

ItaliaNostra
Onlus



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

E.prot DVA - 2015 - 0022218 del 03/09/2015



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

Alla Divisione II - Sistemi di valutazione ambientale
Commissione VIA - VAS
Dva-II@minambiente.it

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

Regione Lazio
Assessore Infrastrutture, politiche abitative e
Ambiente
c.a. Dott. Fabio Refrigeri
assessore.refrigeri@regione.lazio.it

Direzione Generale, Infrastrutture, Ambiente e
Politiche abitative
c.a. Dott. Mauro Lasagna
infrastrutture@regione.lazio.legalmail.it

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

Oggetto: Progetto preliminare del tratto terminale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo Intermodale di Orte per il completamento dell'asse viario est-ovest (Civitavecchia-Ancona) 2012-IT-91060-P - Tronco *tra Monte Romano Est e Civitavecchia* - progettazione preliminare di circa 18 km - Osservazioni e rilievi.

I sottoscritti

Nicola Caracciolo, Presidente Onorario, in nome e per conto Italia Nostra, ;

Simona Ricotti e Marzia Marzoli, in nome e per conto del Forum Ambientalista;

entrambe associazioni di tutela ambientale, riconosciute dal Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art. 6, comma 9 della legge 349/86,

unitamente a

Marco Tosoni, Presidente della sez di Tarquinia della CIA (Confederazione Italiana Agricoltori)

Nicola Buonaiuto, portavoce del Comitato per il Comitato per il diritto alla Mobilità di Tarquinia



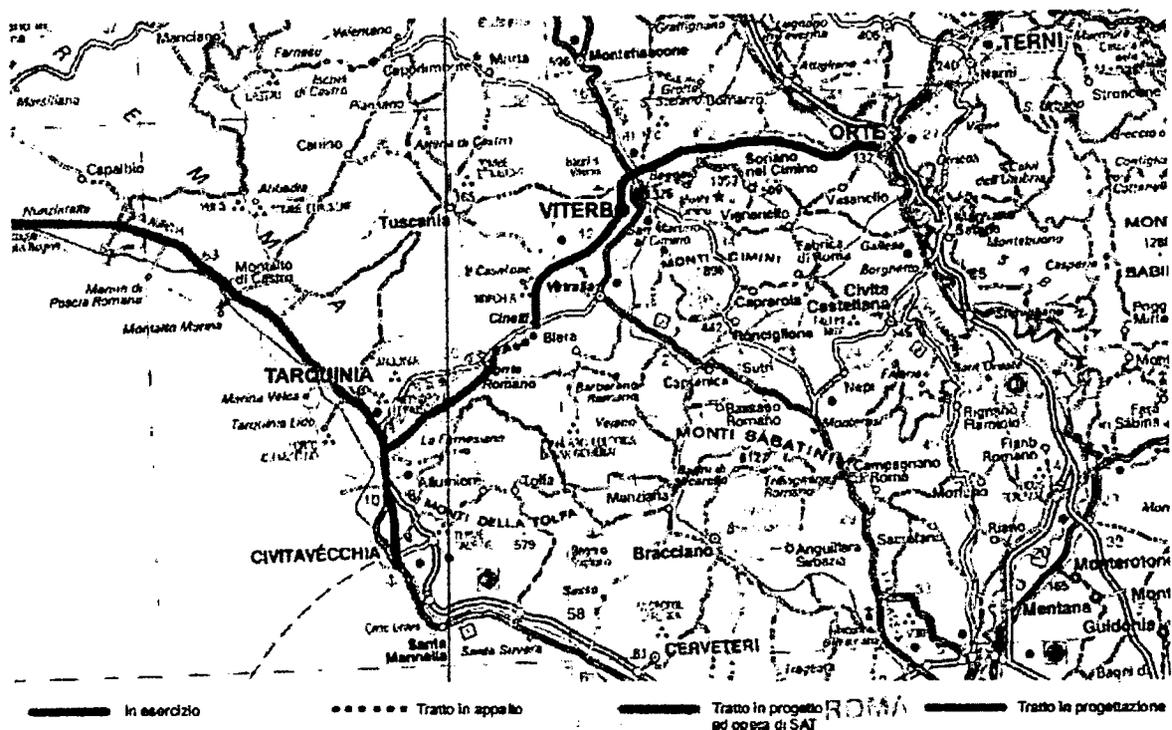
Virginia Borgi, Francesco Trogu, Francesca Boschetti, Carlo Borgi, Marina Censasorte abitanti in area limitrofa al tracciato prescelto e ad altri abitanti e aziende agricole, abitanti e/o operanti in Località Montericcio nella Valle del Fiume Mignone di cui si allega sottoscrizione alla presente, in ordine al progetto in oggetto, ai sensi dell'art. art. 183 comma 4 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i., presentano osservazioni e rilievi inerenti:

- La mancata analisi dell'effetto intrusivo del progetto nel paesaggio e delle modifiche alle visuali preesistenti con particolare riferimento ad aree di pregio naturale, storico e archeologico come la valle del Mignone inserita nella Rete Natura 2000 come zona ZPS;
- L'espressa violazione dell'art. 1 della **Convenzione di Aarhus** per la mancata partecipazione del pubblico e informazione del progetto agli abitanti del territorio interessato dall'infrastruttura:

Premesso:

- che il progetto 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

Il Tronco tra *Monte Romano Est* e *Civitavecchia* - progettazione preliminare di circa 18 km.



Considerando che, nella cronistoria di cui alla Relazione Generale RE01A, si descrivono le motivazioni del riesame della progettazione della "tratta Monte Romano Est - Civitavecchia", si riportano le parti salienti per sostanziare le osservazioni al tracciato scelto da ANAS.

Il primo progetto fu approvato del Consiglio di Amministrazione ANAS con delibera n. 32 del 08 marzo 2007 e fu presentato anche al CIPE nel luglio 2007, ottenendo i seguenti pareri ed autorizzazioni:

- parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici (DG/BAP/S02/34.19.04/22642 del 20 dicembre 2007);
- parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, relativo alla "Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA" (DSA/2008/21538 del 04 agosto 2008);
- parere della Regione Lazio, Dipartimento Territorio, Direzione Regionale Infrastrutture, contenente anche i pareri espressi dai Comuni (DGR n. 677 del 26 settembre 2008).

Ma l'intervento non ottenne il finanziamento dal CIPE.

Le varianti adottate, in risposta alle prescrizioni del Decreto VIA (nonché tra il 2001 e il 2003), pur doverose per la salvaguardia delle emergenze archeologiche e per il rispetto dei numerosi vincoli presenti, furono infatti determinanti nel far lievitare i costi di realizzazione. Anas decise di conseguenza di procedere per stralci funzionali.

Nel 2009, Anas inoltrò al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la richiesta dei Fondi per le Aree Sottoutilizzate FAS 2007-2013, quale copertura finanziaria per lo stralcio, già approvato dal Consiglio di Amministrazione ANAS con delibera n. 96 del 28 maggio 2009, relativo alla tratta di circa 12,7 km "Monte Romano Ovest - Cinelli", comprensiva della galleria necessaria ad aggirare l'abitato di Monte Romano.

