



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

Alla Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale  
Commissione VIA – VAS  
[Dva-II@minambiente.it](mailto:Dva-II@minambiente.it)

E P.C.

Divisione Generale per la protezione della natura e del  
mare  
[dgprotezione.natura@pec.minambiente.it](mailto:dgprotezione.natura@pec.minambiente.it)

Assessore Infrastrutture, politiche abitative e Ambiente  
Dott. Fabio Refrigeri  
[assessore.refrigeri@regione.lazio.it](mailto:assessore.refrigeri@regione.lazio.it)

Presidente Commissione Ambiente, lavori pubblici,  
mobilità, politiche della casa e urbanistica  
On.le Enrico Panunzi  
[epanunzi@regione.lazio.it](mailto:epanunzi@regione.lazio.it)

**OGGETTO:** Osservazioni ex L. 241/90 e D.lgs 152/06 alle integrazioni di ANAS alle richieste formulate dalla Commissione VIA, con nota 0002229/CTVA del 17/06/2016 sulla procedura di VIA relativa al completamento della S.S. 675 nel tratto Monte Romano – Civitavecchia. Progetto preliminare. – Istanza di archiviazione e parere negativo ovvero di avvio nuova procedura

Gli scriventi Italia Nostra, Forum Ambientalista e Comitato per il diritto alla mobilità di Tarquinia, facendo seguito alle osservazioni già avanzata in data 03/09/2015 e 11/05/2016, in forza della normativa VIA e del diritto generale ad intervenire nei procedimenti di proprio interesse ex L. 241/90, rimettono il seguente atto di cui in oggetto alla formale valutazione della Amministrazione Procedente.

### **PREMESSA**

In via preliminare si eccipisce il **sostanziale inadempimento di ANAS alle richieste avanzate** dalla Commissione VIA.

Difatti, il documento che oggi si esamina non dà – e non può dare - risposte tutte ed esaurienti ai rilievi mossi, come peraltro la stessa Azienda candidamente ammette in premessa ed in via generale, affermando che :

*“Fermo restando che già si sono condotte le prime attività di monitoraggio utili alla definizione di un progetto preliminare adeguatamente dettagliato, si rappresenta che ulteriori attività di monitoraggio specifiche verranno comunque condotte in parallelo all’avvio della progettazione definitiva e concorreranno ad affinare le soluzioni mitigative proposte.*

*Preme infine evidenziare che gli approfonditi studi condotti in occasione di questo progetto, mirati alla valutazione quali-quantitativa degli effetti generati dalla realizzazione di una strada sulle componenti ecosistemiche, hanno evidenziato una sostanziale assenza di riscontri scientifici e bibliografici atti a poter quantificare la reale interferenza delle infrastrutture lineari stradali.*

*ANAS si propone pertanto come parte attività per la realizzazione di appositi monitoraggi post operam che concorrano a dare un contributo sperimentale alla comprensione di questi aspetti.”*

Ne discende, inequivocabilmente se non altro per affermazione del proponente, che allo stato la progettazione prodotta non contiene il set informativo previsto e necessario (Vedasi in particolare Allegato III alla Direttiva VIA) per consentire alla Commissione una adeguata valutazione e determinazione quanto all’impatto del progetto, ed al pubblico una efficace partecipazione nel rispetto delle inderogabili prescrizioni europee di cui alla Direttiva 2011/92 rafforzata dalla Direttiva 2014/52, in particolare quanto alle matrici suolo, territorio, acque e biodiversità.

Né può valere in questo caso il rinvio alla fase definitiva di progetto poiché, come anche la giurisprudenza del Consiglio di Stato insegna, ad essa – la fase definitiva – può ben essere rimessa l’accoglimento di suggerimento e prescrizioni puntuali di adeguamento e mitigazione, *giammai* il colmare lacune conoscitive presenti ex ante come nel caso in esame pesa snaturare la ratio stessa della VIA; diversi ed oggi ignoti dati e valutazioni che potrebbero addirittura portare a modifiche sostanziali dell’opera così da renderla difforme da quella in valutazione.

Ancor peggio, ove ciò accadesse, si rientrerebbe inevitabilmente in una modifica sostanziale del progetto così da richiedere una nuova VIA ai sensi del DLGS 163/2006 e 190/2002, o ad una verifica di ottemperanza ex post in cui, in sede impropria, si andrebbe ad attuare una vera e propria valutazione ambientale postuma, senza partecipazione del pubblico e dei controinteressati, con il lievitare di costi, e possibile danno erariale, a magari danni irreversibili all’ambiente già verificatisi.

