

Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
Qualità dello Sviluppo

PEC: va@pec.mite.gov.it

Parma, 1 giugno 2022

Prot. Lipu n. 243/2022

OGGETTO: Osservazioni di Lipu, WWF Italia, Italia Nostra e Gruppo d'intervento Giuridico nell'ambito procedura di VIA n. 8252. SS 675 "Umbro-Laziale". Tratta Monte Romano Est – Civitavecchia. 1° Stralcio Monte Romano Est – Tarquinia. Aggiornamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al decreto n. DEC/DSA/198 del 18/03/2004 (codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM): 8252)

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettività alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il Sottoscritto **Aldo Marco Verner**

in qualità di legale rappresentante della Associazione **Lipu Odv**

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

S.S. 675 Umbro laziale. Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia. 1° stralcio Monte Romano Est - Tarquinia. Aggiornamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al decreto n. DEC/DSA/2004/198 del 18/03/2004 - **Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM): 8252**

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettività a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica

- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)*

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il testo delle osservazioni a nome di **Lipu, WWF Italia, Italia Nostra e Gruppo d'intervento Giuridico** è allegato al presente modulo (**Allegato 3**)

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - **Osservazioni di Lipu, WWF Italia, Italia Nostra e Gruppo d'intervento Giuridico** nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (D.LGS. N. 152/2006) del progetto "S.S. 675 Umbro laziale. Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia. 1° stralcio Monte Romano Est - Tarquinia. Aggiornamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al decreto n. DEC/DSA/2004/198 del 18/03/2004"

Luogo e data Parma, 1 giugno 2022

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)

Allegato 3

OSSERVAZIONI di Lipu, WWF Italia, Italia Nostra e Gruppo d'intervento Giuridico nell'ambito procedura di VIA n. 8252. SS 675 "Umbro-Laziale". Tratta Monte Romano Est – Civitavecchia. 1° Stralcio Monte Romano Est – Tarquinia. Aggiornamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al decreto n. DEC/DSA/198 del 18/03/2004 (codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM): 8252)

Premessa

Le seguenti osservazioni fanno seguito a quelle presentate dagli scriventi nell'ambito della procedura di VIA n. 3083 (avviso pubblico del 03/08/2015) e al ricorso al TAR Lazio 1155/2018, conclusosi con sentenza n. 10164 del 5 ottobre 2021 (d'ora in avanti "sentenza del TAR"). La sentenza è seguita alla pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea sulla causa C-411/19 (16 luglio 2020) avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte dal TAR e ne riporta quindi le indicazioni.

L'attuale progettazione, pertanto, va inquadrata nell'ambito procedurale prefigurato nella sentenza 10164/2021, di cui riportiamo le principali statuizioni, citate anche nel documento *Analisi preliminare delle alternative (Sentenza T.A.R. 10164/2021 del 05/10/2021)*, allegato alla procedura in oggetto nella sezione "Studio di incidenza" dell'elenco elaborati:

*30.1, (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".*

*34. 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.***

Le osservazioni che seguono, quindi, vanno lette come strettamente legate alle premesse indicazioni del Tribunale amministrativo.

1. Suddivisione dell'opera in due stralci funzionali

Il completamento della SS 675 "Umbro-Laziale" (Tratto Monte Romano est – Civitavecchia), nella precedente progettazione (progetto preliminare del tracciato Verde) è stato trattato come un **unico progetto**. Al contrario, l'attuale procedura riguarda i primi 5 km dell'opera, Monte Romano est - Tarquinia, nello specifico l'aggiramento dell'abitato di Monte Romano fino al ricongiungimento con la SS1 bis (svincolo di Tarquinia).

Ad oggi quindi, la suddivisione in due stralci, mancando l'individuazione del 2° stralcio, risulta una parcellizzazione della VIA e della VINCA che non permette una **valutazione complessiva** degli impatti ambientali e delle incidenze sui siti Natura 2000.

