e per la dichiarazione di pubblica utilità.

Detta Conferenza dei Servizi, in programma nei prossimi giorni, sarà inaccessibile ai cittadini, visto che in Italia non è stata ancora accolta la riforma per il **débat public sulle grandi opere, sul modello francese.**

Quest'ultimo prevede, infatti, che la commissione nazionale per il débat public sia totalmente indipendente, non abbia alcun collegamento con il Governo e il Ministero delle Infrastrutture e che vi partecipino tutti i possibili stakeholder, organizzati e non. L'esito è puramente consultivo, senza potere decisionale, ma, ciò nonostante, secondo le analisi, nell'esperienza francese la riduzione della conflittualità è stata pari a circa l'80 per cento.

Per supplire a tale carenza, i sottoscritti, in qualità di partecipanti al tavolo di lavoro sul tema della trasversale, indetto dal Comune di Tarquinia, inviano questa lettera, chiedendo al Sindaco di Tarquinia di farsene portavoce, in occasione della Conferenza dei Servizi, nel giorno in cui tutte le amministrazioni pubbliche potranno esprimere il loro parere favorevole o sfavorevole, del quale il MIT dovrebbe tenere conto per procedere poi con la messa a punto della propria proposta da sottoporre all'approvazione del progetto al CIPE nei tempi indicati dalla legge.

Questo per far sì che venga data la possibilità ai cittadini e a quanti vivono il territorio, di spiegare ai progettisti dell'ANAS, al Presidente della Regione Lazio, al capo della *Struttura Tecnica di Missione*, che non vivono nelle aree sulle quali sono chiamati ad assumere decisioni, e che, molto probabilmente, non hanno mai visto la valle del Mignone, perché vorremmo, con tutte le nostre forze, salvarla da un'inutile sacrificio a vantaggio del cemento e asfalto di una strada che distruggerebbe un habitat unico.

Pochi giorni or sono siamo andati di persona a verificare nei luoghi il percorso della strada, prendendo piena consapevolezza di ciò che, fino a poco tempo fa, era soltanto una linea nera tracciata su una carta. **Il risultato, è inutile dirlo, è devastante.**

La netta sensazione che si ha seguendo il tracciato, è che i progettisti non abbiano effettuato alcun sopralluogo.

Non si riesce a spiegare diversamente il fatto che si persista in un percorso, il cosiddetto tracciato verde, che invade e devasta una vallata da sempre mantenuta così integra dalla civiltà e dall'orgoglio dei suoi abitanti. Non bisogna certo essere ingegneri per comprendere, vedendo il progetto, che questo tracciato è assurdo e incompatibile con la bellezza del paesaggio e la fragilità dei luoghi.

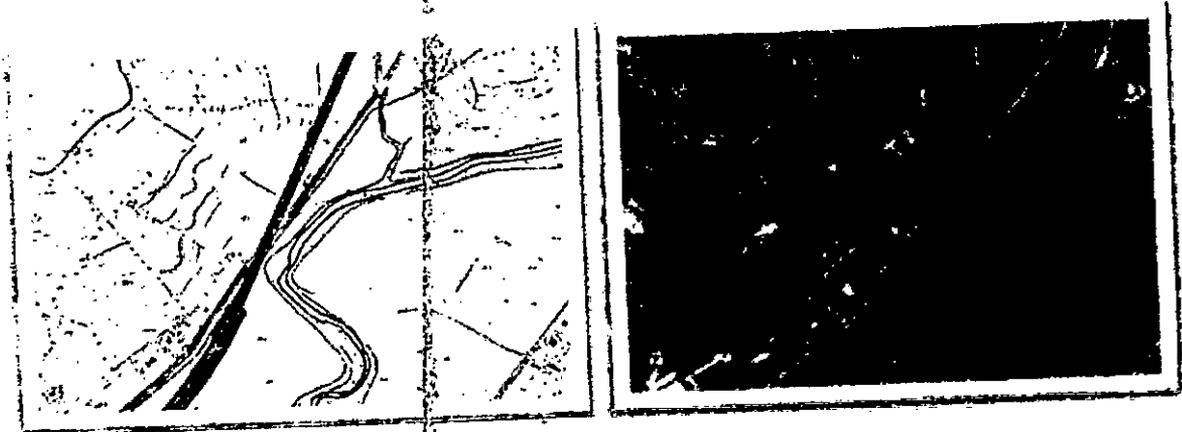
E' davvero necessario tagliare in due la vallata, rovinando e inquinando proprio quell'area **ricadente all'interno di una ZPS e ricompresa nella Rete Natura 2000?**