In seguito, nel febbraio 2011, l'Anas ripropose al Ministero lo stralcio, limitandone lo sviluppo alla tratta "Monte Romano Est - Cinelli", ovvero escludendo la galleria per aggirare l'abitato di Monte Romano.

Il progetto della tratta di 6,4 km "Monte Romano Est - Cinelli", ovvero il "3° Tronco - Lotto 1 - Stralcio B", ottenne, a questo punto, l'approvazione da parte del CIPE con delibera n. 11 del 05 maggio 2011, anche alla luce del finanziamento, di complessivi 116,96 M Euro, che, nel frattempo, la Regione Lazio aveva disposto a favore dell'Anas per il completamento della SS675 "Umbro - Laziale" (DGR n.178 del 29 aprile 2011).

Il progetto definitivo, così approvato, prevedeva il passaggio a monte dell'abitato di Monte Romano, con un costo di realizzazione pari a circa 763M euro (Figura 4, tratta "viola").

Data la difficoltà di reperire gli ingenti fondi necessari per il finanziamento del 2° Tronco, si passò all'elaborazione di varianti progettuali che risolvessero alcune delle criticità alla base della lievitazione dei costi.

Nel giugno 2011, la Regione Lazio propose una variante che prevedeva il passaggio a valle dell'abitato di Monte Romano (Figura 4, tratta "blu").

Successivamente, la Provincia di Viterbo, partendo dalle stesse considerazioni, propose un'ulteriore variante, prossima alla piana del Mignone e, nel tratto iniziale, conforme alla variante della Regione Lazio (Figura 4, tratta "rossa").

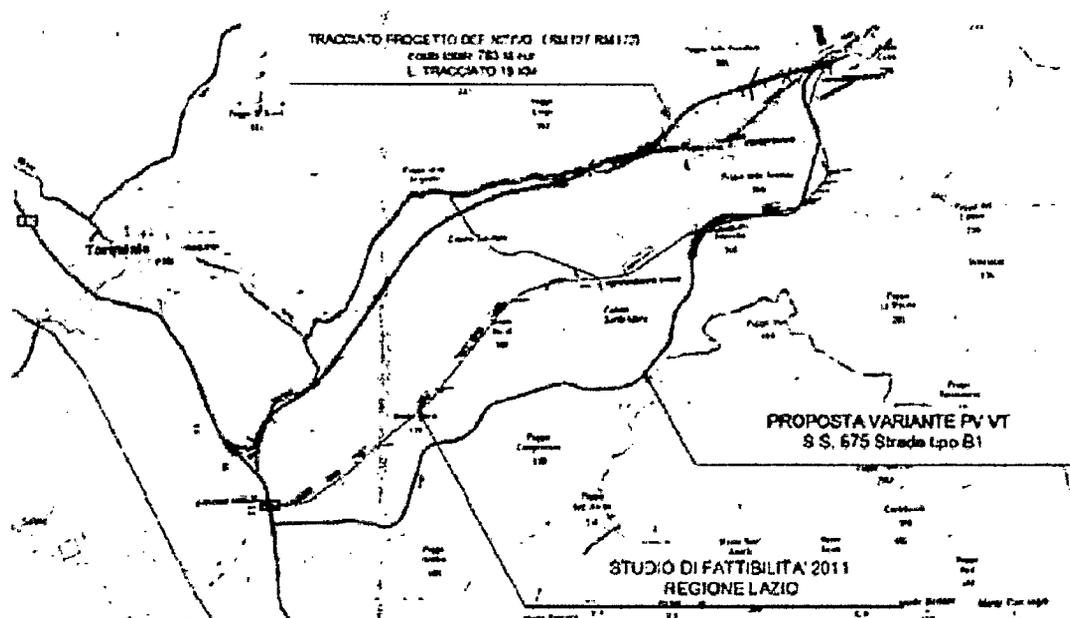


Figura 4 - Corridoi alternativi proposti dagli Enti

A tali proposte seguirono numerosi incontri e confronti tecnici, a seguito dei quali, accogliendo esigenze e richieste espresse dai vari Enti Locali coinvolti, Anas si attivò per lo studio di un tracciato alternativo al progetto del 2° Tronco con lo specifico obiettivo di ridurre i costi di realizzazione.

Nel febbraio 2013 è stata quindi presentata la richiesta di cofinanziamento per la stesura del progetto preliminare della variante del 2° Tronco, a valere sui fondi comunitari TEN-T, e sottoscritta la "Convenzione con l'Autorità Portuale di Civitavecchia", con la quale la stessa si è fatta carico degli oneri per la progettazione preliminare nelle more del cofinanziamento comunitario.

Nel successivo aprile, inoltre, fu definito, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, un "Protocollo d'Intesa" con il quale fu ribadita la strategicità dell'opera per il contesto territoriale e sancito l'impegno di tutte le Amministrazioni al completamento del collegamento.

L'11 novembre 2013, l'Agenzia TEN-T, con Decisione della Commissione n°C(2013)7912, approvò il cofinanziamento per la "Progettazione Preliminare ed analisi economica del tratto terminale del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte per il completamento dell'asse viario E-W Civitavecchia - Ancona".

Le alternative di progetto

Nell'analisi comparativa delle alternative di progetto è stata valutata anche l'alternativa "zero", ovvero il non intervento, ma visto che tale direttrice, di cui l'itinerario fa parte, era inserita all'interno degli accordi di programma di scala europea, confermata dagli strumenti programmatici nazionali e nuovamente da quelli a scala regionale, l'opzione "zero" è andata, secondo i proponenti, in contrasto con la totalità dei piani sviluppati alle diverse scale.

Successivamente, sulla base delle esigenze dei vari Enti interessati, sono stati definiti i criteri di base per l'individuazione del corridoio ottimale per la giacenza del tracciato, ovvero :

- fascia di studio situata a Sud rispetto al tracciato definitivo approvato;
- superamento del comune di Monte Romano da sud-est;
- riduzione del numero di opere d'arte, come gallerie e viadotti, al fine di ridurre i costi;
- minimo impatto ambientale;
- evitare le aree delle Necropoli di Tarquinia e le aree di a rischio archeologico.

Tali cardini progettuali hanno portato alla rianalisi del territorio e all'individuazione di un'area di studio su cui sviluppare le alternative.

Il confronto effettuato tra le alternative comprende comunque il tracciato del progetto definitivo approvato, poiché proprio perché approvato rappresenta un percorso fattibile. E' necessario quindi che il nuovo tracciato delineato si confronti con i valori di un'infrastruttura valutata realizzabile.