Secondo un principio generale affermato in più occasioni dalla giurisprudenza in materia di Valutazione di impatto ambientale (VIA), ma che è da ritenersi valido per tutte le procedure di valutazione ambientale (anche per la VINCA), *"l'amministrazione non può effettuare una valutazione parcellizzata di interventi connessi sotto il profilo soggettivo, territoriale ed ambientale, dovendo invece tenere conto della loro reciproca interazione"* (cfr. da ultimo TAR Piemonte n. 210/2020, Consiglio di Stato n. 36/2014, TAR Sardegna n. 882/2016, Consiglio di Stato n. 4163/2004, in ambito comunitario Corte di Giustizia CE, sez. III, n. 142 dd. 25.7.2008, Corte di Giustizia CE, Sez. II, causa C-2/07 dd. 28.2.2008).

Tutto ciò premesso e considerato riteniamo che non si possa intraprendere una suddivisione in lotti prima di un'adeguata valutazione di impatto ambientale (che comprenda un'appropriata Valutazione di incidenza) complessiva dell'intero tracciato e riferita a ciascuna ipotesi.

2. Osservazioni agli elaborati T00IA10AMBRE03_A e T00IA50AMBRE02_A

Pur ribadendo la necessità di una valutazione complessiva dell'intera tratta, riteniamo necessario evidenziare alcuni aspetti emersi dai seguenti elaborati: *Documento di fattibilità delle alternative* (T00IA10AMBRE03_A) e *Analisi preliminare delle alternative* (Sentenza T.A.R. 10164/2021 del 05/10/2021). *Relazione Analisi delle alternative di corridoio* (T00IA50AMBRE02_A).

Nel *Documento di fattibilità delle alternative*, nel quale Anas presenta un'analisi delle alternative relativamente al 1° Stralcio, emerge come l'ipotesi che aggira l'abitato di Monte Romano a nord sia da preferire per quanto concerne le interferenze con la ZPS IT6030004, in quanto l'aggiramento a nord rimane perlopiù esterno alla stessa. Tale documento peraltro è sostenuto dallo Studio di incidenza ambientale (T00IA50AMBRE01_A) relativo al 1° Stralcio, che riporta le medesime conclusioni.

Anas ha presentato anche il documento *Analisi preliminare delle alternative* (Sentenza T.A.R. 10164/2021 del 05/10/2021) (d'ora in avanti "Analisi delle alternative"), che, nelle finalità dichiarate dalla proponente, dovrebbe rispondere alle statuizioni della sentenza del TAR (Analisi delle alternative, §6). In realtà in questo secondo documento la proponente fa solo un primo superficiale confronto tra le ipotesi relative all'**intera tratta** di completamento dell'opera che non si configura come una Valutazione delle soluzioni alternative così come indicata nelle Linee guida nazionali per la Valutazione di incidenza (VINCA) (GU n. 303 del 28/12/2019, di seguito LGN), ossia una Valutazione che sia *"integrata nelle verifiche previste nella fase di opportuna valutazione di cui all'art. 6.3 della Direttiva Habitat, in quanto l'analisi di ogni alternativa progettuale/pianificatoria della proposta è effettuata sulla base dei principi previsti da medesimo articolo"*, e cioè *"con gli stessi criteri della*

opportuna valutazione” (LGN, 4.1). Ne segue che tale documento non ha i requisiti dell’opportuna valutazione e, quindi, non risponde a quanto stabilito nella sentenza del TAR.

A conferma di quanto detto, Anas conclude il documento affermando che: *“Le criticità ambientali ed archeologiche della tratta Monte Romano Ovest – Civitavecchia (Autostrada A12) [2° stralcio] suggeriscono di effettuare ulteriori approfondimenti per la definizione della soluzione del tracciato ottimale”*. **Non viene quindi individuato il tracciato che comporta “i minori inconvenienti” per l’integrità della zona.**

In relazione a quanto sopra, preme evidenziare più in dettaglio i motivi per cui l’Analisi delle alternative che Anas propone relativamente al progetto complessivo risulta difforme a quanto stabilito nella sentenza del TAR e nelle LGN.

Come già riportato nella Premessa alle presenti osservazioni, il TAR Lazio ha chiarito l’iter da seguire in vista della *“riedizione dell’azione amministrativa”*: *“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”*.