Gli ultimi scampoli della normativa della cd. VIA Speciale per le Grandi opere di interesse strategico, seppur fatti salvi dall’art. 216, comma 27, del DLGS 50/2016 (Nuovo codice degli appalti) si ritiene infine che non possano violare gli elementi caratterizzanti e di base di una VIA (completezza delle informazioni e degli studi, partecipazione informata del pubblico, valutazione terza dal proponente su cui comunque ricade un obbligo di diligenza professionale e leale collaborazione), caratterizzata nel caso di specie da un susseguirsi di progetti, giunti a veri stadi di definizione, sino a quello attuale cd. Low Cost che appare dover piegare la tutela ambientale appunto al minor costo. Senza parlare poi della assente valutazione della cd. Opzione zero, in presenza di possibili alternative consistenti nell’adeguamento della esistente rete viaria, anziché la realizzazione di un nuovo tracciato, tali comunque di consentire la realizzazione del nuovo moderno asse viario Orte Civitavecchia nel tratto finale indicato dal CIPE e dalle amministrazioni regionali e locali quale opera strategica.

Ciò posto, nella successiva parte (Osservazioni di merito), nell’esaminare le singole risposte ai quesito posti ove ciò si ritenesse necessario si troveranno numerosi e concordanti elementi che attestano senza ombra di dubbio che l’opera come progettata sul nuovo tracciato è oggi assolutamente carente del minimo indispensabile set informativo e valutativo, e ove esso esista almeno in parte si nota come la

modalità scelta di analisi multicriteri comparativa svolta quanto ai pesi attribuiti e i calcoli eseguiti, non è scevra da vizi logici e motivazionali.

### **OSSERVAZIONI DI MERITO**

L'analisi del documento trasmesso da ANAS non manca di evidenziare vistose incompletezze e carenze su molti dei 66 punti di chiarimento ed integrazione richiesti dalla Commissione VIA del Minambiente. In via preliminare, prima di entrare nel merito delle singole risposte occorre rilevare un atteggiamento scarsamente collaborativo da parte di ANAS che in molte risposte evita di entrare nel merito delle richieste o lo fa semplicemente rimandando alla precedente relazione tecnico-progettuale.

Si rileva come tale atteggiamento contrasti con lo spirito della stessa procedura di VIA che costituisce, nelle sue modalità formali di contraddittorio, uno strumento di garanzia per comprovare la bontà delle scelte progettuali.

Il venire meno di tale processo contraddittorio con risposte evasive o addirittura omissive da parte del progettista aumenta il livello di preoccupazione circa le criticità evidenziate nei quesiti del Minambiente – Commissione VIA e non risolte nelle risposte di ANAS.

Si noti a questo proposito come **i documenti allegati alle risposte di ANAS sono spesso una mera ripubblicazione di materiale già prodotto nella edizione del progetto dell'agosto 2015** senza che quindi aggiungano elementi utili a chiarire le perplessità espresse dalla Commissione.

Entrando nel dettaglio si sottolinea l'insufficienza e l'incongruità delle seguenti risposte di ANAS:

Già nella “PREMESSA” del documento, come sopra rilevato, emerge una affermazione che costituisce uno dei temi fondanti del documento:

*“Fermo restando che già si sono condotte le prime attività di monitoraggio utili alla definizione di un progetto preliminare adeguatamente dettagliato, si rappresenta che ulteriori attività di monitoraggio specifiche verranno comunque condotte in parallelo all'avvio della progettazione definitiva e concorreranno ad affinare le soluzioni mitigative proposte”.*

Ebbene l'**impatto ambientale** è un concetto fondamentale e **preliminare** a qualsivoglia opera edile. Si basa sul principio per cui è sempre meglio prevenire possibili effetti negativi di un progetto che combatterne le conseguenze in un secondo momento. La procedura amministrativa allo stato attuale, prevede che il MATTM dia o meno la sua autorizzazione all'opera sulla base delle rilevazioni dei dati scientifici forniti allo stato attuale sull'ambiente coinvolto, i dati economici che riguardano il progetto stesso e la relazione tra ambiente e progetto anche in riferimento alla comunità di esseri umani che vive in esso. L'eventuale nulla osta al progetto preliminare concesso in questa fase renderà di fatto assolutamente irrilevanti le *“ulteriori attività di monitoraggio specifiche.....condotte in parallelo all'avvio della progettazione definitiva che concorreranno ad affinare le soluzioni mitigative proposte”*. Nella assoluta unicità e fragilità dell'ecosistema coinvolto dal progetto un generico proponimento di ulteriori attività di monitoraggio – successive alla autorizzazione VIA (!) – non può essere considerato un elemento attendibile per la tutela del territorio da eventuali danni provocati da un mancato approfondimento progettuale che **deve** avvenire ed essere valutato dal Minambiente in questa, e solo in questa fase, pena conseguenze dannose e molto probabilmente irreversibili per il territorio coinvolto.

Ancora più preoccupante appare poi il seguente enunciato ANAS, sempre nella “PREMESSA” :

*“Preme infine evidenziare che gli approfonditi studi condotti in occasione di questo progetto, mirati alla valutazione quali-quantitativa degli effetti generati dalla realizzazione di una strada sulle componenti ecosistemiche, hanno evidenziato una sostanziale assenza di riscontri scientifici e bibliografici atti a poter quantificare la reale interferenza delle infrastrutture lineari stradali. ANAS si propone pertanto come parte attività per la realizzazione di appositi monitoraggi postoperam che concorrano a dare un contributo sperimentale alla comprensione di questi aspetti”*

Varrebbe a dire che, in spregio all'ormai universalmente accettato principio di precauzione che ricordiamo *“impone di attuare senza indugio azioni di contrasto nelle ipotesi in cui ricorra una minaccia di danni “gravi o irreversibili” per l'ambiente, pur senza disporre di certezze scientifiche assolute sui reali pericoli”*, ANAS vorrebbe non solo procedere ugualmente alla realizzazione di un progetto senza conoscerne né prevedere eventuali effetti negativi sul territorio o sull'ambiente ma, si propone di utilizzare un territorio di rara peculiarità ambientale come laboratorio e “caso di studio” per monitorare ed evidenziare post operam i danni che ne scaturiranno!!!