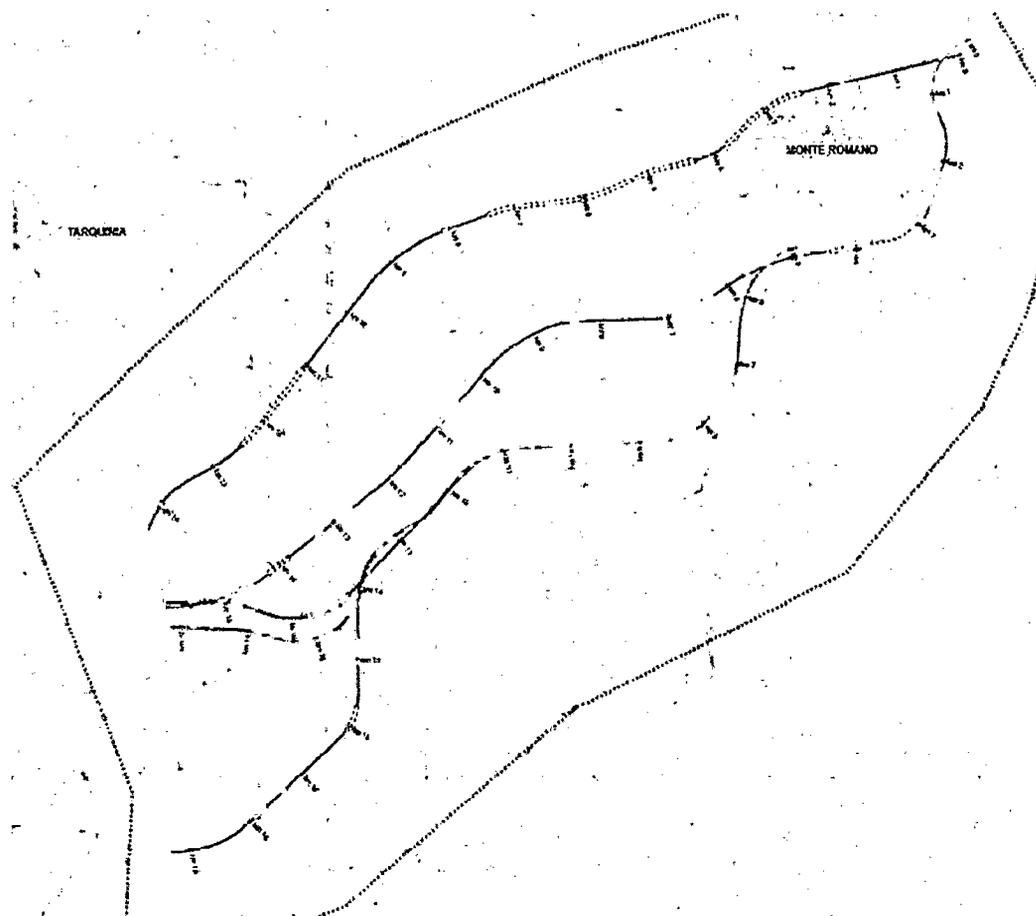
Sono quindi stati analizzati 3 corridoi all'interno dei quali localizzare i tracciati:

1. Corridoio di monte (tracciato definitivo approvato VIOLA)
2. Corridoio collinare intermedio (tracciato BLU proposto dalla Regione Lazio)
3. Corridoio di valle (comprende il tracciato ROSSO, proposto dalla Provincia di Viterbo, e il tracciato VERDE elaborato dall'ANAS).

I percorsi alternativi studiati si sono concretizzati in 3 alternative, una delle quali rappresentata dal progetto definitivo approvato VIOLA.

I tracciati alternativi sono:

- il tracciato BLU, che ricalca sostanzialmente la proposta dello studio di fattibilità della Regione Lazio nel 2011;
- il tracciato VERDE, che ripercorre in parte la proposta della Provincia di Viterbo, ma che contiene varianti sostanziali sia lungo la valle del Mignone sia nella parte finale dove si prevedono tre soluzioni alternative tra cui una che scavalca il Fiume Mignone



Corridoi alternativi proposti dagli enti

Il tracciato VIOLA

Il tracciato VIOLA corrisponde al progetto definitivo approvato ma non realizzato in quanto mai finanziato stanti gli elevati costi di realizzazione.

La peculiarità di questo tracciato è il passaggio a nord dell'abitato di Monte Romano che presenta maggiori problematiche rispetto alla proposta dei nuovi tracciati che son situati tutti a sud-est di questo comune.

Come già detto, questo tracciato è quello giacente più a nord, all'interno del corridoio di monte, ha una lunghezza di Km 20+700 e si sviluppa da Ovest verso Est; inizia in corrispondenza dello Svincolo di Cinelli, al km 21+000 della SS1 bis, e termina al Km 87+000 della SS.1 "Aurelia", a circa due chilometri a nord dell'attuale ponte sul Fiume Mignone.

Questo tracciato incontra delle criticità in particolar modo nelle vicinanze di Tarquinia, punto nel quale l'infrastruttura attraversa un territorio di grande pregio, dovuto soprattutto ai vincoli archeologici esistenti (Parco di Tarquinia) ed alla sua morfologia.

La "soluzione" più vantaggiosa per poter attraversare questo sito fu definita il passaggio in galleria naturale con una profondità di almeno 15 m dal piano campagna, così come prescritto, in modo da essere al di sotto della quota archeologica e ottimizzando l'ottenimento della maggiore copertura possibile, con gli aspetti tecnici: lunghezza dei forni, posizionamento degli imbocchi, metodologie di scavo, ecc.. Il tracciato in tale tratto si sviluppa nelle immediate vicinanze della necropoli di Tarquinia, nella quale sono presenti tombe etrusche di particolare importanza, e attraversa, inoltre, le aree ubicate a sud della attuale SS 1 bis che sono classificate dal Comune di Tarquinia come zone ad alto valore agricolo essendovi situati, da decenni, poderi ad intensiva produzione cerealicola di particolare pregio.

Sempre nelle immediate vicinanze dell'attuale SS 1 bis si trova un antico acquedotto ad archi, in prossimità del quale il tracciato presentato in VIA prevedeva la realizzazione di un viadotto, che il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali ha prescritto di eliminare per problemi paesaggistici.

Tale prescrizione fu recepita nel progetto successivamente approvato, prevedendo due gallerie naturali per oltrepassare le zone vincolate senza interferire con i ritrovamenti archeologici.

La realizzazione delle gallerie naturali, considerando le caratteristiche dei terreni attraversati, ha imposto un interasse tra gli assi stessi dei fornicati pari a m 35,00, determinando nei tratti di approccio agli imbocchi delle aree intercluse tra le carreggiate. Tali aree, considerando la notevole quantità di materiale proveniente dallo scavo delle gallerie, sono state previste colmate ed armonizzate con opportuni interventi di mitigazione ambientale.

Per quanto riguarda il resto del tracciato, si riscontrano delle difficoltà risolte con passaggio in galleria nei pressi del Comune di Monte Romano e della zona boscata chiamata Macchia della Turchina.

Il tracciato BLU

Il tracciato Blu ricalca la proposta della Regione Lazio e interessa aree del Comune di Monte Romano e del Comune di Tarquinia.

La caratteristica di questo tracciato è la giacitura all'interno del corridoio centrale collinare, si trova ad attraversare numerose aree agricole anche di pregio e si configura come il tracciato più corto risultando di 15,832m.

La parte iniziale risulta coincidente con il tracciato Verde in modo da non creare differenze, supposto che si trovi la forma migliore di attraversamento dell'area. Superando il comune di Monte Romano il tracciato curva ed entra in galleria (L=1440m) piegando poco più a ovest rispetto al Verde, attraversando la parte centrale del fuso di studio.