Le **conseguenze ambientali** nel contesto della sentenza 10164/2021, che tiene conto delle statuizioni della sentenza della Corte di Giustizia dell’Unione Europea C-411/19 (16 luglio 2020), vanno interpretate nel solco della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat); ne discende che la *“comparazione dei vari tracciati autostradali – quanto alle conseguenze ambientali da ciascuno derivanti”* è da intendersi **‘comparazione dei vari tracciati in considerazione della maggiore o minore incidenza rispetto agli obiettivi di conservazione del sito Natura 2000’**. Questa interpretazione è confermata ancora nella sentenza del TAR:

24.1. Tuttavia - ha ulteriormente precisato la Corte - “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 [punto 40 della sentenza della Corte di Giustizia].

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” [punto 44 della decisione della Corte].

24.3. Nella individuazione delle misure “alternative”, che precludono la realizzazione di progetti idonei a compromettere l’integrità di una zona speciale di conservazione, non si deve avere riguardo, dunque, ai costi economici, ma solo all’esistenza di eventuali misure “alternative”, che possano comportare un impatto minore sulla “integrità della zona interessata”.

Posta quindi la necessità di una valutazione delle soluzioni alternative al solo scopo di individuare quella che comporta il minor impatto sull’*integrità della zona interessata*, le modalità di svolgimento della valutazione sono chiaramente indicate nelle LGN come **criteri obbligatori**: *l’esame delle soluzioni Alternative deve avere il solo scopo di fare in modo che l’impatto sulla rete Natura 2000 sia nullo o comunque sotto la soglia di significatività; gli unici criteri che devono essere presi in*

considerazione devono essere quelli ambientali ed in particolare occorre valutare la potenziale incidenza sugli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 interessati (LGN, 4.2).

Le LGN specificano anche che “Nel rispetto della Direttiva Habitat deve, dunque, prevalere il valore della biodiversità rispetto alle tipologie di proposte, qualsiasi esse siano, affinché presentino una interferenza minima o nulla nei confronti dei siti Natura 2000 interessati” (LGN, 1.4).

Inoltre, come già detto, **la valutazione delle alternative deve “essere integrata nelle verifiche previste nella fase di opportuna valutazione di cui all’art. 6.3 della Direttiva Habitat, in quanto l’analisi di ogni alternativa progettuale/pianificatoria della proposta è effettuata sulla base dei principi previsti dal medesimo articolo”, e cioè “con gli stessi criteri della opportuna valutazione”** (LGN, 4.1). **“Le soluzioni devono quindi essere comparate fra di loro rispetto a ciascun habitat, habitat di specie e specie interessati dall’incidenza significativa”** (ivi, 4.2) ed **“è importante menzionare tutte le soluzioni considerate e il loro rispettivo impatto sul sito/sui siti Natura 2000”** (LGN, 4.1). Al contrario, l’unica sezione nella quale la proponente effettua, seppure in maniera generica, un confronto riconducibile per sommi capi alla rete Natura 2000 è il §5.4 (*Confronto delle alternative in merito al contesto naturalistico di pregio*), nel quale, dopo aver trattato gli aspetti generali, si affrontano le criticità legate al Grillaio e, nel §5.4.4, l’analisi derivante dagli aspetti legati alla biodiversità.

Sebbene dunque l’*Analisi preliminare delle alternative* non possa considerarsi una valutazione delle soluzioni alternative così come richiesta dalla sentenza del TAR, riteniamo comunque opportuno, nell’ottica di una valutazione complessiva del progetto, mettere in evidenza alcune indicazioni emerse.

L’Analisi in oggetto riguarda ipotesi che per la gran parte prevedono l’**aggiramento a sud** dell’abitato di Monte Romano: il **Corridoio Tarquinia**, l’ipotesi Viola (aggiramento a nord); il **Corridoio Mignone**, ipotesi Verde (aggiramento a sud) e il **Corridoio Ranchese**, ulteriormente suddiviso in 3 ipotesi, Gialla, Ciano e Grigia (sempre con aggiramento a sud) (cfr. **figura 1**). In particolare nel documento le ipotesi Ciano e Grigia, relative al Corridoio Ranchese, vengono descritte come **“ottimizzazioni” progressive ai fini ambientali** dell’alternativa Gialla concertata dalla proponente con gli enti locali, che è a sua volta un’ottimizzazione del tracciato Blu (SIA del 2015).