Vale qui ricordare come *secondo la Commissione europea, il principio di precauzione può essere invocato quando un fenomeno, un prodotto o un processo può avere effetti potenzialmente pericolosi, individuati tramite una valutazione scientifica e obiettiva, se questa valutazione non consente di determinare il rischio con sufficiente certezza.*

**Punto 3 delle richieste del MATTM:** *“In riferimento ai siti della Natura 2000, l'analisi valuta l'interferenza soltanto in termini di estensione dell'attraversamento dell'area e senza distinzione tra attraversamento di ZPS o attraversamento di ZPS e SIC e non considera affatto le peculiarità dei territori attraversati dal punto di vista ecosistemico. Nelle analisi delle alternative tale aspetto dovrà essere maggiormente approfondito e ulteriormente valutato.”*

ANAS di fatto non risponde alla richiesta ribadendo una uguale valutazione e soffermandosi su una singola criticità, dove il tracciato selezionato passa tra una zona a rischio frana e l'ansa del Fiume Mignone (SIC). La criticità sarebbe stata risolta eludendo la zona a rischio frana e avvicinandosi al fiume Mignone, di fatto sovrapponendosi al SIC ma alzando il tracciato a 7,50 mt in viadotto.

Oltre a non rispondere alle specifiche richieste della Commissione, ANAS ancora una volta valuta la sola interferenza e non la prossimità della quasi totalità del tracciato selezionato col SIC Fiume Mignone, e rimanda anche in questo caso a una fase di progettazione definitiva.

La prossimità e/o l'interferenza del tracciato col SIC, che peraltro insiste in una ZPS, oltre a rappresentare un fattore di rischio ad opera completata, non è stata assolutamente valutata nella fase cantiere, dove la realizzazione di un viadotto di certo non risolve e non esclude possibili danni al sito.

### **ANALISI MULTICRITERI**

In linea generale, per quanto riguarda la metodologia adottata da ANAS per la scelta del tracciato, si rimanda alle *“Osservazioni delle Associazioni Italia Nostra, Forum ambientalista e Comitato per il diritto alla Mobilità di Tarquinia”*, presentate dagli scriventi e pubblicate sul sito VIA in data 11/05/2016.

### **Punto 4 e 11 delle richieste del MATTM:**

**4.** *Si ritiene necessario che il proponente controlli gli indicatori, per tutti i tracciati nelle analisi multicriteri, ed i calcoli complessivi che hanno portato alla scelta del tracciato migliore.*

**11.** *Si richiede al proponente specifiche sulle “considerazioni espresse dai tecnici coinvolti nella progettazione” che ha portato a preferire una suddivisione dei pesi dei quadri diversa da quella della prima analisi multicriteri.*

In sostanza, alla luce delle evidenti differenze tra la AMC1 e la AMC2 nella suddivisione dei quadri, nella scelta degli indicatori e nel differente peso attribuito anche agli indicatori rimasti invariati, la Commissione chiede di argomentare le ragioni di tale incongruità e al **punto 12** una sostanziale revisione alla luce delle criticità evidenziate.

ANAS ritiene necessaria una premessa sul metodo in generale affermando che *“una delle principali implicazioni dell’approccio multicriteri è che mentre nell’analisi costi-benefici la soluzione scelta corrisponde alla soluzione ottima, con l’analisi multicriteri, data la presenza di obiettivi eterogenei, spesso anche in conflitto tra loro, in genere non è possibile individuare soluzioni che perseguono contemporaneamente tutti gli obiettivi e il problema decisionale si risolve cercando **la soluzione più soddisfacente**”.*

Posto che lo strumento della Analisi Multicriteri è appunto uno strumento che aiuta il decisore ed individua solo una soluzione più soddisfacente delle altre, ANAS stessa ammette che per la AMC2 *“le informazioni a disposizione del gruppo di progettazione si sono arricchite in seguito alle ulteriori indagini e monitoraggi ambientali eseguiti”* cosa questa che andrebbe a giustificare differenti indicatori e differenti pesi attribuiti agli stessi e ai Quadri.

