

Avv. GIANCARLO VIGLIONE
00193 ROMA – Lungotevere dei Mellini, 17
Tel. 0668136595 – 0668136380 - Fax 0668130021
E.mail: legale@pec.studiolegaleviglione.it

Alla c.a. Anas S.p.A.
Gruppo FS italiane

: Dibattito Pubblico ex art. 40 D.Lgs. 31.03.2023, n. 36 con riferimento alla realizzazione del *“Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia - 2° stralcio tratta Tarquinia - Civitavecchia”*;

Osservazioni ex art. 40, comma 4 D.Lgs. 31.03.2023, n. 36

Italia Nostra APS (C.F.: 80078410588) in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, Antonia Caroli, con sede in Roma, viale Liegi n. 33; **Forum Ambientalista** (C.F.:97295190587) in persona del Responsabile Nazionale Energia, Simona Ricotti, con sede in Roma c/o CESV - Via Laurentina n. 9A; **Gruppo d’Intervento Giuridico O.n.i.u.s.** (C.F.: 92064390922) in persona del Presidente, Stefano Deliperi, con sede in Cagliari, Via Grazia Deledda n. 39 rappresentati e difesi, ai fini del presente atto, dagli Avv.ti Giancarlo Viglione (C.F.: VGLGCR67B11C773A; pec: legale@pec.studiolegaleviglione.it) e Noemi Tsuno (C.F.: TSNNMO83M56Z219B; pec noemitsuno@ordineavvocatiroma.org) ed elettivamente domiciliati presso lo studio del primo in Roma, Lungotevere dei Mellini n. 17;

PREMESSO CHE

- con deliberazione CIPE n. 121 del 21.12.2001 avente ad oggetto *“Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche”* veniva *“approvato (...)*
il programma delle “infrastrutture pubbliche e private che (...) assumono

carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese”.

Nell'allegato 2 di tale delibera così, tra l'altro, si legge:

“ALLEGATO 2

INTERVENTI STRATEGICI DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

LEGGE OBIETTIVO N° 443 DEL 21 DICEMBRE 2001

(ARTICOLATI PER REGIONI E MACROTIPOLOGIE)

(...)

LAZIO

Corridoi autostradali e stradali:

(...) Completamento trasversale Nord Orte – Civitavecchia (tratta Viterbo - Civitavecchia)”;

- in data 18.04.2004, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito Ministero dell'Ambiente), di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, adottava il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale n. DEC/DSA/2004/00198.

Con il decreto *de quo* il Ministero esprimeva parere positivo circa la compatibilità ambientale del *“progetto relativo alla SS 675 Umbro Laziale, tratta Civitavecchia-Vetralla”* a condizione che il terzo lotto (Monte Romano – S.S. 1 Aurelia, oggi autostrada A12) fosse realizzato con un tracciato (poi denominato Tracciato Viola) che costeggiasse - *“passa in affiancamento”* - la S.S. 1 bis Aurelia, ovvero quella via di collegamento già esistente tra Monte Romano e la S.S. 1 Aurelia, oggi autostrada A12;

- Il CIPE, con deliberazione n. 11/2011, approvava con prescrizioni il progetto definitivo della SS 675 Umbro-Laziale proprio con riferimento al progetto sviluppato sulla base del tracciato (poi Tracciato Viola) che aveva ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale con il richiamato decreto VIA DEC/DSA/2004/00198 del 2004;
 - del tutto inaspettatamente, con nota prot. n. CDG 0093615-P del 29.07.2015, la Soc. Anas S.p.A. (di seguito Anas) richiedeva l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativamente ad un *"Progetto Preliminare della SS 675 "Umbro-Laziale". Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratto Monte Romano Est – Civitavecchia"*.
- Tale progetto preliminare considerava un tracciato alternativo rispetto a quello già approvato per il completamento del *"Tratto Monte Romano Est-Civitavecchia"*: il c.d. Tracciato Verde;
- in data 20.01.2017, con parere n. 2289, il Ministero dell'Ambiente, e per esso la Commissione VIA, esprimeva parere negativo alla compatibilità ambientale del progetto preliminare del c.d. Tracciato Verde presentato da Anas nel 2015;
 - in ragione del dissenso espresso dalla Commissione Tecnica VIA con il parere n. 2289 del 20.01.2017, con nota prot. n. 16124 del 20.04.2017, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti chiedeva alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di attivare la procedura prevista dall'articolo 183, comma 6, D.Lgs. 163/2006 demandando alla stessa Presidenza la adozione del provvedimento di compatibilità ambientale;