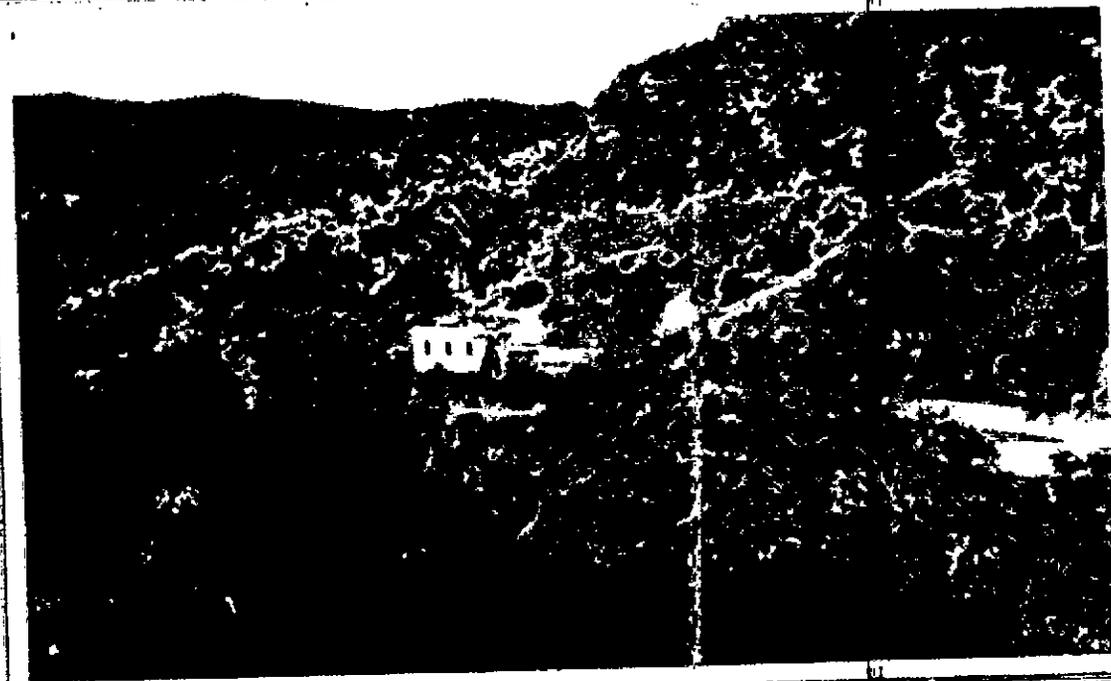
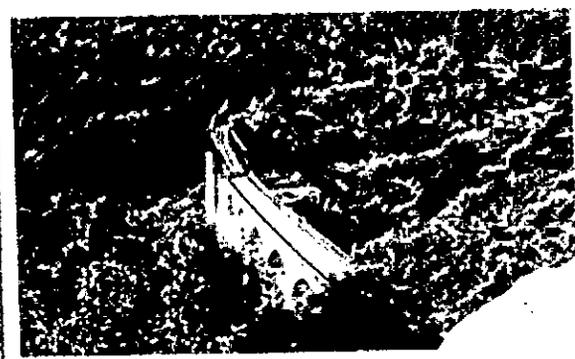
Siamo perfettamente consapevoli che avete ormai deciso di realizzare questa infrastruttura, ma vi chiediamo di far sì che questa vostra decisione non distrugga la

nostra Terra, non metta in pericolo l'Habitat naturale, non mini l'assetto idrogeologico di quell'area e non annienti, in nome di uno sviluppo senza progresso, i simboli della nostra cultura. Se il territorio in cui si vorrebbe costruire la "superstrada" è rimasto incontaminato, lo si deve anche al senso di responsabilità di molti abitanti, che lo hanno preservato come espressione viva della propria storia, contrariamente ad altre zone limitrofe, nelle quali le amministrazioni succedutesi hanno consentito ogni genere di diletteggiamento ambientale, contro la flora, la fauna e, in taluni casi, contro l'economia diffusa del territorio e la salute della stessa popolazione.