ANAS afferma anche che *“nella AMC2 sono stati controllati e corretti i fattori e i coefficienti che contribuiscono a definire il valore di impatto”.*

E’ necessario ricordare però che è stata la AMC1 ad essere determinante per la scelta del tracciato preferenziale poi sviluppato come progetto preliminare, utilizzando uno schema, quello della AMC1, che ha richiesto una correzione di fattori e coefficienti nella seconda fase. Vale la pena riportare a tal proposito quanto ANAS afferma e la Commissione riporta e cioè che *“la determinazione dei pesi rappresenta uno dei maggiori punti di conflitto all’interno del processo decisionale”* ed allo stesso tempo essa è capace di *“modificare l’ordinamento finale tra le alternative di tracciato”.*

Se si voleva davvero dimostrare che il tracciato Verde sarebbe risultato comunque “vincente” allora **si doveva procedere quantomeno a ripetere la AMC1 con gli stessi indicatori, quadri e relativi pesi della AMC2.**

Invece ANAS fa esattamente l’opposto e, al **punto 11**, procede *“a fornire il risultato della AMC2 nell’ipotesi di uno scenario identico alla AMC1 (stessi pesi dei quadri, stessi pesi degli indicatori), operando in analogia con quanto descritto nella relazione di “Confronto con le soluzioni esaminate nella procedura VIA di cui al DEC/VIA n.198 del 18.03.2004”.*

In sintesi ANAS parla della prima Analisi come deficitaria e da correggere, poi invece va a ripetere la seconda, più dettagliata e corretta, con gli indicatori della prima, aggiungendo per di più il quadro “Analisi costi-benefici” che tiene conto del solo fattore economico, andando così a confermare quanto già evidenziato al paragrafo 1. PREMESSA del presente documento e quanto affermato nella rassegna stampa allegata al punto 1 del documento presentato da ANAS, e cioè che quella del tracciato ROSSO prima e VERDE poi è stata una scelta meramente economica, dettata fundamentalmente dalla necessità di abbattere i costi di completamento dell’asse, a quanto pare l’unica condizione di reale fattibilità.

### **Punto 5 delle richieste del MATTM:**

*“Si richiede di fornire gli algoritmi che hanno prodotto tali risultati su tutti gli indicatori”.*

Sempre a proposito dell'attribuzioni dei pesi, ANAS spiega come siano stati stabiliti i valori dei singoli indicatori all'interno del Quadro di riferimento.

ANAS si è avvalsa della **matrice a coppie**, un metodo scientifico che però prevede che la maggiore o minore importanza di un indicatore rispetto agli altri dello stesso quadro viene stabilita tutt'altro che scientificamente, ma avvalendosi dei giudizi, competenti ma sempre soggettivi, dei tecnici coinvolti.

Ricordiamo anche che nella AMC2 si è cercato di compensare a questa discrezionalità diversificando i giudizi con 3 tipologie di valutatori e stabilendo i criteri di concordanza e discordanza nelle valutazioni. ANAS di nuovo si limita a ribadire la bontà del metodo adottato e a liquidare la problematica della soggettività dell'attribuzione di maggior o minore importanza da parte dei tecnici affermando che *“i giudizi espressi in tali tabelle possano essere rappresentativi di tutte le sensibilità che devono essere presenti all'interno di un processo decisionale”.*

### **Punti 9 e 10 delle richieste del MATTM:**

*“Si richiede di inserire l'indicatore “Biopermeabilità ambienti acquatici e ripariali” o di motivarne espressamente l'esclusione”.*

*“Si richiede, inoltre, di prendere in considerazione altri indicatori per descrivere la connettività ecologica oppure di evidenziare l'idoneità ambientale dell'ecosistema (ad esempio utilizzando la “carta di idoneità faunistica” inserendo però tutte le specie target della fauna)”.*

Si evidenzia con sorpresa un **sostanziale diniego** a voler ottemperare a queste richieste della Commissione rimandando ai **Punti 29 e 33 delle richieste del MATTM:**

*“Si richiede di inserire nelle schede di approfondimento tutte le specie target di ogni taxa considerato.” e “Si richiede al proponente di ricalcolare completamente gli indicatori utilizzati per il calcolo dell'indice di idoneità degli habitat e di produrre una nuova carta dell'idoneità faunistica.”*

Ebbene in spregio alle specifiche e motivate richieste di approfondimento, ad ANAS è sufficiente ribattere senza motivare che per i punti 9 e 10 *“le analisi effettuate presentano un livello di dettaglio assolutamente adeguato per valutare la compatibilità ambientale”.* Relativamente ai punti 29 e 33 si rileva un preciso e deciso diniego all'ottemperanza della prescrizione confermando la mancanza della completezza di tutte le specie target di ogni taxa considerata citando tra le motivazioni che le specie non inserite nella valutazione *“non sono state rilevate in campo” (!)*. Già precedenti osservazioni di associazioni ambientaliste nazionali hanno rilevato l'esiguità e l'insufficienza degli spazi temporali destinati dagli esperti di ANAS alle osservazioni delle specie animali presenti sul territorio oggetto di studio.

Anche per questi punti assistiamo all'assurdo intento di rimandare gli approfondimenti dei monitoraggi richiesti *“a valle delle attività di monitoraggio ante operam”*, formula che la dice lunga sulla approssimazione riservata ad un tema così delicato quale quello della protezione della avifauna con attente osservazioni preliminari.