Il tracciato in planimetria appare meno impegnativo, risultando più rettilineo, ma il suo profilo longitudinale evidenzia le criticità. Oltre ad attraversare aree di pregio dal punto di vista ambientale e paesaggistico, come viene ampiamente descritto nella relazione paesaggistica, il tracciato attraversa valli molto incise, e interessa zone PAI sottoposte a tutela per pericolo di frana. Oltre alla Galleria di 1440m, il tracciato utilizza le seguenti opere d'arte: Viadotto Paoloforma di 120 m. con pile Hmax = 13 m., Viadotto rotonda L = 853 m. con pile Hmax = 66 m., Viadotto Spalle Monte Riccio L= 487 m. con pile Hmax = 44 m., Viadotto Poggio Cardinale L=170m con pile Hmax 20m, Viadotto Ranchese L=429m con pile Hmax=26m, galleria Pietrara L = 418 m., Viadotto San Vincenzo L= 603 m. con pile Hmax=20 m., galleria artificiale San Vincenzo L=238m. Nella parte finale la livelletta raggiunge, anche se puntualmente, il 6,5% di pendenza. Successivamente l'infrastruttura sovrappassa l'attuale sede della SS 1bis, in corrispondenza di un fabbricato di proprietà di ANAS S.p.A.. Anche in questa zona lo studio di dettaglio del tracciato ha tenuto in debito conto della presenza di alcuni ritrovamenti di notevole valenza archeologica. Al fine di mantenere la trasparenza del tessuto podereale esistente, sono state previste alcune deviazioni ed opere di attraversamento.

Il tracciato ROSSO

Il tracciato ROSSO non viene considerato un'alternativa possibile poiché ricalca quasi totalmente la strada provinciale S.P. 97 innescando una serie di problematiche relative all'allargamento ed adeguamento della stessa che comporta un notevole impatto paesaggistico e una spesa economica superiore alla realizzazione ex novo dell'infrastruttura nonché la riprogettazione della viabilità locale.

La caratteristica principale della proposta della provincia di Viterbo (Rosso) era l'aggiramento dell'abitato di Monte Romano lato sud-est (tratta percorsa in maniera identica anche dal tracciato BLU e da quello VERDE), la discesa verso la valle del Mignone. Da qui in poi il tracciato ROSSO si attesta sopra il percorso della S.P. 97 esistente fino all'Aurelia (all'altezza circa del Km 85+500). La SP97 attualmente ha una piattaforma pavimentata di circa 5,50 metri e banchine laterali inerbite di 0,50. Con la proposta della Provincia, la piattaforma dovrebbe diventare a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia per una larghezza totale di piattaforma di 22,00m (cat.B DM 5/11/2001).

I vantaggi del tracciato rosso :

- un intervento di adeguamento e/o ampliamento di una sede esistente al posto di una nuova realizzazione (per un tratto di circa 10km);
- una riduzione degli espropri dovuta al mancato coinvolgimento di nuove aree.

Mentre per quanto riguarda le criticità si ha:

- ripristino della viabilità locale soppressa. Poiché una strada di Categoria B non prevede accessi diretti, ma solo svincoli a livelli sfalsati, occorre realizzare una rete di complanari e opere di attraversamento (cavalcavia), in

sostituzione proprio della S.P.97 percorsa, al fine di garantire i vari accessi e i collegamenti attualmente esistenti tra le diverse aree interessate dal passaggio della nuova infrastruttura;

- l'allargamento notevole della sezione stradale con l'aggiunta delle complanari per la gestione della viabilità locale. Tale ampliamento è da sottoporsi ad analisi di fattibilità in particolar modo dal punto di vista idraulico per accertare i confini dell'area di esondazione del Mignone. Questa criticità si evidenzia soprattutto nel tratto terminale del tracciato dove, per circa 1,5 km, la SP 97 interseca un'area del P.A.I. sottoposta a tutela per pericolo di inondazione classificata al tipo B1.
- L'alta probabilità che anche se si volesse utilizzare la stessa sede il rilevato dovrebbe essere più alto e comunque protetto, e questo ridurrebbe i vantaggi dal punto di vista economico.

Il tracciato VERDE sviluppato e descritto successivamente tiene conto delle problematiche e dei punti di forza del tracciato ROSSO, esso si sviluppa nelle vicinanze della strada provinciale senza però sovrapporsi.

Per le suddette criticità di natura economica, paesaggistica e di mobilità e per il fatto che il tracciato VERDE, ricadente all'interno dello stesso corridoio, si proponga come itinerario simile ma come alternativa più interessante, l'ipotesi del tracciato ROSSO è stata abbandonata.

Il tracciato VERDE

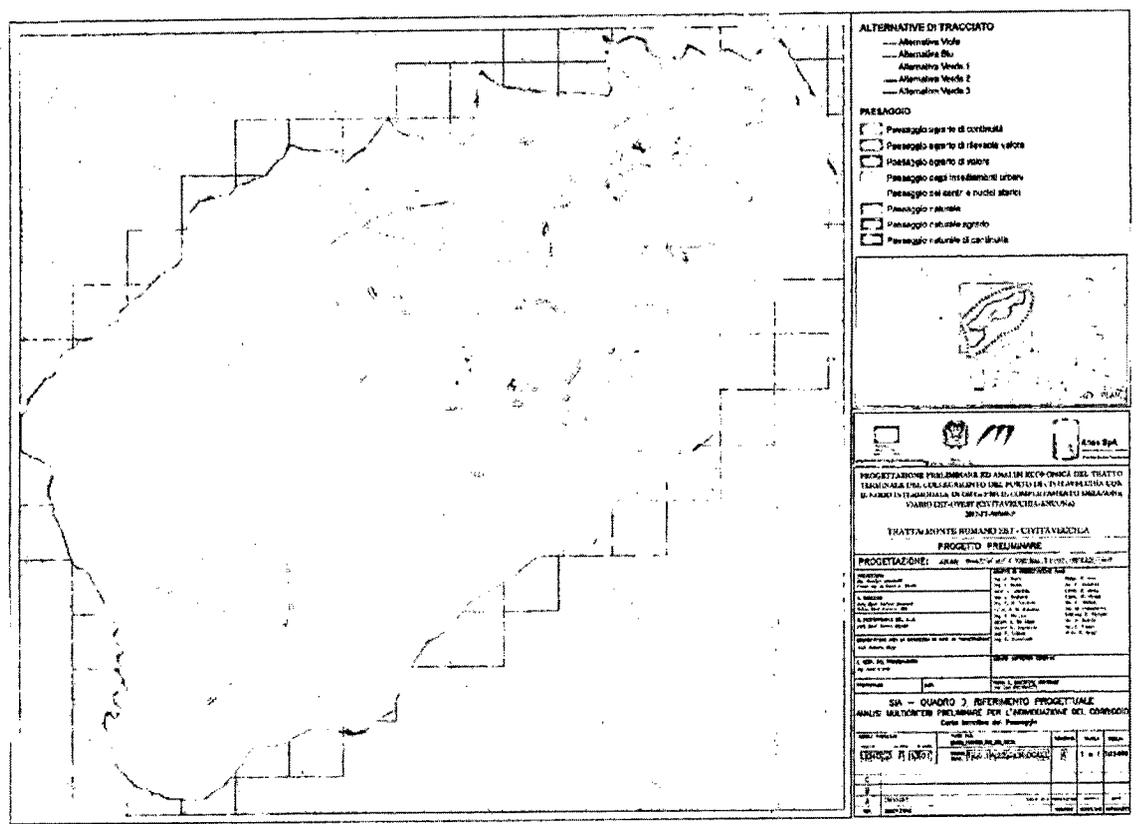
Questo percorso, **sviluppato dell'ANAS**, presenta nella parte terminale 3 possibili alternative. L'intero tracciato ricade all'interno del corridoio di valle, fatta eccezione per la VAR 3; l'intero tracciato è collocato in riva destra del fiume Mignone.