- in data 31.05.2017 la Presidenza del Consiglio dei Ministri indirizzava al Ministero dell'Ambiente la nota prot. n. DICA 12150 avente ad oggetto *“Articolo 183, comma 6 del decreto legislativo 163 del 2006. Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale relativo al progetto preliminare SS 675 Umbro-Laziale – Asse Orte Civitavecchia, tratta Monte Romano Est – SS 1 Aurelia. Richiesta prescrizioni”*.

Così, tra l'altro, si legge in tale nota:

“Al fine di consentire al Consiglio dei Ministri un'adeguata valutazione su entrambi i tracciati (...) si invita codesto Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, in linea con quanto concordato nella stessa riunione istruttoria del 29 maggio u.s., a voler fornire, entro 45 giorni dalla presente, le valutazioni di impatto ambientale, consistenti nelle eventuali misure di compensazione e mitigazione, utili ad una piena valutazione anche del tracciato “verde””;

- in riscontro a tale decreto, la Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. n. DVA 13202 del 5.06.2017, richiedeva parere tecnico alla Commissione VIA.

Tale Commissione adottava il parere n. 2453 datato 7.07.2017 con il quale si esprimeva nuovamente in senso negativo nei confronti del c.d. Tracciato verde.

In tale parere così, tra l'altro, si legge:

“VALUTATO in particolare che il Proponente non ha proceduto a fare gli approfondimenti richiesti per le fasi successive 2, 3 e 4 della Valutazione d'Incidenza (VINCA) e che ciò ha impedito di completare le successive fasi valutative dell'incidenza del tracciato alternativo “verde” (...)

VALUTATO, per quanto occorrer possa, come la fase istruttoria che ha portato al parere negativo di VIA n. 2289 del 20.01.2017 sia e debba essere l'unica sede possibile nella quale prendere in considerazione le fasi successive 2, 3 e 4 di maggior approfondimento della Valutazione d'Incidenza (VINCA) (...)

Appare ovvio che il tracciato "viola", mantenendo e valorizzando tale equilibrio, può essere occasione di ulteriore sviluppo ed attuazione per progetti di economie ecosostenibili.

Al momento non è valutabile adeguatamente né il costo definitivo né i tempi di realizzazione del tracciato "verde" (...). Il costo del tracciato viola, invece, trattandosi di un progetto definitivo con le verifiche di ottemperanza già eseguite, risulta adeguatamente definito".

CONSIDERATO nuovamente che il tracciato "verde" (...) è appunto uno dei tracciati lungo il torrente Mignone che, valutato all'interno del SIA del 2001, fu considerato ambientalmente non accettabile dalla stessa Anas;

VALUTATO infine che gli impatti del progetto del tracciato "verde" (...) si configurano tali da non poter prescrivere mitigazioni o compensazioni adeguate a rendere l'arteria ambientalmente compatibile;

VALUTATO pertanto che qualora non venga realizzato il tracciato "viola" occorre che siano valutate ulteriori alternative diverse a quella "verde" in oggetto che tengano conto delle valutazioni e considerazioni fin qua espresse.

PARERE (...)

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA – VAS

Ritiene

che non sia possibile elaborare eventuali prescrizioni e misure di mitigazione, come richiesto dalla Presidenza del Consiglio, per la variante progettuale costituita dal cosiddetto tracciato "verde" per la quale è stato espresso il parere negativo di VIA n. 2289 del 20.01.2017 in quanto gli impatti ambientali che si configurano dall'analisi della documentazione fornita sono tali da non poter essere mitigati o compensati";

- nella riunione del 1.12.2017, il Consiglio dei Ministri adottava la delibera con la quale approvava "il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare tracciato verde della strada statale n. 675 Umbro-Laziale, asse Orte-Civitavecchia, tratta Monte Romano est – SS1 Aurelia".