### **Punto 12 delle richieste del MATTM:**

*“Alla luce delle criticità evidenziate e dei chiarimenti e approfondimenti richiesti si rende necessaria una **“revisione dell’analisi multicriteri** ponendo particolare attenzione all’attribuzione dei pesi degli indicatori ambientali ed economici”*

ANAS risponde che non deve essere *“il proponente a dovere ristabilire il valore dei pesi, già da noi valutato coinvolgendo gli specialisti per ogni disciplina”*.

**In conclusione rispedisce al mittente tutte le criticità sull’Analisi sollevate dalla Commissione.**

### **PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE**

**Punti 14 e 15 delle richieste del MATTM:** la Commissione ricorda ad ANAS che *“nel 2014 è stato predisposto, con la collaborazione dell’ISPRA, e pubblicato sul sito del MATTM un documento di aggiornamento delle Linee Guida del 2007”* per la redazione del PMA e che per questa ragione, facendo ANAS riferimento invece al documento non aggiornato, *“le informazioni riportate all’interno paragrafi inerenti le componenti non possono essere ritenute esaustive”*.

ANAS ancora una volta non risponde alla richiesta specifica e di nuovo rimanda inspiegabilmente ad una fase di progettazione definitiva, affermando che *“il livello progettuale in esame che per sua definizione non fornisce, né potrebbe, quegli elementi di dettaglio indispensabili ad un efficace piano di monitoraggio, che invece afferiscono alla fase definiva della progettazione. Pertanto per i necessari e corretti approfondimenti del PMA **si rimanda alla fase di progettazione definiva**, quando si saranno effettuate le indagini propedeutiche a fornire dati certi per la predisposizione del piano stesso”*.

### **Punto 21 delle richieste del MATTM:**

*“IDROGEOLOGIA: SCAMBI IDRICI. In corrispondenza del Viadotto Nefrara 1, dal Km 11,900 al Km 14,750, dove si riscontra la presenza di strati caratterizzati da rocce fratturate e coltri detritiche occorre approfondire la conoscenza del comportamento idrogeologico”*.

Prosegue la strategia di ANAS nell’ignorare precise richieste della Commissione del Ministero fondamentali per la definitiva valutazione dell’opera; la risposta è ancora una volta evasiva e priva di alcun fondamento oggettivo: *“L’analisi effettuata in questa sede è approfondita rispetto agli usuali standards riferiti alla progettazione preliminare ed è adeguata a trasferire alle rimanenti discipline specialistiche i necessari input. **Ulteriori approfondimenti verranno effettuati nella successiva fase progettuale”***.

### **Punti 25 e 26 delle richieste del MATTM:**

*“integrare l’analisi sismica e sismogenetica del territorio interessato dall’opera con la banca dati, curata dall’INGV” e “tenere conto degli studi di Microzonazione sismica che sono stati eseguiti nei Comuni il cui territorio è attraversato dall’opera in oggetto”*.

Ancora una volta la risposta di ANAS per entrambi i punti è disarmante, anche alla luce delle ingenti risorse economico/strumentali e del tempo impiegato nel progetto, vale a dire: *“Ulteriori approfondimenti verranno effettuati nella successiva fase progettuale”*.

### **Punto 27 e 28 delle richieste del MATTM:**

*“si ritiene necessario integrare lo studio secondo quanto indicato nel rapporto tecnico ISPRA rinvenibile al seguente link [http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/manuali-lineeguida/MLG\\_109\\_2014.pdf](http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/manuali-lineeguida/MLG_109_2014.pdf).” e “si ritiene opportuno integrare in Progetto di monitoraggio ambientale le analisi pedologiche a tutta l’area interessata dal tracciato, inclusa una stima della capacità d’uso del suolo”.*

Nuovamente ANAS stravolge l'essenza stessa della funzione della Commissione valutatrice del MATTIM in materia di VIA rispondendo a questa precisa richiesta: *“La caratterizzazione pedologica impone un livello progettuale più definito ed avanzato. Pertanto tali attività specifiche verranno svolte in sede di progettazione definitiva, quando la giacitura plano-altimetrica del progetto non sarà più modificabile”.* Ciò vale ad ignorare formalmente le richieste della Commissione preposta alla VIA rimandando paradossalmente le attività espressamente richieste ad ANAS ad un momento in cui *“il progetto non sarà più modificabile” (!!!)*

### **RETE NATURA 2000, DIRETTIVA HABITAT**

#### **Punti dal 29 al 33 delle richieste del MATTM:**

La commissione ha contestato ad ANAS *“delle carenze importanti rispetto alle specie in direttiva e potenzialmente presenti o accertate nell’area di studio che non sono state considerate”* e richiedeva uscite *ad hoc* in periodi adeguati.

In particolare in merito all’avifauna, **punti 30-31**, è stato richiesto l’inserimento di tutte le 43 specie target e *“di approfondire i monitoraggi dell’avifauna durante lo svernamento e la migrazione (autunnale e primaverile) e di inserire le specie di interesse comunitario che potenzialmente e realmente frequentano l’area in questi delicati momenti del loro ciclo biologico”*, fatto questo che lasciava intendere che quanto richiesto non era stato fatto adeguatamente.