Come già accennato questo tracciato tende a collocarsi nelle vicinanze della SP 97 senza però sovrapporsi, fatta eccezione per la VAR 1.

Dopo lo svincolo di Monte Romano Est l'asse percorre la campagna aggirando l'abitato da sud-est. Si mantiene in leggero rilevato, scavalca la provinciale esistente e la S.P. Barbaranese e lungo un raccordo **planimetrico** $R=800m$ comincia a scendere di quota. In questa parte di tracciato per la particolare orografia del terreno, la livelletta raggiunge una pendenza longitudinale del 5.37% e si utilizzano diverse opere d'arte: la galleria Calisto di 1440m, e due viadotti il Selvarella ($L=139m$) e il viadotto Rotonda ($L=96m$) entrambi con pile che non raggiungono i 20m di quota. Prima di giungere nella valle del Mignone il tracciato si mantiene sulla sinistra idraulica del torrente Nasso e scende lungo il fianco della collina. Con un'arcata di Raggio 1300m e con un viadotto (Nasso $L=603m$, pile $H_{max}=24m$) attraversa la depressione del torrente e si immette nella valle lungo la sponda destra del Mignone, a monte della Provinciale (S.P.97), a quota circa 60m. Prosegue poi risolvendosi fino a quota 80m, interessando le zone più collinari denominate "Spalle di S. Maria", dove è presente un altro viadotto (S. Maria $L=255m$ con pile $H_{max}=22m$) e "Spalle di Montericcio".

In questo tratto sono presenti versanti in frana e sono in corso indagini per valutare la migliore possibilità di attraversamento. Al km 10+000 è presente il Viadotto Valle Mignone di $L=487m$ con pile di $H_{max}=26m$. I valori dei raccordi planimetrici sono intorno a 1200m- 1300m, e la livelletta longitudinale non supera il 2.5%; la quota di progetto è intorno ai 35m. Da questo punto in poi il corridoio verde fin qui descritto si dirama in tre diverse soluzioni.

Prima di descrivere le varianti della parte finale occorre ricordare che sin qui il tracciato Verde garantisce il mantenimento e l'uso della SP 97 esistente, tende ad adattarsi alla morfologia del terreno con l'impiego di opere d'arte non eccessivamente onerose, si mantiene ad una quota più alta rispetto all'alveo del Fiume Mignone e si colloca alle spalle dei fabbricati esistenti lungo la SP97. Il passaggio a mezza costa, in prossimità della progressiva 8+000 circa, comporta però l'interessamento marginale di aree sottoposte a tutela per pericolo di Frana di tipo A e C. **Per tale criticità come si è detto si stanno eseguendo indagini.**



Le tre ipotesi di completamento del corridoio VERDE

Nella **prima ipotesi (VAR1)**, il tracciato ha inizio dalla progressiva 10+000 del Tracciato Verde precedentemente descritto e termina innestandosi al km 85.500 circa della S.S.1 Aurelia (svincolo loc. Montericcio).

Il tracciato, in continuità ai criteri di progettazione del primo tratto, percorre lateralmente la SP 97 attestandosi ad una quota di progetto mediamente più alta di circa 20 m. fino al km 13 circa, con la necessità di adottare delle sezioni stradali cosiddette a "Mezzacosta".

Superata la zona di Montericcio il tracciato interseca in più punti la SP 97 esistente affiancandosi poi sulla stessa provinciale nel tratto finale, come già proposto nell'ipotesi della Provincia di Viterbo.

La principale criticità di questa ipotesi si evidenzia soprattutto nel tratto terminale del tracciato dove, per circa 1.5 km, la SP 97 interseca un **area del P.A.I.** sottoposta a tutela per pericolo di inondazione classificata al tipo B1 che necessita quindi, nei futuri approfondimenti di studio, l'adozione delle adeguate scelte progettuali.

Nella **seconda ipotesi (VAR2)**, il tracciato ha inizio dalla progressiva 10+000 del Tracciato Verde precedentemente descritto e termina innestandosi al km 86.400 circa della S.S.1 Aurelia (svincolo loc. Tarquinia, si tratta dello stesso punto in cui termina il tracciato BLU).

Il tracciato nella Variante 2 coincide planimetricamente con il tracciato della Variante 1 fino al km 14 circa, fatta eccezione per la parte terminale di circa 2.5 km, che interessa un corridoio più a Nord, in località "S.Vincenzo", affiancando in maniera marginale la "Valle del Mignone" e innestandosi sulla S.S.1 in corrispondenza dello Svincolo di Tarquinia Sud (km 86+400). Tale ipotesi evita l'interessamento della SP 97 nel tratto finale ed il relativo interessamento dell'area del PAI sottoposta a tutela per pericolo di inondazione classificata al tipo B1. L'ipotesi della Variante 2 presenta uno sviluppo superiore rispetto all'ipotesi della Variante 1 poiché il non interessamento delle aree sottoposte a tutela PAI comporta una soluzione di tracciato che nei fatti si allontana dallo svincolo di Civitavecchia di cui si cerca di agevolare la connessione.

Nella **terza ipotesi (VAR3)**, il tracciato ha inizio dalla progressiva km 10+000 del Tracciato Verde precedentemente descritto e termina innestandosi al km 82.200 circa della S.S.1 Aurelia (svincolo loc. Tarquinia, molto proximale al porto di Civitavecchia). Il tracciato della Variante 3 coincide planimetricamente con i tracciati delle Varianti precedenti fino alla progressiva 13+000 circa, dalla quale però il tracciato devia, rispetto ai precedenti, attraversando il Fiume Mignone e portandosi a Sud di esso e attraversando la piana denominata "dell'Organo" fino all'immissione con la S.S. 1 Aurelia al km 82+200.

Tale ipotesi garantisce: il mantenimento e l'uso della S.P. esistente e la relativa viabilità locale; permette di effettuare un collegamento più diretto con la SS 698 agevolando il collegamento con lo svincolo di Civitavecchia. L'ipotesi della Variante 3 presenta uno sviluppo superiore rispetto alle ipotesi delle Varianti precedenti comportando un notevole aumento dei costi di realizzazione, in considerazione soprattutto delle caratteristiche morfologiche delle aree interessate.