Tale "provvedimento di compatibilità ambientale" veniva adottato essenzialmente sul presupposto che:

- "il completamento della strada statale n. 675 "Umbro - laziale, asse Orte - Civitavecchia, nel tratto mancante Monte Romano Est - Strada statale 1 Aurelia, risponde a ragioni di rilevante interesse pubblico";
- la "soluzione, denominata "tracciato verde" è stata individuata sulla base di un rapporto costi benefici che tiene conto (...) del minore impegno finanziario in termini di risorse pubbliche, trattandosi di opera di costo inferiore di oltre 38% rispetto alla precedente ipotesi progettuale";
- "in sede di redazione del progetto definitivo dell'opera, il soggetto proponente, Anas S.p.A., (...) deve sviluppare lo studio d'incidenza ambientale dell'opera in argomento, comprensivo della cosiddetta "valutazione appropriata"" e che sarà poi la "Regione Lazio (che) provvede a verificare lo studio d'incidenza ambientale allegato al progetto definitivo (...)

anche al fine di individuare le eventuali ulteriori misure di mitigazione e compensazione necessarie per la tutela e la salvaguardia delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio interessato”;

- or bene tale delibera veniva impugnata innanzi al TAR Lazio (r.g. 1155/2018);
- nelle more di tale giudizio, in data 13.08.2018, veniva pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Speciale n. 187, la Delibera del CIPE n. 2/2018, con la quale “è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui all’allegato (...) il progetto preliminare dell’opera «Progetto Preliminare S.S. N. 675 - Umbro-Laziale - Asse Civitavecchia- Orte - Tratta S.S. 1 Aurelia - Monte Romano Est»” realizzato con il c.d. Tracciato Verde.

La Delibera *de qua* veniva, pertanto, impugnata con atto di motivi aggiunti;

- all’esito della udienza pubblica tenutasi in data 19.12.2018, il TAR Lazio adottava la ordinanza n. 908/2019 con la quale “rimette(va) alla Corte di Giustizia dell’Unione Europea la questione pregiudiziale indicata in motivazione” essenzialmente al fine di verificare che l’agire della p.a. non ostasse con la normativa europea ed, in particolare, con la Direttiva 1992/43/CEE (c.d. Direttiva “Habitat”) e con la Direttiva 2009/47/CE (c.d. Direttiva “Uccelli”);
- con sentenza del 16 luglio 2020, resa nella causa C-411/19, la Corte di Giustizia dell’Unione Europea si pronunciava sul rinvio pregiudiziale sostenendo essenzialmente che:

“1) L’articolo 6 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, dev’essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale che consente la prosecuzione, per motivi imperativi di

rilevante interesse pubblico, della procedura di autorizzazione di un piano o di un progetto la cui incidenza su una zona speciale di conservazione non possa essere mitigata e sul quale l'autorità pubblica competente abbia già espresso parere negativo, a meno che non esista una soluzione alternativa che comporta minori inconvenienti per l'integrità della zona interessata, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare".

2) Qualora un piano o un progetto abbia formato oggetto, in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43, di una valutazione negativa quanto alla sua incidenza su una zona speciale di conservazione e lo Stato membro interessato abbia comunque deciso (...) l'articolo 6 di tale direttiva dev'essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale la quale consente che detto piano o progetto, dopo la sua valutazione negativa ai sensi del paragrafo 3 di detto articolo e prima della sua adozione definitiva in applicazione del paragrafo 4 del medesimo, sia completato con misure di mitigazione della sua incidenza su tale zona e che la valutazione di detta incidenza venga proseguita. (...)