ANAS, al punto 2) ribadisce di aver scelto solo 12 specie target perché *“rappresentano adeguatamente le scelte ecologiche delle altre 31 specie potenzialmente presenti”*.

Conclude quindi ignorando le richieste, che *“potranno essere soddisfatte a valle delle attività di monitoraggio ante operam”*. Di nuovo quindi a progetto approvato (sic).

**Punti 34, 35 e 36 delle richieste del MATTM:** La Commissione affronta in questi punti un aspetto centrale necessario al superamento della VIA e cioè quello relativo alle *“potenziali interferenze dell’opera (inclusi i cantieri) sulla componente fauna”* nonché agli *“impatti indiretti dell’opera”* e chiede di *“rivalutare i livelli di mitigabilità dell’opera”*.

ANAS ribadisce il concetto: *“eventuali approfondimenti potranno emergere solo a valle delle attività di monitoraggio ante-operam”*.

**Punti 37 e 38 delle richieste del MATTM:** la Commissione si esprime nettamente sul fatto che la *“cava TRQ003 (località Ranchese – Monte Riccio) non sia idonea all’utilizzo proposto, appare quindi opportuno verificare la possibilità di una alternativa al suo utilizzo”*.

La risposta di ANAS contiene un generico proposito di non utilizzare tale cava ma non precisa (in una fase ormai avanzata del progetto in cui tali importanti nodi devono essere ben chiari) quali alternative intende perseguire per l’approvvigionamento di materie funzionali all’opera.

**Punto 42 delle richieste del MATTM:** *“si richiede al proponente di prendere in considerazione lo spostamento della classe di uso del suolo Seminativi irrigui dall’ecotopo “Seminativi” a quello delle “Colture orticole”. Le diverse gestioni colturali, in aree irrigue e non, hanno effetti diversi sulla flora e fauna ad essi associata. La loro unione in un unico ecotopo non aiuta nel discriminare gli habitat utilizzati dalle differenti specie”.*

Ancora, su un tema rilevante sollevato dalla Commissione ANAS preferisce glissare informando che *“Modelli più raffinati potranno eventualmente essere realizzati in sede di progetto definitivo e a valle delle attività di monitoraggio ante-operam”.*

### **IMPATTI POTENZIALI**

#### **Punti 44 e 45 delle richieste del MATTM:**

Sugli impatti potenziali la Commissione esprime non poche perplessità e afferma che la SP 97 crea un disturbo quasi nullo sulla flora e sulla fauna mentre *“con la costruzione della Strada Statale secondo il tracciato proposto dal proponente, sebbene in parte in galleria, è ipotizzabile che si possa creare una rilevante barriera per gli spostamenti delle specie”.*

La preoccupazione condivisibile è che *“l’utilizzo di misure di mitigazione come sottopassi e recinzioni nel tratto in rilevato non possono essere ritenute sufficienti come interventi di ripristino di connessioni ecologiche tali da scongiurare la scomparsa di specie dovuto al disturbo del continuo traffico veicolare lungo la nuova direttrice.”*

Di fronte alla possibile scomparsa di specie protette e tutelate dalla Direttiva, ANAS risponde evasivamente in questo modo: *“Gli impatti potenziali sono stati descritti negli elaborati presentati al dettaglio richiesto. Gli interventi di mitigazione/ compensazione proposti sono stati ritenuti necessari e adeguati ad abbattere gli impatti potenziali fino ai livelli espressi. Qualora le attività di monitoraggio da effettuarsi in fase ante-operam rivelassero la necessità di ulteriori mitigazioni e/o compensazioni, sarà possibile integrare il progetto definitivo con opportuni e specifici interventi”.*

#### **Punto 48 delle richieste del MATTM:**

*“si richiede di valutare opportuni e specifici interventi per il ripristino ed il mantenimento delle aree nucleo per le comunità biologiche sia forestali sia delle aree aperte”.*

Nuovamente ANAS preferisce ignorare il quesito della Commissione affidandosi ad una risposta assolutamente evasiva al quesito posto: *“Ulteriori interventi di ripristino e mantenimento delle aree indicate potranno essere presi in considerazione in sede di progetto definitivo e a valle delle attività di monitoraggio ante operam”.*

#### **Punti 50 e 51 delle richieste del MATTM:**

tali punti chiedono conto ad ANAS di specificare quali azioni saranno messe in atto per *“mitigare l’impatto dei viadotti e dei cavalcavia”* ma la poco rassicurante risposta è semplicemente che *“eventuali nuovi suggerimenti e prescrizioni verranno recepiti nelle successive fasi progettuali”* ribaltando così sull’Organo Valutativo l’onere assolutamente inappropriato di progettare e suggerire soluzioni che restano unicamente in capo ad ANAS.

