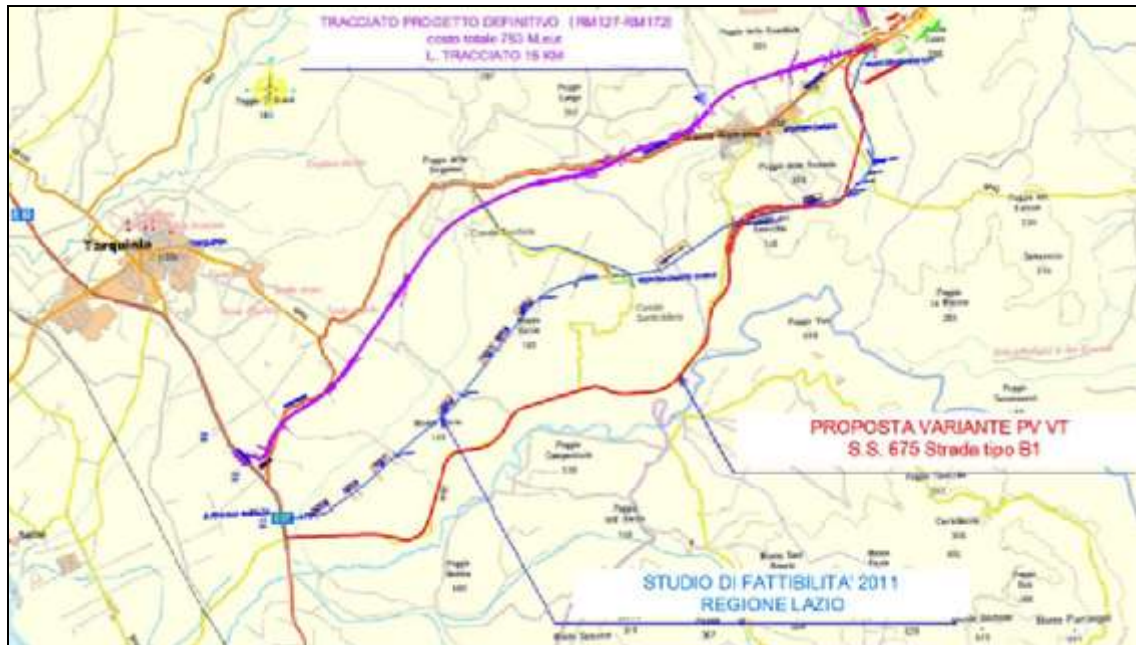


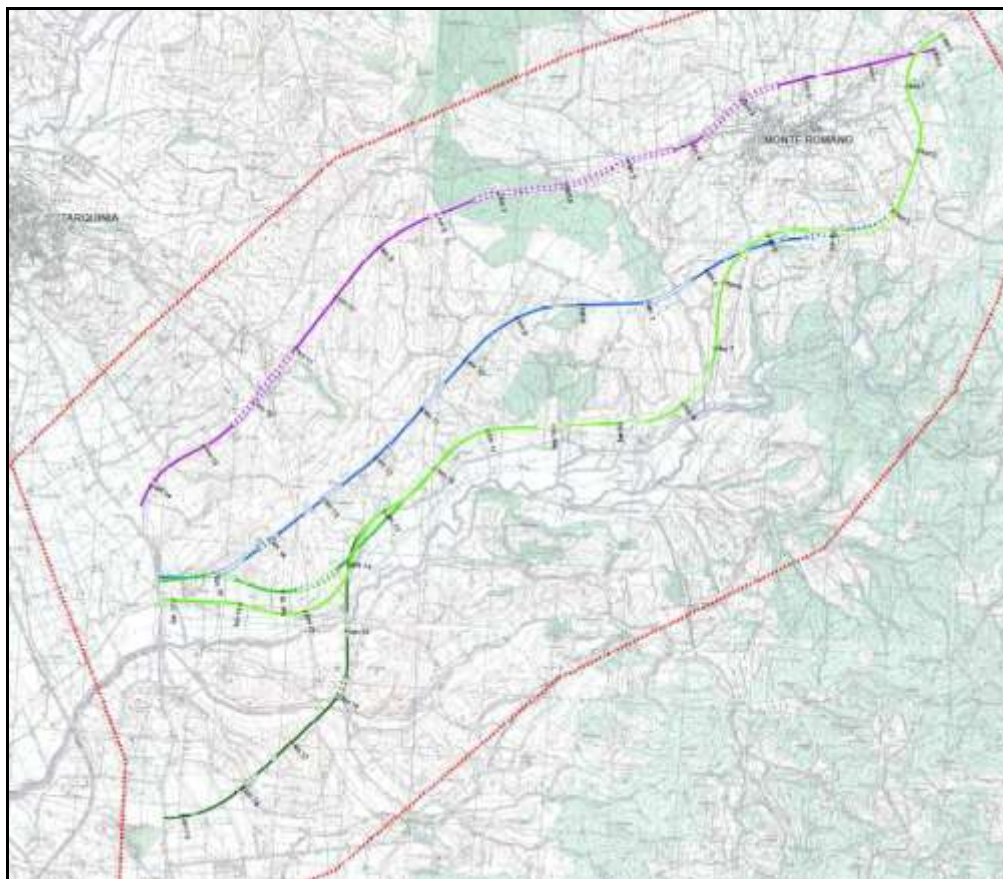
S.S.675 "UMBRO-LAZIALE": PROGETTO PRELIMINARE DEL TRATTO TERMINALE DEL COLLEGAMENTO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA CON IL NODO INTERMODALE DI ORTE PER IL COMPLETAMENTO DELL'ASSE VIARIO EST-OVEST (CIVITAVECCHIA-ANCONA) 2012-IT-91060-P - TRONCO TRA MONTE ROMANO EST E TARQUINIA - PROGETTAZIONE PRELIMINARE DI CIRCA 18 KM.

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*
- *Che la "tratta Monte Romano Est - Civitavecchia" è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione ANAS con delibera n. 32 del 08 marzo 2007 e fu presentato anche al CIPE nel luglio 2007, ottenendo i pareri ed autorizzazioni ma non ottenne il finanziamento dal CIPE con la motivazione che le varianti adottate, in risposta alle prescrizioni del Decreto VIA, 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. 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).*
- *Per la tratta Monteromano-Tarquinia le proposte sono state molte ma solo uno è stato approvato, prevedeva il passaggio a monte dell'abitato di Monte Romano, con un costo di realizzazione pari a circa 763M euro (tratta "viola"). Nel giugno 2011, la Regione Lazio propose una variante che prevedeva il passaggio a valle dell'abitato di Monte Romano (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 (tratta "rossa"). 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 ridurne i costi di realizzazione.*



- ***Nel febbraio 2013 è stata 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 Decisione della Commissione n°C(2013)7912), con la quale la stessa si è fatta carico degli oneri per la progettazione preliminare nelle more del cofinanziamento comunitario. Successivamente, sulla base delle esigenze dei vari Enti interessati, sono stati definiti i criteri di base per l'individuazione del corridoio ottimale, la 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. 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 il tracciato VERDE elaborato dall'ANAS).***



Il tracciato VIOLA : 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. Il 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. 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. Per quanto riguarda il resto del tracciato, si riscontravano 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*** 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 (valle del ranchese), si trova ad attraversare numerose aree agricole anche

di pregio e si configura come il tracciato più corto risultando di 15.832m. Il tracciato in planimetria appariva 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. 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 poderale esistente, erano state previste alcune deviazioni ed opere di attraversamento.

- **Il tracciato ROSSO non è stato 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.**
- **Il tracciato VERDE: è collocato in riva destra del fiume Mignone, tende a collocarsi nelle vicinanze della SP 97 senza però sovrapporsi. 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. 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 viadotto (Nasso L=603m , pile Hmax= 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 risollemandosi 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 Hmax=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 Hmax26m. 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. Il punto di forza del tracciato Verde secondo Anas è che 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.**

Considerazioni:

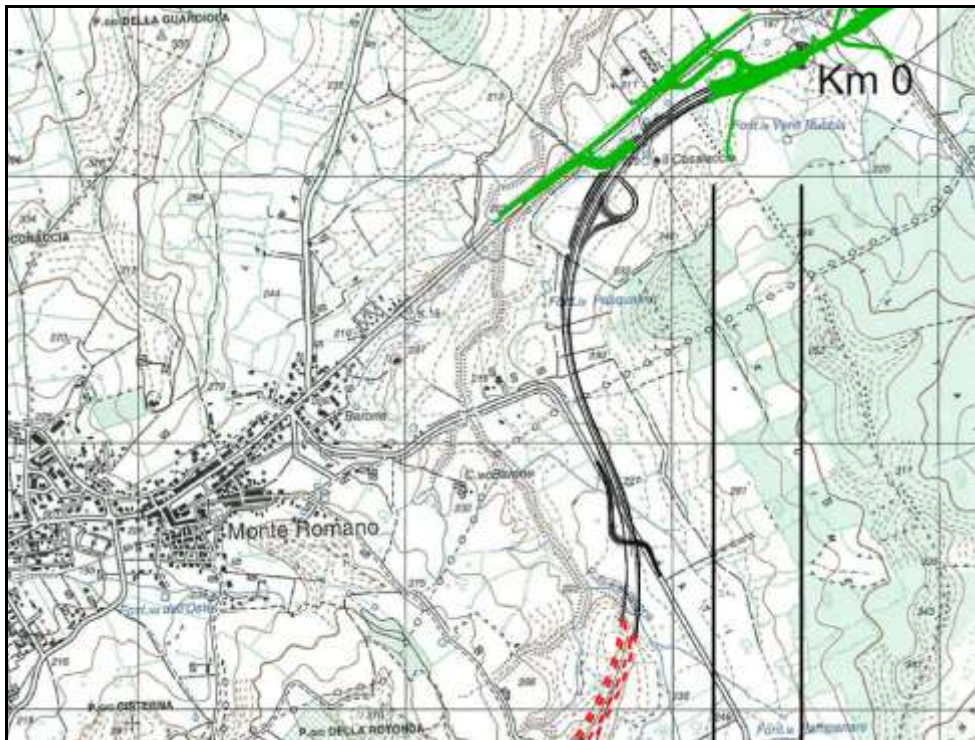
Anas sostiene che dal confronto tra le alternative progettuali, condotto mediante analisi multi criteri si arriva alla scelta del tracciato verde l'unica a suo dire che risolveva le due criticità più pesanti dei tracciati precedenti:

- *la criticità del terreno franoso*
- *la criticità della vicinanza delle aree archeologiche*