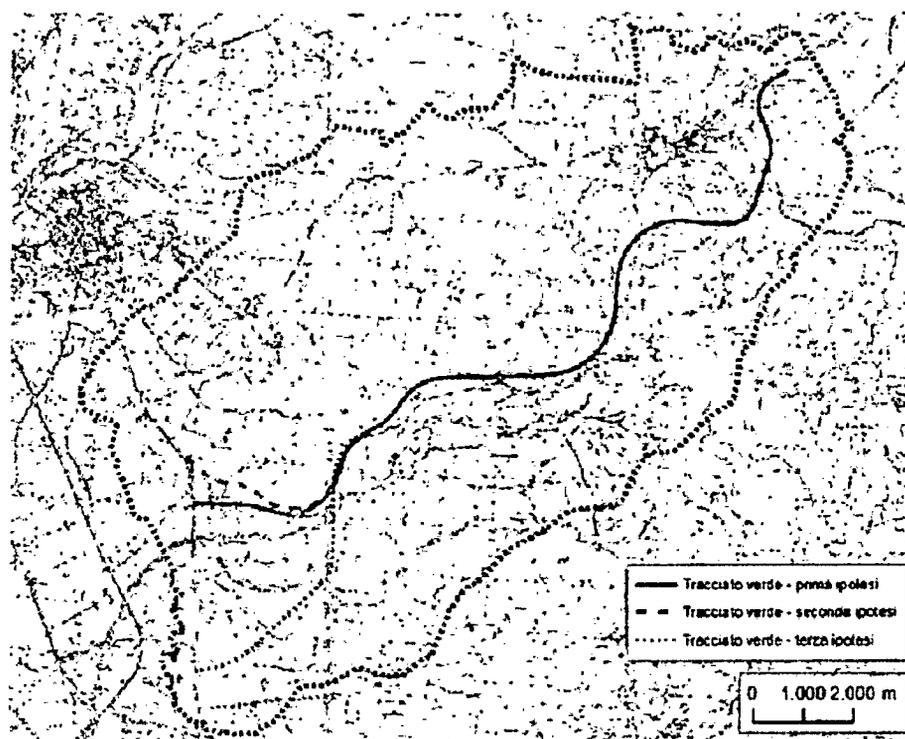


Figura 8 - Le tre ipotesi di completamento del Tracciato VERDE

Il percorso metodologico:

1. analisi e individuazione di possibili tracciati alternativi (alla soluzione tecnicamente approvata ma finanziariamente valutata non sostenibile) e scelta del corridoio preferenziale, come esposto paragrafo precedente;
2. sviluppo del progetto preliminare del tracciato selezionato.

La selezione del tracciato da realizzare sostanzialmente è stata effettuata attraverso la ricerca dei seguenti requisiti:

- fattibilità tecnica;
- compatibilità ambientale, paesaggistica ed archeologica;
- fattibilità economica;

Lo studio delle alternative di tracciato, sulla base delle esigenze dei vari Enti coinvolti, ha comportato la definizione dei criteri di base per l'individuazione del corridoio ottimale per la giacenza del tracciato, ovvero :

- fascia di studio situata a Sud rispetto al tracciato definitivo approvato;
- superamento del comune di Monte Romano da sud-est;
- riduzione del numero di opere d'arte, come gallerie e viadotti, al fine di ridurre i costi;
- minimo impatto ambientale;
- rispetto e massima distanza dalle aree delle Necropoli di Tarquinia e dalle aree a rischio archeologico.

Tali cardini progettuali hanno portato alla rianalisi del territorio e all'individuazione di un'area di studio su cui sviluppare le alternative. Per confrontare le alternative rispetto ai loro punti di forza e criticità, si è partiti dalla definizione di una struttura di analisi che potesse rappresentare tutte le caratteristiche dell'area: piani territoriali, vincoli, beni paesaggistici ed archeologici, nonché le caratteristiche tecnico-progettuali di ciascuna alternativa, compresi cantierizzazione, tempi e costi di realizzazione.

Il metodo di valutazione adottato non va inteso come un algoritmo che produca univoco risultato, quanto piuttosto come un aiuto che permetta una analisi sistematica delle alternative e che guidi il decisore verso la decisione.

Il confronto effettuato tra le alternative comprende anche il tracciato del progetto definitivo approvato, che certamente rappresenta un percorso fattibile.

In base al quadro conoscitivo maturato mettendo a sistema le analisi paesaggistiche, ambientali, archeologiche, idrauliche e geologiche, i percorsi alternativi studiati si sono concretizzati in 5 alternative.

TRACCIATI	ORANGE	PINK			
Confronto	Progetto ANAS 2001	Progetto modificato procedura 2004	Progetto modificato secondo prescrizioni DEC VIA 2007	Tracciato proposta Regione Lazio 2011	Nuovo progetto preliminare ANAS 2013
SVILUPPO (m)	15.650	15.671	14.340	15.832	17.594
RILEVATI	6.600	6.100	5.771	5.609	9.750
TRINCEE	5.956	4.125	2.161	5.517	2.200
VIADOTTI	956	1.180	110	2.663	3.554
GALLERIE ARTIFICIALI	125	1.180	125	603	100
GALLERIE NATURALI	2.012	2.991	6.173	1.440	1.970

Peso degli indicatori nell'Analisi Multicriteri

Peso degli indicatori nell'Analisi Multicriteri
Scenario finale

PTPR A	0,025		
PTPR B	0,025		
Inondazioni	0,020		
Frane	0,050		
Rete Natura 2000	0,030		
Importo lavori	0,029		
Espropri	0,006		
Interferenze	0,006		
Cantierizzazione	0,019		
Gestione terre	0,017		
Complessità tecnica	0,029		
Tempi di costruzione	0,015		
Costi di esercizio	0,029		
Paesaggio	0,012		
Varietà paesistica	0,035		
Uso del suolo	0,039		
Naturalità	0,054		
Corsi d'acqua	0,062		

Il tracciato selezionato

L'area di progetto si colloca nel tratto vallivo retrostante la fascia costiera, compreso fra l'attuale percorso della S.S.1 e l'abitato di Monte Romano. Più in dettaglio, il nuovo tracciato si sviluppa dal punto di ultimazione della "tratta Cinelli-Monte Romano" dell'asse Civitavecchia-Orte, fino allo svincolo in località Montericcio della SS1 Aurelia, con andamento Nord/Nord Est - Sud/Sud Ovest. Il percorso, avente sviluppo lineare complessivo di circa 18 km, costituisce il tratto terminale del citato "itinerario Civitavecchia-Orte" e, per un lungo tratto, si pone in affiancamento all'attuale SP97 Valle del Mignone.

L'ambito territoriale di interesse ha un assetto morfologico articolato, caratterizzato dalla presenza di variazioni altimetriche di tipo sub-collinare nel tratto nord-orientale e da un andamento pressoché pianeggiante nelle porzioni centrale e sud-occidentale, segnate dalla presenza del Fiume Mignone e dell'annessa piana alluvionale.

L'asse principale è stato progettato secondo gli standard di una strada extraurbana principale tipo B² del D.M. 5 novembre 2001, cui è associato l'intervallo di velocità di progetto 70 ÷ 120 km/h; per quanto concerne gli svincoli, sono stati progettati secondo quanto stabilito dal DM 18 aprile 2006.

La viabilità in progetto, prosecuzione del lotto "Monte Romano-Cinelli" attualmente in fase di costruzione, ha inizio a Est dell'abitato di Monte Romano, in località "Il Casalaccio", dove è prevista la realizzazione dello svincolo provvisorio con la SS1 Bis, e si conclude con lo svincolo Aurelia, connesso all'autostrada Tirrenica tramite complanari.