Cogliamo questa sede per ribadire dunque a tutti coloro che hanno l'autorità per cambiare il tracciato scelto da Anas, la volontà di lavorare insieme per salvare la Valle del Mignone e studiare insieme una soluzione che sia rispettosa delle carte - per usare un'espressione adoperata dal Sindaco di Tarquinia - ma anche, e soprattutto, della nostra Terra e delle esigenze di chi, sebbene espropriato, su quella terra vuole continuare a viverci.

Cogliamo, inoltre, l'occasione di questa lettera per mostrarvi alcune immagini della vallata che mostrano le bellezze che è nostro dovere proteggere, cercando di accompagnarvi nella valle del Mignone attraverso le immagini prese dalla realtà e non certo affidandoci a quelle inserite nel progetto dai progettisti:





Riproponiamo quindi come riflessione ai progettisti dell'ANAS ma anche a tutte le amministrazioni chiamate in sede di conferenza dei servizi le osservazioni già inviate all'attenzione del Ministero dell'ambiente relativamente al tracciato proposto dall'ANAS (tracciato Verde):

- **La scelta del tracciato verde è sostenuta esclusivamente da motivazioni che riguardano il risparmio economico.**
- **Per la scelta del tracciato verde sono stati sottostimati alcuni indicatori nell'analisi multi criteri, esaltando invece solo alcuni indicatori meno importanti:**

La fattibilità tecnica: se il percorso verde risulta nel SIA fattibile, non da meno rimane il percorso viola, già autorizzato e corredato da tutte i pareri e autorizzazioni imposte dalla legge (vd. Pag. 10 della Relazione Generale) ma scartato per motivi economici. Le motivazioni economiche quindi appaiono rappresentare il principale motivo di questa scelta.

La compatibilità ambientale, paesaggistica ed archeologica:

- o nel tracciato proposto nel SIA (Verde) appaiono sottostimate, e a tratti ignorate, le ripercussioni negative **eventuali** in ordine ambientale, paesaggistico ed archeologico (vd. pag. 29 della Relazione Generale)
- o Sempre nel SIA il tracciato VERDE viene definito, incomprensibilmente, sotto il profilo paesaggistico, come meno impattante, poiché giacente nelle vicinanze di un'infrastruttura già esistente, e quindi su di un territorio già parzialmente compromesso, nonché all'interno di un ambito di minor pregio. Appare totalmente arbitraria, se non addirittura non veritiera, la retrocessione della valle a contesto di minor pregio rispetto ai tracciati alternativi.
- o Si contesta pertanto il presunto minor pregio dell'ambito del tracciato selezionato (VERDE) come evidenziato dalla Carta tematica del paesaggio (T00-IA22-GEN-DC03A) che dimostra come il detto tracciato ricada prevalentemente in area definita "Paesaggio agrario di rilevante valore"

La fattibilità economica:

- o Si evidenzia la mancata valutazione del danno provocato al paesaggio dalla scelta del tracciato VERDE (ricadente all'interno di ZPS e ricompreso nella Rete Natura 2000). A questo proposito si sottolinea come la Direttiva 92/43/CEE Habitat si basi implicitamente sul principio di prevenzione: "*nella misura in cui essa prescrive che gli obiettivi di conservazione di Natura 2000 dovrebbero prevalere sempre nel caso di incertezza*" dell'impatto negativo delle opere/azioni/piani proposti (Guida metodologica, 2002, pag. 11).
- o Nella relazione Analisi Multicriteri per l'individuazione del corridoio (T00-IA22-GEN-RE01A), nel paragrafo 2.2.1 si parla dell'indicatore Importo lavori, indicatore al quale è stato attribuito un peso massimo pari a 1,0. Nello specifico si afferma che "il costo di un'opera è tra i parametri che ne determinano la sua fattibilità" e che "proprio a causa degli ingenti costi di realizzazione del precedente tracciato definito approvato (VIOLA), si è reso necessario lo studio di un nuovo tracciato". Questa affermazione e presupposto iniziale rende l'analisi pesantemente condizionata e condotta solo a dimostrare una scelta già fatta unicamente in funzione di una analisi dei costi e non del valore del territorio.