3) La direttiva 92/43 (...) osta invece a una normativa nazionale che consente di demandare al soggetto proponente di recepire, nel piano o nel progetto definitivo, prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale dopo che quest'ultimo abbia formato oggetto di una valutazione negativa da parte dell'autorità competente, senza che il piano o il progetto così modificato debba costituire oggetto di una nuova valutazione da parte di tale autorità.

- 4) *La direttiva 92/43 dev'essere interpretata nel senso che essa, pur lasciando agli Stati membri il compito di designare l'autorità competente a valutare l'incidenza di un piano o di un progetto su una zona speciale di conservazione nel rispetto dei criteri enunciati dalla giurisprudenza della Corte, osta invece a che una qualsivoglia autorità prosegua o completi tale valutazione, una volta che quest'ultima sia stata realizzata*";
- in data 5.10.2021, all'esito dell'udienza pubblica del 26.05.2021, il TAR Lazio adottava la sentenza n. 10164/2021 - mai appellata e, dunque, ad oggi passata in giudicato - con la quale *"accoglie(va) il ricorso e i motivi aggiunti e, per l'effetto, annulla(va) i provvedimenti impugnati"*;
 - con Decreto del 16.04.2021, l'Ing. Maria Coppa, dirigente di Anas SpA, veniva nominata Commissario Straordinario per la realizzazione del progetto di cui si discute;
 - così come si legge nella ordinanza commissariale n. 2/2023 *"il completamento della S.S. 675 Umbro-Laziale – Tratta Monte Romano Est-Civitavecchia è stato suddiviso in due stralci funzionali:*
 - *1° stralcio Monte Romano Est – Tarquinia: tratta funzionale compresa tra lo svincolo di Monte Romano Est e lo svincolo di Tarquinia, di circa 5 km;*
 - *2° stralcio Tratta Tarquinia – Civitavecchia: tratta compresa tra lo svincolo di Tarquinia e innesto con la Autostrada A12, di circa 10 km, che rappresenta la restante parte del tracciato per completare il collegamento relativo alla S.S. 675 Umbro-Laziale"*;
 - con riferimento al *"1° stralcio Monte Romano Est - Tarquinia"* lo stesso risulta oggi *"in appalto"* e il relativo *"Progetto esecutivo (è) in corso"* (pag. 10 della

“Relazione di progetto dell’Opera” pubblicata sul sito dedicato al dibattito pubblico

<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-675-umbro-laziale/>);

- con riferimento al *“2° stralcio Tratta Tarquinia – Civitavecchia”* ed, in particolare, alla parte terminale della direttrice che connette il porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte attraverso l’allaccio alla ex SS1 Aurelia (oggi autostrada A12), in data 1 febbraio 2024, l’Anas dava avvio, ai sensi dell’art. 40 del D.lgs. 36/2023, al *“Dibattito Pubblico”*.

Al fine della realizzazione dell’opera *de qua* - come si legge nella già richiamata *“Relazione di progetto dell’Opera”* - *“sono state individuate quattro alternative di tracciato: il tracciato Viola ed il tracciato Verde, che si riferiscono a fasi pregresse dell’iter progettuale ed il tracciato Blu di Cresta e il tracciato Magenta di nuova progettazione”*.

Così a tal proposito si legge a pag. 26 della *“Relazione” de qua*:

- “ - il tracciato Viola: si sviluppa a ridosso della SS 1bis attuale anche se nessun tratto della sede attuale viene riutilizzato di conseguenza si propone quale infrastruttura di nuova realizzazione. Il tracciato è caratterizzato da lunghi tratti di galleria naturale e tratti in rilevato. Nel complesso l’itinerario si colloca in area caratterizzata da un cambio di paesaggio da antropico a naturale impegnando aree di margine;*
- *il tracciato Verde: si propone come una variante parziale all’alternativa verde già studiata in precedenza. La modifica è stata introdotta per raccordarsi al primo stralcio delle opere già approvate. Il tracciato si sviluppa per quasi la metà della sua lunghezza in rilevato nella valle del Mignone. Nel complesso*