### **Punti 52 e 53 delle richieste del MATTM:**

la precisa richiesta di *“esporre le motivazioni tecniche che hanno portato alla conclusione di valutazione riferita come “scarsamente significativa” in un contesto dove vi è un reale impatto (“rimozione della vegetazione ed occupazione del suolo”)”* e di *descrivere azioni e/o misure di compensazione adeguate per poter mitigare gli effetti negativi sull’ambiente dovuti alla costruzione dell’asse stradale”* viene semplicemente risolta da ANAS con una affermazioni assolutamente autoreferenziale e priva di alcuna motivazione tecnica mostrando così una povertà di approfondimento su un punto che invece viene ritenuto carente dalla Commissione.

In sintesi sugli impatti potenziali c’è da rilevare che per ANAS, una piattaforma di larghezza totale pari a m 23,00, con viadotti rilevati e trincee, non rappresenta un’interruzione della rete ecologica, né una perdita di habitat, né una frammentazione di continuità ecologica. Tutto può essere mitigato, valutato. Ovviamente dopo. Si preoccupa pertanto di assicurare che *“eventuali nuovi suggerimenti e prescrizioni verranno recepiti nelle successive fasi progettuali”* snaturando così il senso stesso del lavoro della Commissione che tali chiarimenti li richiede già nel documento attuale, così da poter esprimere un parere fondato.

### **Punti 54 e 55 delle richieste del MATTM:**

tali richieste della Commissione affrontano il nodo della mitigazione degli interventi del viadotto sulla Piana del Mignone con la richiesta esplicita che l’intervento di rinaturalizzazione dell’ansa morta che insiste su quest’area venga fatta direttamente da ANAS. Ma anche qui ci si scontra con una generica quanto evasiva risposta che non scioglie il nodo della questione sollevata dalla Commissione: *“Per quanto riguarda le modalità di ripristino dell’ansa morta del Mignone, queste potranno essere approfondite e dettagliate in sede di progetto definitivo e a valle delle attività di monitoraggio ante-operam”*.

## **COMPONENTE SALUTE PUBBLICA**

### **Punto 56 delle richieste del MATTM:**

in questa richiesta della Commissione emerge giustamente la perplessità su uno tra i nodi più delicati per la valutazione dell’Opera: le conseguenze sul *“benessere e sulla salute umana della popolazione interessata dal progetto”* con la precisa richiesta di *“effettuare un’analisi completa e a se stante della Componente Salute, caratterizzando lo stato ante e post operam”*.

Manco a dirlo si leggono da ANAS rassicurazioni assolutamente generiche e non supportate da adeguati dati progettuali: *“Per l’analisi della componente è stata effettuata una specifica campagna di monitoraggio della qualità dell’aria e del rumore che hanno consentito di analizzare le condizioni post-operam. Entrambe le simulazioni hanno fornito valori di nessun rischio per la salute pubblica, il che ha fatto escludere la necessità di ulteriori analisi sulla popolazione residente”*.

Inoltre ANAS sostiene che il progetto *“apporterà notevoli benefici riducendo il traffico pesante e il traffico di media percorrenza dalle infrastrutture limitrofe e quindi dalle zone più densamente abitate”*. Immaginiamo che ANAS si riferisca all’aggiramento dell’abitato di Monte Romano, ma manca di valutare che il traffico pesante verrà spostato nella Valle del Mignone, di fatto scarsamente popolata, ragione per cui è praticamente incontaminata, silenziosa e così dovrebbe essere conservata.

## PERCEZIONE VISIVA

### **Punti 57, 58, 59, 60 e 61 delle richieste del MATTM:**

in questi punti la Commissione analizza la “Componente Paesaggio” e le fotosimulazioni prodotte preoccupata del fatto che “ *i punti di vista scelti siano poco realistici e non siano significativi; infatti alla vista a volo di uccello si può attribuire un livello di fruizione piuttosto basso così come per i punti di vista all’interno dei campi. Le modifiche al contesto paesaggistico sono di difficile lettura in quanto i punti di vista scelti per le foto simulazioni non corrispondono ai punti di vista scelti nel fascicolo inerente la documentazione fotografica ante operam (T00IA60GENSC01A)*” e richiede di integrare la documentazione con fotosimulazioni dai punti di vista maggiormente significativi rispetto a quelli presentati nel SIA.

Ebbene tali richieste sono state pressoché totalmente ignorate. ANAS ha proceduto solo a produrre nuove fotosimulazioni, modificando il punto di vista ma lo ha fatto solo per alcune opere, i viadotti con minori altezze e quindi minor impatto visivo. Non ci sono confronti diretti ante e post operam, con e senza mitigazioni. Non vengono riportati “*dati sulla frequentazione e accessibilità dei punti di vista o dei corridoi visivi aventi maggiore rapporto di intervisibilità con il progetto Proposto*” (punto 58).

Nel documento “risposta alla richiesta di integrazioni” inoltre si fa anche riferimento a un video (vedasi allegato video SS675.wmv), che però non è dato trovare tra il materiale pubblicato.

Inoltre, relativamente al punto 61 in cui la Commissione chiedeva di modificare i punti di vista delle fotosimulazioni rendendole ad altezza umana e non a volo d'uccello ANAS nega che tale modifica sia utile ad una migliore valutazione dell'impatto visivo del progetto e, semplicemente, si rifiuta di recepire questa indicazione.