L'aspetto archeologico:

Ai sensi del PTPR della Regione Lazio, la valle del Mignone ricade nelle zone normate dal capo III, art. 35, protezione dei corsi delle acque pubbliche. Nell'ambito dei sistemi di paesaggio naturale, la Valle del Mignone è classificata come "Paesaggio Naturale" e "Paesaggio Naturale Agrario".

Fra i sistemi di paesaggio agrario, la Valle del Mignone è inserita in diversi ambiti: "Paesaggio Agrario di Valore" nella parte collinare destra e come "Paesaggio di Rilevante Valore Agrario" nella parte terminale, nella zona cd. delle Forre del Mignone.

Proprio quest'ultima zona presenta aspetti di notevole peculiarità paesaggistica e geologica, data la presenza degli unici calanchi nell'ambito paesaggistico della Maremma Laziale, in corrispondenza proprio dell'ultimo tratto di realizzazione del tracciato (VERDE).

La vincolistica paesaggistica è derivante soprattutto dalle norme sancite dalla protezione dei corsi fluviali e delle acque pubbliche; a queste si aggiungono le aree vincolate dal punto di vista archeologico, rappresentate dalla zona archeologica di Luni sul Mignone, e poco distante, dall'area archeologica e monumentale di Leopoli Cencelle.

Non presente sul PTPR perché di recente scoperta, è l'insediamento preistorico di Ficoncella, situato nella parte bassa del corso del fiume, in prossimità della zona cd. delle Cinque Case. Tale insediamento è sede di ritrovamenti datati oltre 500.000 anni fa, con importanti rinvenimenti tra cui la prima associazione faunistica Galeriana rinvenuta nell'area Civitavecchia-Tolfa-Tarquinia. Questo sito ha restituito resti di *Palaeloxodon antiquus*, *Equus spe Bos Primigenius* ed è attualmente studiato da importanti missioni archeologiche europee. I reperti sono attualmente conservati presso il Museo Civico di Allumiere.

Di contro, non vi è alcun rilievo paesaggistico indirizzato al recupero di precedenti od antiche viabilità, che nel PTPR rappresentano una direttrice prioritaria per la conservazione paesaggistica, con la possibilità di recupero nel rispetto del cono visuale, come invece sarebbe possibile attuando un percorso di recupero dell'attuale Aurelia bis.

L'aspetto floro-faunistico:

Il quadro normativo stabilisce di sottoporre qualsiasi opera che possa avere effetti sul territorio protetto come ZPS, a precise procedure e studi. E' implicito che le motivazioni devono essere sostenibili e inconfutabili, perché si possa realizzare un'opera il cui impatto negativo ricadrebbe su habitat e/o specie prioritarie. Si deve anche con obiettività dimostrare l'assenza di alternative.

La Direttiva Habitat cita "nella misura in cui essa prescrive che gli obiettivi di conservazione di Natura 2000 dovrebbero prevalere sempre nel caso di incertezza" dell'impatto negativo delle opere/azioni/piani proposti (Guida metodologica, 2002, pag. 11)

Si sta parlando di quasi 18 km di tracciato stradale, a due carreggiate, con rilevati, viadotti, gallerie e, in fase di esercizio, con transito di migliaia di macchine in una delle aree più importanti in Italia per diverse specie animali. Così come è palese l'impossibilità oggettiva di mitigare tutti gli effetti negativi derivanti.

Si ribadisce che la normativa vigente richiede che venga redatta la "Valutazione di Incidenza" per le azioni/opere/piani che possono avere incidenza sui siti della Rete Natura 2000 (cfr art. 6 DPR357/97 e smi).

Essa deve corrispondere all'Allegato G contenuto sia nel DPR sopraccitato che nella Direttiva 92/43/CEE.