- l'infrastruttura si colloca in area caratterizzata da una antropizzazione media e in posizione centrale rispetto a sistemi di interesse ambientale e paesistico;*
- *il tracciato Blu di Cresta: si sviluppa lungo un crinale oggi sostanzialmente privo di infrastrutture collocato in un contesto caratterizzato da un agroecosistema a naturalità diffusa, solo in alcuni punti vi sono piccoli presidi insediativi e dunque largamente integro. Tale territorio è caratterizzato da un basso livello di accessibilità, collocandosi in posizione remota rispetto ai sistemi insediativi dell'area. L'infrastruttura si sviluppa in un'alternanza di gallerie, viadotti e tratti di rilevati e trincee;*
 - *il tracciato Magenta: si propone come alternativa di adeguamento in sede della 1bis attuale con alcune varianti dettate da esigenze di un migliore inserimento paesistico e dall'allontanamento dall'area core Unesco. Il tracciato presenta poche opere d'arte di nuova realizzazione”.*

CONSIDERATO CHE

- *l'Anas ha inserito tra le “alternative di tracciato” anche il “Tracciato Verde” il quale, per stessa ammissione dell'Anas, si sviluppa “per quasi la metà della sua lunghezza (...) nella valle del Mignone”, sito di importanza comunitaria inserito nella rete Natura 2000;*
- *tale “Tracciato Verde” è pressoché identico - se non del tutto sovrapponibile - al “Tracciato Verde” sulla cui irrealizzabilità ha già avuto modo di esprimersi il TAR Lazio con la richiamata sentenza n. 10164/2021;*
- *in particolare il giudice amministrativo, sulla scorta delle coordinate interpretative espresse dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea a seguito del rinvio pregiudiziale, ha ritenuto di annullare la Deliberazione del Consiglio dei*

Ministri con la quale lo stesso approvava *“il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare tracciato verde della strada statale n. 675 Umbro-Laziale, asse Orte-Civitavecchia, tratta Monte Romano est – SS1 Aurelia”* sul presupposto della violazione dell’art. 6, par. 4 della Direttiva *“Habitat”*.

Così, a tal proposito, si legge nella richiamata sentenza con riferimento alla corretta interpretazione di tale disposizione normativa:

“24. La sentenza, pronunciata dalla Corte di Giustizia dell’Unione Europea sulle questioni sollevate dal Collegio, ha anzitutto chiarito che la norma succitata non osta, in via assoluta, alla realizzazione di un progetto che possa pregiudicare l’integrità di una zona speciale di conservazione, quando sussistano imperativi motivi di interesse pubblico, e ciò anche quando i possibili pregiudizi non possano essere sufficientemente mitigati con apposite misure: si legge, infatti, al punto 38 dell’indicata decisione, che l’art. 6, par. 4, della Direttiva in questione “ha così inteso prevedere che, in circostanze eccezionali, l’obiettivo di conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche nelle zone speciali di conservazione possa cedere dinanzi ad altre considerazioni di interesse pubblico particolarmente pressanti, a condizione tuttavia che lo Stato membro interessato adotti le misure compensative necessarie al fine di preservare la coerenza globale della rete ecologica europea Natura 2000.”.

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.”; inoltre, il

mero costo economico non può essere ritenuto “determinante ai fini della scelta delle soluzioni alternative ai sensi della suddetta disposizione” (punti 38 e seguenti della sentenza)”.

Emerge, dunque, evidente come possa essere realizzato un progetto che pure incida negativamente su una zona speciale di conservazione, alla sola condizione che i pregiudizi arrecati siano *“inevitabili”* poichè non vi sono alternative meno pregiudizievoli.

Non solo.

Il criterio che deve orientare la scelta tra le varie alternative non può certo essere quello dell'eventuale minor costo, ma la linea direttrice che deve condurre alla *“migliore”* opzione applicabile è quella di garantire il minor impatto possibile sulla integrità della zona protetta;

- proprio in ragione - si ripete - della interpretazione di tale norma fornita dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, il TAR Lazio ha accolto il ricorso R.G. n. 1155/2018, ritenendo illegittima la scelta di realizzare l'opera di cui si discute secondo il progetto del c.d. *“Tracciato Verde”*.