## STUDIO D'INCIDENZA AMBIENTALE

**Punti 63 e 64 delle richieste del MATTM:** sono quelli in cui si sostanziano le maggiori preoccupazioni della Commissione in termini di valutazione di potenziali impatti e delle loro conseguenze chiedendo “*Nel caso in cui le superfici di habitat coinvolti saranno fortemente degradate e/o distrutte e/o le specie protette saranno significativamente perturbate e, di conseguenza, l’impatto risulti non mitigabile, di procedere ai livelli successivi di analisi/valutazione dell’incidenza (livello 3 - Valutazione di soluzioni alternative e livello 4 - Definizione di misure di compensazione). Si ricorda che per garantire la coerenza globale di Natura 2000, le eventuali misure compensative che saranno proposte dovranno trattare in proporzioni comparabili gli habitat e le specie colpite negativamente e fornire funzioni comparabili a quelle che hanno giustificato i criteri di selezione del sito*”.

ANAS, rispondendo alla Commissione, non fa che illustrare soluzioni progettuali studiate in fase preliminare per mitigare gli impatti, una sorta di “*mitigazione progettuale*”.

Addirittura arriva ad affermare che queste hanno portato a un “*abbattimento dei costi da intraprendere per opere di protezione o per eventuali successivi interventi di compensazione ambientale*”.

Questo per arrivare a concludere che “*l’insieme delle misure e soluzioni adottate a scopo mitigativo, individuate prima in fase di studio della configurazione del sistema di progetto poi in fase successiva durante l’analisi degli impatti ambientali, è risultato efficace e sufficiente per poter giudicare come non significativi o scarsamente significativi gli impatti ambientali residui sulle componenti indagate*”.

Segue poi un’affermazione sconcertante: “*lo studio di incidenza verrà tuttavia aggiornato, a seguito di tutti gli approfondimenti risultanti dalle attività di analisi e monitoraggio, in sede di progetto definitivo. Considerato che dunque seguiranno livelli di progettazione più avanzati (definitivo ed*

esecutivo), codesto Ministro potrà formulare un parere vincolato alla ottemperanza delle prescrizioni che riterrà opportuno impartire”.

Oltre ad evidenziare il fatto che ANAS sembra escludere, oltre ogni ragionevole dubbio, la possibilità di un parere negativo da parte della Commissione VIA, è necessario evidentemente ricordare quanto affermato nel documento per **“La Gestione dei siti della Rete Natura - Guida all’interpretazione dell’articolo 6 della direttiva «Habitat» 92/43/CEE”** poi implementato col **“Documento di orientamento sull’articolo 6, paragrafo 4, della direttiva "Habitat"**, che disciplina quei casi in cui per motivi di rilevante interesse pubblico si configura un intervento in un sito di Rete Natura 2000: *“Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso o 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 un’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”*.

**A questo serve lo Studio d’Incidenza Ambientale, ad ottenere la certezza di riuscire a conservare l’integrità del sito, a stabilire prima gli impatti e a stabilirli non alla luce di quello che si potrà fare dopo, a danno avvenuto.**

## CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra, ribadito e riportato quanto sin ad oggi rappresentato, si chiede che la Commissione VIA VAS voglia valutare e formalmente e motivatamente esprimersi sulle seguenti richieste e sopra riportate osservazioni:

1. In via preliminare dichiarare archiviata o comunque non procedibile la valutazione in oggetto in ragione della non ottemperanza sostanziale di ANAS alle richieste di integrazioni informative e progettuali richieste.
2. Nel merito, recare al Ministro competente proposta di parere negativo sul progetto poiché, allo stato, ad elevato impatto ambientale o ad impatto ambientale ignoto e/o non valutabile, anche alla luce di precedenti ipotesi progettuali scartate essenzialmente per minor onere economico (*cd. Progetto low cost*) ragione a cui paiono essersi piegati interessi di rango primario.
3. In subordine disporre l’avvio di una nuova procedura sulla base di un diverso Studio di Impatto Ambientale contenente una completa e diversa valutazione del tracciato proposto sulla base di tutti i rilevati emersi, in confronto con le diverse scelte progettuali già proposte a cui aggiungervi la messa in sicurezza di tracciati oggi già esistenti; SIA da affidarsi alla redazione di soggetti terzi indipendenti.
4. Si richiede infine la pubblicazione integrale del presente documento nell’elenco dei documenti pubblicati sul sito web del MATTM nella sezione denominata **“Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico”** a garanzia della trasparenza e della partecipazione pubblica alla procedura di valutazione, come sinora puntualmente e diligentemente fatto.

Per ITALIA NOSTRA Onlus  
Presidente Lazio

*Ense pecanuti*

Per il FORUM AMBIENTALISTA  
La Responsabile naz.le ENERGIA e  
Responsabile sez. Civitavecchia

*Ferruccio*

Per il COMITATO per il DIRITTO ALLA MOBILITA' di TARQUINIA

Marco TOSONI

*Marco Tosoni*

Nicola BUONAIUTO

*Nicola Buonaiuto*

Marzia MARZOLI

*Marzia Marzoli*

Virginia BORGHI

*Virginia Borghi*