Con riferimento al lotto orientale "Monte Romano-Cinelli", l'asse di progetto ha inizio a valle della spalla del "Viadotto dello Zoppo". Superata la Galleria Calistro, l'asse aumenta la sua pendenza a -4% e prosegue costeggiando il fianco ovest di "Poggio del Finocchio".

Con i Viadotti *Forcone 1* e *Forcone 2* supera poi due depressioni, occupate dal "Fosso del Forcone", oltre che da un suo affluente e dal metanodotto della SNAM.

Poco oltre, per ripristinare la viabilità locale, si realizza un by-pass sotto al Viadotto *Forcone 2*. Proseguendo verso Civitavecchia, l'asse aumenta ancora la propria pendenza longitudinale fino al 6% (massimo da normativa) e costeggia, in località "Il Morto", il fianco ovest di un'altra piccola collina, di fronte al "Fosso del Nasso", fino alla Valle del Mignone in località "Piana del Vescovo". In questo tratto, sono presenti due viadotti importanti, il Viadotto *Selvarella* di 385 m e il Viadotto *Fosso del Nasso* di 1120 m. Per il Viadotto *Fosso del Nasso*, tenuto conto della prolungata sovrapposizione tra fosso e tracciato, al fine di non interferire con il sottostante ecosistema dell'omonimo "Fosso del Nasso", è stata impiegata una campata massima di 80 m con un posizionamento sfalsato delle pile tra le due carreggiate. Nel tratto che segue, all'altezza del km 8+300, si incontra la maggiore criticità del tracciato: il passaggio obbligato tra l'ansa del Fiume Mignone e la collina prospiciente a rischio instabilità di versante ("Carta geomorfologica" TO0_IA33_GEO_CG02"). Tra l'ansa del Mignone e il prospiciente versante, sono presenti un fabbricato rurale, la parte terminale della SP97, provinciale di Montericcio, e, di nuovo, il metanodotto della SNAM tra il Fiume e la provinciale (Figura 12). Nella porzione territoriale ampia 70 metri, disponibile ad ovest dell'ansa del Mignone, la progettazione ha risolto i vari condizionamenti dei luoghi (interferenze idrauliche con la viabilità e con i sottoservizi)



Figura 12 - Planimetria di progetto km 8+500 (sn) e ortofoto stato attuale (ds).

In verde il metanodotto della SNAM.

Sulla provinciale SP97 è prevista la realizzazione di una piccola variante che sottopassa una delle campate del Viadotto e si porta dalla parte opposta. Tra la progressiva 9+500 e 10+500 l'asse interseca più volte la provinciale. Si è preferito ottimizzare il tracciato di progetto ed intervenire sulla provinciale con una variante di circa 1 km ed un sottopasso. Per quanto riguarda l'altimetria, la quota di progetto ad inizio intervento è pari a 212 m. In corrispondenza dell'inizio della galleria sale fino a 234 m (progr. 2+700) e poi, lungo la piana del Mignone, scende a 28 m (progr. 9+200). In 6500 m di tracciato si ha una perdita di quota di circa 200m con pendenze longitudinali variabili tra 2% e 6%. Da qui in poi il tracciato percorre la piana del Mignone e la quota si mantiene costante fino a fine intervento. Successivamente, alla progr. 10+388, il piccolo Viadotto *Fosso del Coppo*, (L=2x30m) consente all'infrastruttura di scavare il fosso, di salvaguardare le specie vegetali presenti e di garantire l'accesso alla proprietà e ai fondi rimasti interclusi. Da qui, fino al km 14+500 il tracciato continua a svilupparsi al nord della piana del Mignone e, per quanto consentito dai vincoli della propria geometria d'asse, in affiancamento alla provinciale esistente. In questa zona è presente un'altra opera d'arte, si tratta del Viadotto *Piane di Monte Riccio* di 560 m. In località "Piane di Monte Riccio", tra la progressiva 12+000 e 12+750, l'asse attraversa l'area di esondazione, fino alla progr. 12+328 in viadotto, poi in rilevato.

All'altezza del km 14+000, sempre in località "Piane di Monte Riccio", si ha una espansione dell'area di esondazione, fino a lambire "Casale Rina". Il tracciato occupa la sede della provinciale esistente e attraversa l'area di esondazione in parte in rilevato in parte in viadotto. Per la provinciale è prevista una variante.

Tra i km 14+000 e 16+000 l'asse ruota verso Ovest, si alza di quota con il viadotto *Nefrara 1*, attraversa, principalmente in trincea, il colle "*Nefrara*", per poi proseguire nuovamente sulla "*Piana del Mignone*".

Particolare attenzione si è posta, infine, nella progettazione del tratto terminale, dal Km 15+500 in poi, fino allo svincolo con l'Aurelia, dove, dalla risultanza dello studio idrologico-idraulico di progetto, si evince l'attraversamento di un'ampia area di esondazione. Affinché il corpo stradale non generi ostacolo al deflusso superficiale, si è prevista la realizzazione di un viadotto nel tratto terminale ed una serie di tombini idraulici per garantire la permeabilità nel tratto in rilevato, come riportato nella cartografia.

Relativamente al tracciato proposto dall'ANAS (tracciato Verde) si osserva quanto segue:

- Il tracciato Viola, già autorizzato, presenta tutte le caratteristiche tecniche per la realizzazione rispetto al tracciato Verde che invece presenta numerose gravi criticità non adeguatamente considerate e ben rappresentate nel SIA presentato dall'ANAS
- 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 in questo 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 Nel SIA il tracciato VERDE, viene definito, 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.
- o Si contesta il presunto minor pregio dell'ambito del tracciato selezionato (VERDE) come evidenziato dalla Carta tematica del paesaggio (T00-IA22-GEN-DG03A) che dimostra come il detto tracciato ricada prevalentemente in area definita "Paesaggio agrario di rilevante valore"

La fattibilità economica;

- o Si evidenziano 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.

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 in oggetto (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-Tarquini. Questo sito ha restituito resti di *Palaeoloxodon antiquus*, *Equus sp* e *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:

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 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:

- mancanza 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.)

Conclusioni:

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 T00-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 (seppure con criteri pseudo-scientifici) 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 propinquinanza al fiume Mignone; quest'ultimo inoltre, nonostante le ripetute richieste, anche recenti, della popolazione residente 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 esisterebbe 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.

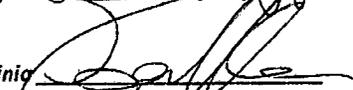
Conclusioni:

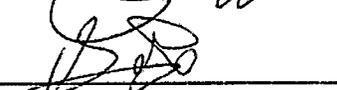
Alla luce di quanto sopra esposto, si chiede pertanto di dichiarare l'incompatibilità ambientale del tracciato prescelto, per gli aspetti precedentemente indicati (paesaggistico, ambientale, archeologico, idrogeologico, floro-faunistico ed economico, considerando che la Valle del Mignone, rispetto agli 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.