Le conclusioni relative alla componente biodiversità – a cui deve riferirsi prioritariamente la valutazione delle soluzioni alternative come ribadito nella sentenza del TAR –, estremamente schematizzate nelle tabelle 5.5 e 5.6, evidenziano come per il primo stralcio risulti ‘migliore’ l’alternativa Viola, mentre per il secondo stralcio sono ‘migliori’ la Viola e la Grigia. Emerge infatti che il tracciato Viola è quello che dal punto di vista ambientale appare meno dannoso. Lo prova anche il fatto che l’alternativa del Corridoio Ranchese “ottimizzata” ai fini ambientali è la Grigia, che vira verso nord e torna in affiancamento alla SS 1bis.

In relazione a quanto sopra, data la chiarezza delle statuizioni del TAR, risulta incomprensibile il motivo per cui, fatta eccezione per l’ipotesi Viola, le nuove ipotesi alternative aggiunte nell’*Analisi preliminare delle alternative* siano tutte localizzate nella parte centrale della ZPS, con la conseguenza di massimizzare la superficie di interferenza tra l’opera e il sito Natura 2000 anziché prevedere ipotesi più esterne al sito.

FIGURA 1 Ipotesi di tracciato contenute nell'Analisi preliminare delle alternative (T00IA50AMBRE02_A)