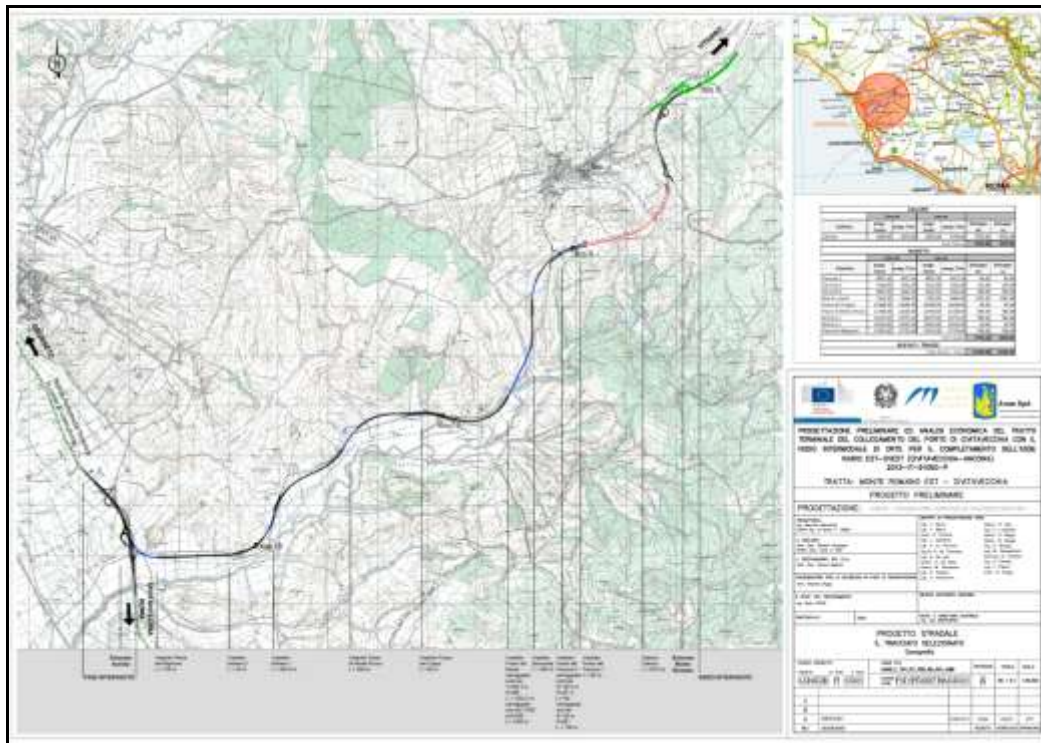
Appare però evidente che questa criticità non si supera neanche sul tracciato verde, infatti nella relazione generale di Anas, nel capitolo 2.7.2 "Rischio archeologico individuato", si afferma che "Il tracciato attraversa una delle aree a più alta densità archeologica del nostro paese, il cui paesaggio è segnato nella sua evoluzione da una intensa e stratificata frequentazione umana dall'età protostorica a oggi. Nel primo tratto lambisce il centro di Monte Romano da NW a SE in una area caratterizzata dall'insediamento di numerose ville databili all'età romana. Questo tratto del percorso ruotando intorno al centro abitato di Monte Romano incontra le maggiori criticità intercettando la viabilità antica che invece dipartiva a raggio da esso in ogni direzione: rispetto alla viabilità principale costituita dall'asse E-W Tarquinia-Blera (STR.005) erano disposte le diramazioni in senso N-S che si dirigevano verso la regione dei Monti della Tolfa (da E: STR.004, STR.009, STR.010, STR.003, STR.001) . Procedendo verso S, prima di dirigersi a W, il tracciato intercetta uno dei percorsi che, diramandosi all'altezza di Monte Romano, procedevano in questa direzione, ricalcando nel progetto la viabilità moderna che a sua volta si sovrappone perfettamente all'antica. Questo percorso, superata l'altura del Poggio della Rotonda, conduce da N nella Valle del Mignone in direzione del Ponte Bernascone, monumentalizzazione rinascimentale di un antichissimo guado in grado di connettere il comprensorio tarquiniese con la regione metallifera a sud del fiume. Il progetto, una volta raggiunto il fiume, prosegue verso SW, costeggiandolo in sponda destra, interferendo con alcuni degli insediamenti, dalle tracce più o meno labili, sorti tra questo e il fiume. Tali insediamenti sono qualificabili come fattorie che in epoca romana trovarono felice collocazione in prossimità del fiume e delle sue risorse"...

Secondo invece una più attenta lettura dei documenti il tracciato verde è il risultato di due decisioni pregiudiziali che stanno a monte delle scelte progettuali:

- 1. Che il percorso prevedesse l'aggiramento di Monte Romano da Sud, (tanto è che è stato necessario modificare la configurazione dello svincolo, che invece prevedeva l'aggiramento a nord)**
- 2. Che ricadesse in un area con meno criticità di un terreno franoso come per il tracciato blu, individuato nella vallata del Mignone, inoltre nel frattempo per gli ingegneri progettisti l'attraversamento dell'area di esondazione era diventata una criticità sovrastimata, dunque risolvibile.**



- ***Il tracciato verde parte da queste scelte, che possono prevedere solo due uscite: una all'inizio a Monteromano l'altra alla fine con l'innesto dell'autostrada***
- ***Il tracciato verde non prevede uscite per il comune di Tarquinia sulla SS 675, poiché l'aggiramento verso sud, lo renderebbe troppo costoso e pesante dal punto di vista paesaggistico e ambientale, inoltre per tale tracciato sarebbe impossibile attraversare due vallate per arrivare più vicino possibile a Tarquinia.***
- ***Gli svincoli previsti: Svincolo di Monte Romano; 2. Svincolo Aurelia (autostrada altezza Montericcio)***



Analisi:

Tratte alla luce dei documenti forniti dal sito web del ministero dell'ambiente, <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1560/2533>

Dopo la procedura di screening di verifica ambientale, il gruppo di lavoro che ha sottoscritto le osservazioni alla VIA in corso di approvazione per il tracciato verde ha prodotto una serie di osservazioni al progetto, evidenziando come tutti e tre i tracciati proposti influiscano pesantemente sul sistema ambientale di Tarquinia.