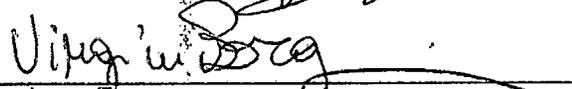
Per Italia Nostra Onlus Nicola Caracciolo – Il Presidente Onorario 

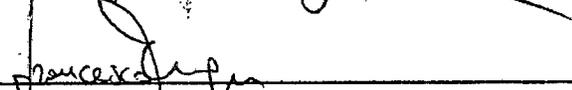
Per Forum Ambientalista Simona Ricotti – Responsabile ENERGIA 

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 

Virginia Borgi, Località Pantano di Sopra snc Tarquinia 

Francesco Trogu, Località Pantano di Sopra snc Tarquinia 

Francesca Boschetti Loc. Farnesiana snc Tarquinia 

Comitato per la Difesa della Valle del Mignone

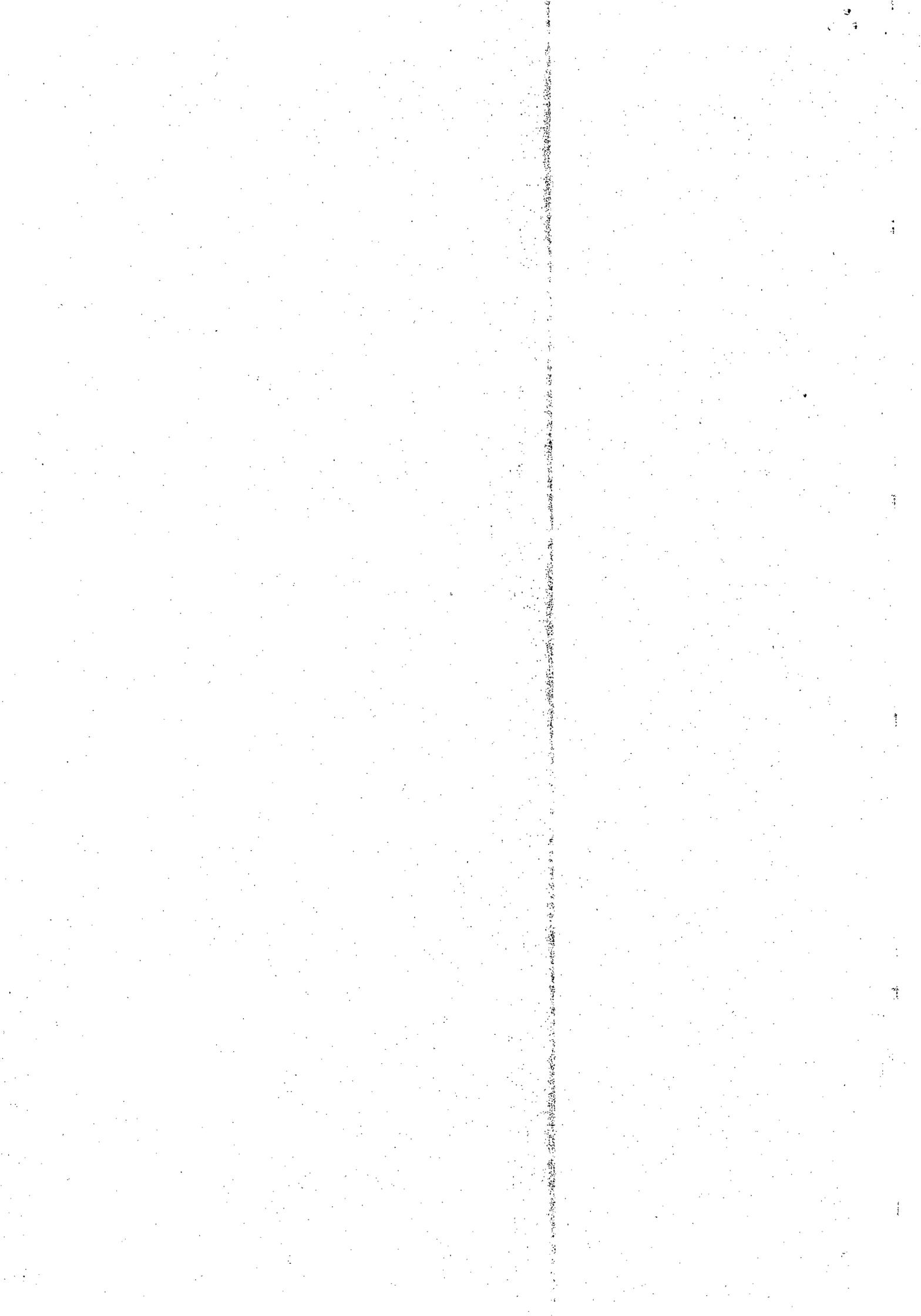
Elenco dei firmatari

30 agosto 2015

N°	Nome Cognome	Residenza	Doc.identità	Firma
1	BIANCA STEFANCA			
2	Coma Stefania			
3	GENERALI ROBERTO			
4	DIETRANGELI NAZAR			
5	MONTECOLLI Lucia			
6	MOSCETTI ADALGISA			
7	ARAVI Marco			
8	TARIANI PATRIZIA			
9	VISCONTI STEFANO			

10	FALTA MARIANI
11	VISCARINI LORTO VINCENZO
12	CESARINI R. CRISTINA
13	Zocchi ANNAMARIA
14	Zocchi PIETRO
15	LUCIDI GIUSEPPE
16	VISCARELLI SERGIO
17	VISCARELLI ROSSIAO
18	DEANGELIS ANNA LUCIA
19	BATASSA FERNANDO
20	ROMANI GIOVANNI
21	ELISEI GUIDO
22	PAPAROZZI FRANCESCA
23	CARRANI MARIO
24	BATASSA ADRIANO
25	MASSIMO DI CARLO

26	FIGRELLA ROMANI
27	AZIENDA AGRICOLA VALERIANI ROBERTO
28	PADACI ROBERTA
29	CHIARABINI TERESINA
30	DANTE SOSTINNO
31	AZIENDA AGRICOLA MONTEBONE CLAUDIO
32	CHIARABINI ANNUNZIATA
33	GIOVANNI PANELLI
34	AZIENDA AGRICOLA GIULIO RUSSI
35	AZIENDA AGRICOLA PETRETI ELO
36	URSI CRISTINA NICOLETTA
37	AZIENDA AGRICOLA STENDAROLI PIETRO Uccioli Nanni E PIO
38	TOMIOLLO STEFANO



Pec Direzione

Da: CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICO <cia.viterbo@legalmail.it>
Inviato: mercoledì 2 settembre 2015 23:38
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; Dva-II@minambiente.it
Cc: dgprotezione.natura@pec.minambiente.it; assessore.refrigeri@regione.lazio.it; infrastrutture@regione.lazio.legalmail.it; pec@pec.comune.tarquinia.vt.it
Oggetto: Osservazioni Via Orte Civitavecchia-Tratta Monteromano est e Civitavecchia
Allegati: Osservazioni Via Orte Civitavecchia.pdf

Oggetto: Progetto preliminare del tratto terminale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo Intermodale di Orte per il completamento dell'asse viario est-ovest (Civitavecchia-Ancona) 2012-IT-91060-P - Tronco tra Monte Romano Est e Civitavecchia - progettazione preliminare di circa 18 km - Osservazioni e rilievi.
Inviamo per opportuna conoscenza le osservazioni

Per La CIA (confederazione Italiana Agricoltori) Marco Tosoni - Presidente sez. di Tarquinia