E tanto poichè tale progetto era stato scelto sulla base di una analisi Multicriteri che teneva conto del costo economico dell'opera *de qua* senza che, invece, venisse data priorità al criterio del minor impatto ambientale del progetto sulla integrità della Valle del Mignone.

Così, infatti, si legge in tale sentenza:

“26. Tenuto conto di quanto esposto, ma soprattutto del fatto che la delibera del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1° dicembre 2017 ha superato i danzi ricordati rilievi della Commissione Tecnica sulla base di una Analisi Multicriteri

che di fatto tiene conto anche dei costi e della sostenibilità economica delle due opere - parametro che, invece, non avrebbe dovuto essere tenuto in considerazione - il Collegio ritiene di dover affermare la fondatezza della censura relativa alla violazione dell'art. 6, par. 4, della Direttiva "habitat": infatti con gli atti impugnati la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il CIPE hanno dato l'avvio alla realizzazione di un progetto che potenzialmente è pregiudizievole per l'integrità della zona interessata (la Valle del Mignone), ma rispetto al quale non v'è allo stato la certezza che costituisca, realmente, il progetto che comporta "i minori inconvenienti per l'integrità della zona", tenuto conto del fatto che il parere di compatibilità ambientale adottato dal Presidente del Consiglio dei Ministri è inficiato dal fatto che tiene conto anche dei costi e della sostenibilità economica.

27. In ragione delle statuizioni contenute nella sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea C-411/19, vanno disapplicati, in quanto non conformi all'art. 6, par. 4, della Direttiva "habitat", l'art. 183 del D. L.vo 163/2006, gli artt. 1, comma 1, e 4 del D. L.vo 228/2011, e l'art. 2, comma 1, lett. b) del D.P.C.M. 3 agosto 2012, nella misura in cui consentono/impongono alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al CIPE di adottare il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare di un'opera nonché di adottare il progetto preliminare medesimo, in caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, tenendo conto anche dei costi e della sostenibilità economica del progetto e ritenendo all'occorrenza recessive eventuali alternative economicamente più

costose ed economicamente non sostenibili, ma comportanti minori inconvenienti per l'integrità della zona interessata.

28. La delibera del Consiglio dei Ministri assunta nella riunione del 1.12.2017, con la quale è stato adottato "il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare, tracciato verde, della strada statale n. 675 "Umbro Laziale", asse Orte-Civitavecchia, tratta Monte Romano est – SS 1 Aurelia", e la delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (di seguito CIPE) n. 2 del 28 febbraio 2018, che ha approvato il progetto preliminare medesimo richiamando la delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 1.12.2017, sono illegittime e vanno annullate in quanto, in applicazione delle suindicate norme nazionali, soggette a disapplicazione, nei sensi sopra indicati, hanno dato corso ad un progetto di opera pubblica in ordine al quale, allo stato, non v'è certezza che costituisca quello che comporta "i minori inconvenienti per l'integrità della zona";

- *ed allora, alla luce delle chiare coordinate ermeneutiche tanto del giudice europeo che del giudice amministrativo nazionale, l'opera deve essere realizzata scegliendo la alternativa più ambientalmente compatibile: "il progetto che comporta "i minori inconvenienti per l'integrità della zona";"*

Tutto ciò premesso e considerato gli odierni scriventi, *ut supra* rappresentati

CHIEDONO

che la scelta tra le alternative per la realizzazione del "Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia - 2° stralcio tratta Tarquinia - Civitavecchia" venga

posta in essere conformemente alla richiamata normativa europea e, dunque, non venga preso in considerazione il c.d. "Tracciato Verde".

Roma, 29 marzo 2024

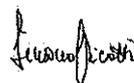
Avv. Giancarlo Viglione

Avv. Noemi Tsuno

Italia Nostra APS



Forum Ambientalista



Gruppo d'Intervento Giuridico O.n.l.u.s.