Nulla si sa sull'uso delle risorse naturali che nella fase cantieristica peraltro è presumibilmente ingente (risorse idriche, consumo di suolo, approvvigionamento cava, riutilizzo o meno del materiale di scavo della galleria, siti di deposito, solo per citarne alcuni dei tanti), sulla complementarietà con altri piani e/o progetti, né viene considerata la capacità di rigenerazione e della capacità di carico, atteso peraltro il fatto che molte delle specie indicate nel formulario Natura 2000 sono a rischio, vulnerabili ed estremamente sensibili al disturbo umano, il tutto, in una delle aree più integre dal punto di vista naturalistico del centro Italia.

Anche dal punto di vista floro-faunistico la valle si differenzia dagli altri ambiti di possibile transito dell'opera per una maggiore ricchezza dovuta alla presenza del fiume che da secoli ne alimenta la biodiversità.

Si afferma nelle conclusioni dello Studio di Incidenza (pag. 65 dell'elaborato T00_IA50_AMB_RE01A) che ***"Le analisi e valutazioni effettuate portano a ritenere, già in fase di screening, che il tracciato selezionato non produrrà incidenze negative significative sui siti considerati sia rispetto agli habitat e alle specie presenti che in relazione alle connessioni ecologiche con gli altri siti della Rete Natura 2000. Tutte le interferenze segnalate risultano già adeguatamente mitigate dalle misure adottate"***.

Dall'analisi degli elaborati presentati non si evince da dove trarre tali certezze. Non sono infatti pienamente prevedibili gli effetti post mitigazioni, considerata l'alta concentrazione faunistica che insiste a ridosso dell'opera che di fatto costituisce una importante sottrazione di habitat ed una barriera ai corridoi ecologici da sempre sfruttati dalla fauna locale.

Quindi, poiché questi rischi non possono essere completamente esclusi, l'utilizzo del principio di precauzione è ancora una volta pienamente auspicabile.

L'aspetto paesaggistico:

La Valle del Mignone insiste nel Sito di Interesse Comunitario del Fiume Mignone-Basso Corso, codice IT 6010035, facente parte della Rete Natura 2000, normata dalle direttive comunitarie 92/43/CEE E 2009/147/CE.

Inoltre, la Valle del Mignone rientra nell'area di rispetto della Zona a Protezione Speciale Tolfetano-Cerite-Manziate, codice IT 6030005.

La presenza di un'articolata serie di vincoli paesaggistici e di aree di protezione naturalistica, rende di per se la Valle del Mignone un'area di possibile ulteriore valorizzazione naturalistica e paesaggistica di grande importanza per lo sviluppo turistico del territorio, considerata anche l'esistenza della vecchia ferrovia Civitavecchia - Caprinica - Orte e di diffusi siti storici ed archeologici.

Non è un caso che la Valle del Mignone sia territorio elettivo di un turismo mirato, rispettoso dell'ambiente proprio perché situato in un'area incontaminata: le attività ricettive di questo territorio che hanno investito su questa zona si sono sviluppate nel corso del tempo proprio in virtù di tale specificità ambientale (NATURA 2000)

Il progetto di costruzione del tratto finale della SS. Orte-Civitavecchia, utilizzando la Valle del Mignone quale area di sedime stradale, configge pesantemente con i vincoli naturalistici e soprattutto con quelli paesaggistici, dato l'alto impatto che tale opera avrebbe sul cono visuale della vallata.

L'aspetto idrogeologico:

Il tracciato selezionato (VERDE) prevederebbe, come indicato anche dagli stessi progettisti (vd. Studio di incidenza pag.11) "l'attraversamento di un'ampia area di esondazione...". Tali interventi con il relativo aumento delle superfici impermeabilizzate e drenaggi alterati, possono determinare l'impoverimento delle falde ed il loro abbassamento con grave rischio di crollo delle pareti sotterranee. Tutto ciò avverrebbe in una ZPS dove la componente idrica rappresenta un elemento di fondamentale sopravvivenza per numerose specie animali e vegetali.

A questo si aggiunga che, la geomorfologia del territorio, costituito da una piana alluvionale, rende molto frequenti le inondazioni, gli smottamenti e le frane e la geologia dei terreni non garantisce la piena sicurezza all'infrastruttura.

