



Viterbo, 08.05.16

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali  
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44 Roma 00147

**Regione Lazio**

Direzione Regionale Area Sistemi naturali  
Viale del Pescaccio 96/98,  
00166 Roma  
direzioneambiente@regione.lazio.legalmail.it

**Oggetto:** SS 675 "Umbro- Laziale", Completamento del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte, Tratta: Monte Romano Est – Civitavecchia. Osservazioni alla VIA e successive Integrazioni e chiarimenti.

Si inviano le presenti osservazioni inerenti le integrazioni al citato progetto in procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D.Lgs. 163/2006 e successive modificazioni e integrazioni.

Considerato il coinvolgimento di siti Natura 2000, si premette che l'importanza del progetto e l'interesse pubblico dello stesso non esonerano dall'espletamento, in maniera approfondita e completa, della Valutazione di Incidenza, ai sensi dell'art. 6, commi 3 e 4:

3. Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica.

4. Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e 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, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate. Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la

sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.

Il progetto prevede la realizzazione di 18 km di superstrada quasi tutti compresi nella ZPS Comprensorio Tolfetano Cerite Manziate e che si sviluppano per circa 10 km a breve distanza dalla ZSC Fiume Mignone basso corso.

Nelle ZPS e nelle ZSC vige una normativa molto restrittiva (le misure di conservazione) finalizzata a prevenire ogni possibile degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate. A titolo esemplificativo, il DM 17 ottobre 2007 vieta lo svolgimento di attività di circolazione motorizzata al di fuori delle strade e l'eliminazione dei muretti a secco.

Il progetto prevede la realizzazione *ex novo* di 18 km di tracciato stradale, a due carreggiate, con rilevati, viadotti, gallerie e, in fase di esercizio, con transito a regime di migliaia di veicoli al giorno in una delle aree più importanti per la biodiversità del Lazio.

A raffronto di ciò, a pag. 65 lo *Studio di Incidenza Ambientale*, conclude:

*“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”.*

Tali conclusioni non possono che apparire superficiali e in netto contrasto con i semplici parametri dimensionali dell'opera, ossia 18 km di superstrada a 4 corsie e le citate misure di conservazione.

I molteplici punti di debolezza della VIA, e dello Studio di Incidenza Ambientale in essa contenuto, sono stati ampiamente illustrati già nelle osservazioni presentate da cittadini e associazioni, e il paragrafo di *Integrazioni e chiarimenti*, prodotto successivamente con la funzione di rafforzare il procedimento, non apporta quei necessari dati e motivazioni, sufficienti a fugare i dubbi sulla reale enorme e negativa incidenza che l'opera avrà su habitat, specie e siti Natura 2000.

Per quanto espresso, si suggerisce di ripetere la Valutazione di Incidenza, sulla base di dati e analisi oggettive, e successivamente riformulare un'analisi multicriteria su tutte le possibili alternative al fine di selezionare i tracciati che riducano le interferenze con la Rete Natura 2000, ed escludere il rischio dell'avvio dell'ennesima procedura d'infrazione a carico dell'Italia.

**Cordiali Saluti**

*Il Presidente*  
**Ennio La Malfa**