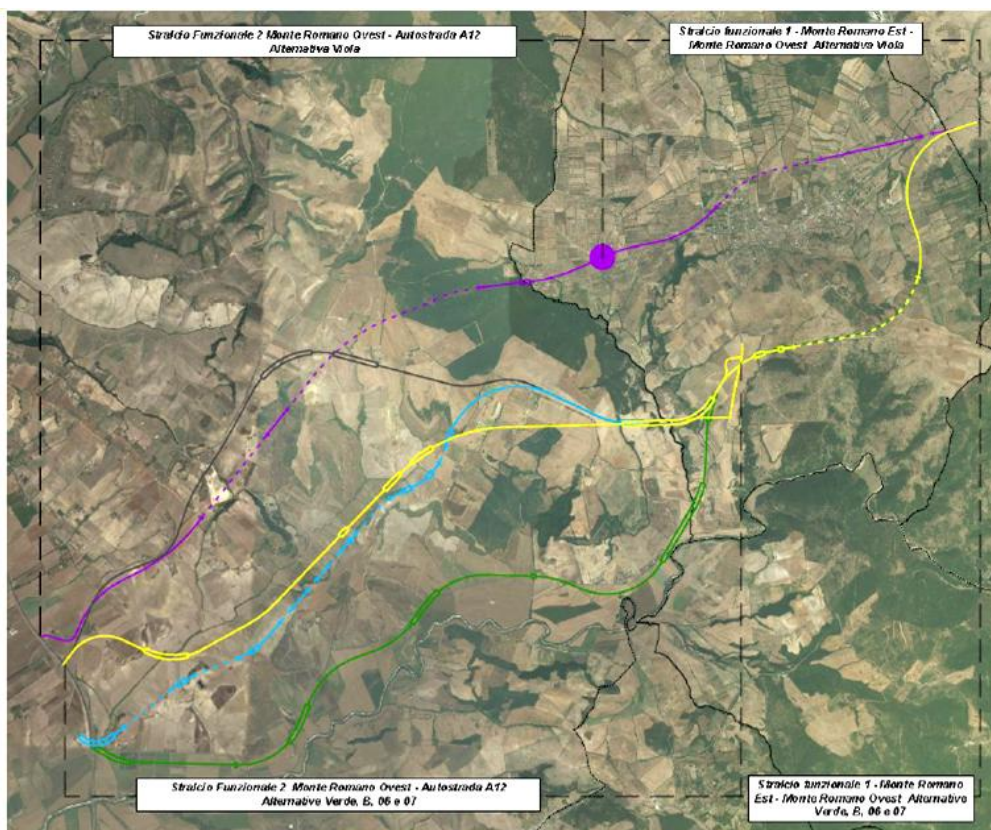


Figura 4-2 Alternative poste a base dell'analisi

Considerando che nelle seppur parziali conclusioni dell'Analisi preliminare delle alternative (T00IA50AMBRE02_A) l'ipotesi Viola e Grigia sono risultate le meno dannose rispetto alla componente relativa alla biodiversità, posto che il tracciato Viola – come riportato nel §1.3 della *Relazione generale tecnica illustrativa* (T00EG00GENRE01_A) – è stato accantonato **“Data la difficoltà di reperire gli ingenti fondi necessari per il finanziamento”**, sarebbe forse opportuno valutare finalmente le effettive incidenze sui siti Natura 2000 di tutte le ipotesi di tracciato, senza escludere – aggiungiamo noi – **“tipologie progettuali differenti, in grado di garantire il raggiungimento del medesimo interesse pubblico e finalità della proposta originale”** (LGN, 4.3). Nel caso specifico, relativamente al 2° Stralcio, si potrebbe valutare il ricorso a una tipologia stradale di tipo 'C – Strada extraurbana secondaria'. Riportiamo a tal proposito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (prot. n. 65/16), rilasciato il 27 gennaio 2017 in sede di Conferenza dei servizi relativamente al tracciato Verde, che peraltro tiene conto dei flussi di traffico dichiarati allora da Anas, non difforni da quelli odierni:

*I risultati [dello studio di traffico] che se ne sono tratti mostrano **livelli di traffico medio-bassi in relazione al tipo di strada prescelto [B – extraurbana principale]** (TGM pari a 7000 veicoli totali / 9550 veicoli equivalenti al 2020; 9600 v. tot. /12700 v. eq. al 2030), sebbene con **una significativa presenza di traffico pesante** (21% sul corridoio e 23 % sulla tratta). Tale ultima condizione, unitamente alle caratteristiche degli spostamenti e*

al livello gerarchico nella rete, ha comunque suggerito di mantenere una tipologia stradale appartenente al livello "B – Strada extraurbana principale".

In merito tuttavia, pur considerando la sostanziale appropriatezza delle sopra richiamate valutazioni, l'Assemblea rileva che, nella fase progettuale sviluppata – anche in considerazione della **numerosità delle alternative poste a confronto** – **non è stata considerata anche la possibilità di servire il collegamento con un'infrastruttura stradale di livello subordinato, ossia per mezzo di una strada di tipo "C – extraurbana secondaria"**. In tale ipotesi, per poter risolvere o mitigare le criticità indotte dalla **compresenza di traffico pesante e leggero** (specialmente in corrispondenza di livellette aventi elevata pendenza longitudinale), **si sarebbe potuto far ricorso, in alcuni tratti, all'adozione delle previste corsie supplementari per veicoli lenti** (cfr. paragrafo 4.2 delle norme allegate al D.M. 5.11.2001).

In considerazione della **numerosità delle alternative poste a confronto**, il Consiglio si chiede perché la possibilità di servire il collegamento con una strada di tipo "C – extraurbana secondaria" non sia mai stata considerata. Oggi ce lo chiediamo anche noi, dati i numerosi vincoli ambientali e di altra natura presenti nell'area interessata dal 2° Stralcio.

Pertanto, mentre l'ipotesi del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si riferiva al tracciato Verde e quindi a una nuova opera, nel contesto attuale, dato che la parte terminale del 1° Stralcio si ricongiunge alla SS1 bis, si tratterebbe di sfruttare del tutto o in parte la strada statale esistente, che andrebbe adeguata. La stessa proponente, nel documento *Analisi preliminare delle alternative*, descrive così l'ipotesi nel Corridoio Tarquinia: "dall'uscita della Galleria Colistro [aggiramento a sud, ma sappiamo che l'ipotesi odierna aggira a nord] si connetterebbe all'attuale SS1 bis, continuando poi verso la Tirrenica con un allargamento in sede o in affiancamento".

Anche la fattibilità di questa ipotesi andrebbe valutata nell'ambito della valutazione complessiva dell'intero tracciato, al fine di includere tutte le possibilità che rispondono al *medesimo interesse pubblico*.

Distinti saluti



Aldo Marco Verner
presidente della Lipu odv

anche per conto di
WWF Italia onlus
Italia Nostra onlus
Gruppo d'Intervento Giuridico odv