Infine, sempre relativamente al tracciato Verde, sotto l'aspetto della informazione al territorio sulla selezione di un nuovo tracciato si rileva quanto segue:

- manca assoluta di partecipazione del territorio ad una decisione strategica per il futuro della valle.
- I tempi destinati alla elaborazione delle osservazioni (30 giorni) ed il periodo critico prescelto (mese di agosto) appaiono oltremodo insufficienti considerando la vastità e la complessità del materiale documentale pubblicato per essere sottoposto a VIA;
- Nell'avviso pubblicato, come da normativa, sui quotidiani per presentare le osservazioni agli aventi titolo si evidenziano delle gravi inesattezze quando si indica la distanza dell'opera dal letto del fiume a 5 km (contro le poche centinaia di metri reali del progetto preliminare. (Vedi tabella tratta dall'avviso pubblicato sui quotidiani.)

Per quanto sopra esposto, è ferma convinzione degli scriventi che il tracciato selezionato (VERDE), nonostante le risultanze finali elaborate dall'ANAS, sia il più impattante dal punto di vista paesaggistico, ambientale, di sicurezza idrogeologica, floro-faunistica ed anche economica.

Risulta, infatti, evidente dall'esame complessivo dell'analisi multicriteri che permette una comparazione tra i vari tracciati, come nel confronto tra il tracciato VIOLA (precedentemente già approvato) ed il tracciato VERDE, per l'individuazione del miglior tracciato (tabella nel file TOO-IA22-GEN-RE01A), si sia attribuito il massimo peso alla variabile "importo lavori", privilegiando unicamente una logica legata ai costi, in cui le ricadute negative sull'ambiente, sulla fauna, sulla flora, sulla sicurezza idrogeologica, sullo sviluppo di un turismo sostenibile, vengono messe in secondo piano non considerando, altresì, come costi quelli legati ai danni permanenti ed irreversibili che la distruzione di una valle millenaria, da sempre conservata in maniera incontaminata, porterà.

Si evidenzia peraltro che oltre ad aver privilegiato il concetto di "costo" rimuovendo il ben più prezioso concetto di "valore" del territorio, detto risparmio sia solo presunto viste le incognite rappresentate da una zona alluvionale con

tendenza al dissesto franoso e con evidenti criticità idrogeologiche dovute alla immediata prospicenza al fiume Mignone; quest'ultimo inoltre, nonostante le ripetute richieste, anche recenti, della popolazione residente di bonifica degli argini, attualmente in pessime condizioni, non viene mantenuto da molti anni; a ciò si aggiunge che nel tracciato verde è prevista la creazione ex novo di un viadotto finale per accedere alla ex Aurelia quando già esiste uno svincolo sostenibile all'innesto della Aurelia bis con l'Autostrada Tirrenica (T00-IA60-TRA-PO02A).

Appare infine pretestuosa, nell'analisi dei tracciati, la suddivisione della valle del Mignone in una sponda sinistra di maggior pregio ed in una destra meno pregiata; un fiume e la sua valle costituiscono infatti un unico ecosistema strettamente interconnesso e la ZPS che protegge il Mignone ed i suoi dintorni non fa certo tale differenziazione.

Alla luce di quanto sopra esposto, si chiede pertanto di dichiarare l'incompatibilità ambientale del tracciato prescelto, per gli aspetti precedentemente indicati (paesaggistico, ambientale, archeologico, idrogeologico, floro-faunistico ed economico), considerando che la Valle del Mignone, rispetto agli altri siti individuati per i possibili tracciati alternativi, rappresenta un ecosistema unico, e, considerato che nel manuale della UE (Direttiva Habitat 92/43/CEE) si legge che "A seguito del periodo di consultazione, se l'autorità competente ritiene che **permangano alcuni effetti negativi** nonostante le misure di mitigazione, il progetto piano non può procedere fino a che non sarà ultimata la valutazione di terzo livello e fino a che non giungerà alla **conclusione oggettiva** che non vi siano soluzioni alternative" (pag. 34), andare ad una rivisitazione complessiva dell'Analisi multi criteri effettuata dal proponente.

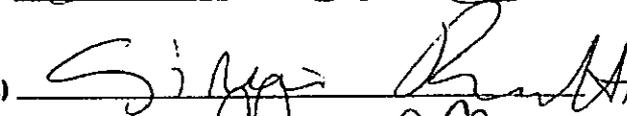
Per Italia Nostra Onlus

Nicola Caracciolo (Presidente Onorario)



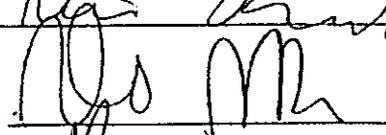
Per Forum Ambientalista

Simona Ricotti (Responsabile ENERGIA)



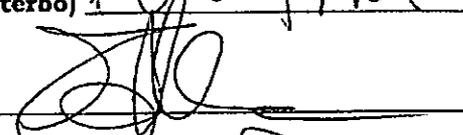
Per il Forum Ambientalista

Marzia Marzoli (Portavoce per la provincia di Viterbo)



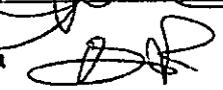
Per La CIA (Confederazione Italiana Agricoltori)

Marco Tosoni (Presidente sez. di Tarquinia)



Per il Comitato per il diritto alla mobilità di Tarquinia

Nicola Buonaiuto (portavoce)

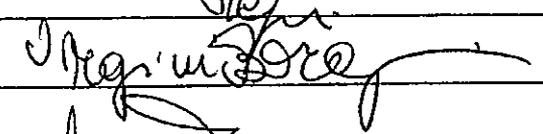


Per il Comitato per la difesa della valle del mignone

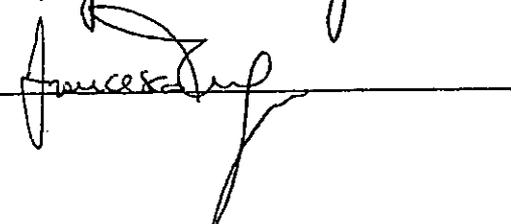
Bianca Stefancu (portavoce)



Virginia Borgi - Loc. Pantano di Sopra



Francesco Trogu - Loc. Pantano di Sopra



Francesca Boschetti - Loc. Farnesiana

Francesca Boschetti

Altre associazioni e cittadini:

MARINELLI MONTEFREDI TULLIO

DI DOMENICO FABIO MONTERICCIO

DI DOMENICO ALESSANDRO MONTERICCIO

LAUTERI PAOLO

BUFI MILVIO

VISCAROLI SERGIO

VICCAROLI MASSIMO

BOSSA ADRIANO

BOIASSO FERNANDO

DE ANGELIS ANNA LUCIA

MARCO ARAN

CESARINI CRISTINA

GIANNESSI ROBERTO

GIANNESSI MARIO

CATINI FABIO

GIOVANNI MARCHEM

FERNANDO MARCHEM

Stefano Tomo

Stefano Tomo

SARRATI VIZIO

Salvatore

COLDIRETTI

SEZ TARQUINIA - MONTOROMANO

Stefano Tomo

B. e B. VILLA NAUMANNI

Generale Roberti

Pec Direzione

Da: CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICO <cia.viterbo@legalmail.it>
Inviato: sabato 10 ottobre 2015 11:16
A: anas@postacert.stradeanas.it; DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; dgprotezione.natura@pec.minambiente.it; pec@pec.comune.tarquinia.vt.it; retiinfrastrutturali@regione.lazio.legalmail.it; provinciavt@legalmail.it; segreteria@pec.comune.monteromano.vt.it
Cc: retiinfrastrutturali@regione.lazio.legalmail.it; dg.strade@pec.mit.gov.it; cia.viterbo@legalmail.it
Oggetto: Oggetto: S.S.675 "Umbro-Laziale". Completamento del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratto Monte Romano Est-Civitavecchia. Conferenza dei servizi al progetto preliminare. Procedura ex art.165 del D.Lgs.n.163/2006.
Allegati: Lettera alle istituzioni-conferenza dei servizi-pec.pdf

Inviato all'attenzione delle istituzioni in indirizzo la lettera sottoscritta dai cittadini di Tarquinia, unitamente alle associazioni di agricoltori ed alle principali associazioni ambientaliste (Italia Nostra onlus, Forum Ambientalista, WWF, LIPU) sul tema del progetto preliminare per il completamento del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratto Monte Romano Est-Civitavecchia. Conferenza dei servizi al progetto preliminare. Procedura ex art.165 del D.Lgs.n.163/2006.

In attesa di un riscontro inviamo cordiali saluti