Dopo attenti sopralluoghi sui terreni interessati dai tre tracciati valutati dall'analisi multi criteri è stato possibile muovere una serie di osservazioni rivolte alla metodologia stessa dell'indagine (analisi multi criteri).

Approfondendo lo studio infatti si sono trovati vari motivi per metterne in discussione il metodo, rivelandosi questo soltanto come strumento per giustificare una scelta pregiudizialmente già presa a monte.

La scelta del tracciato verde era già stata presa prima del risultato empirico descritto nell'analisi multi criteri.

Il peccato originale dell'analisi multi criteri

ALTERNATIVE DI CORRIDOIO

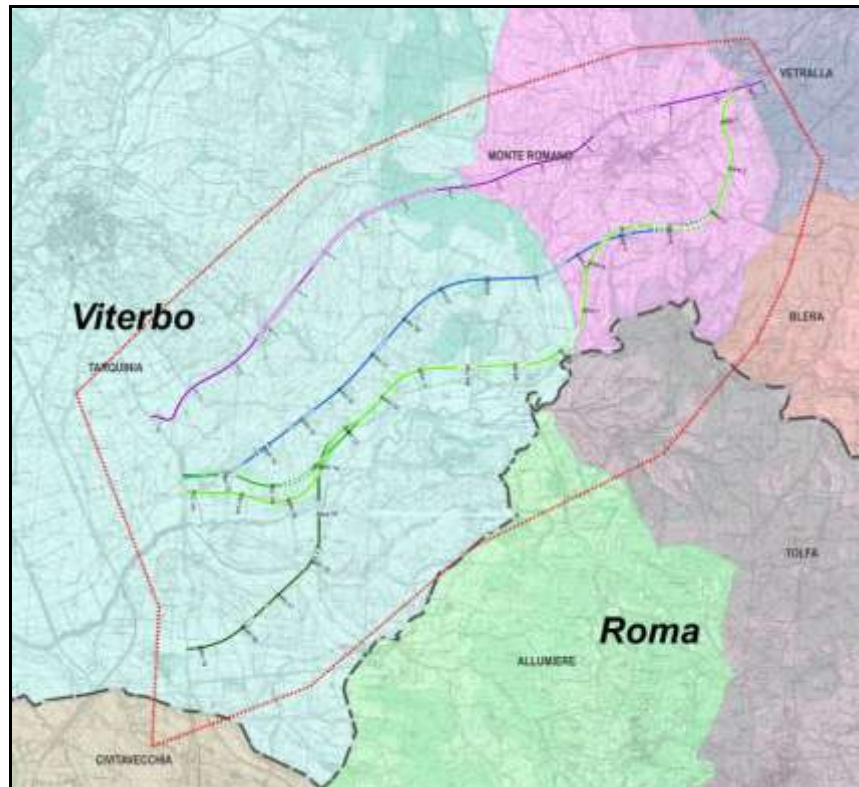
La prima analisi e relativa alla valutazione è stata effettuata mettendo a confronto i corridoi Viola e Blu (individuati dalle Amministrazioni locali come Regione e Provincia di Viterbo e ANAS) al fine di individuare il corridoio preferenziale ove sviluppare la progettazione preliminare ed arrivare ad un dettaglio tale da poter mettere nuovamente confrontare il tracciato prescelto con i tracciati già sottoposti a VIA, così come richiesto della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, con parere n°1695 del 16 gennaio 2015.

Per confrontare la prima fase:

- **E' stata delimitata l'area di circa 125 kmq** ricadente per oltre il 90% in Provincia di Viterbo, nei comuni di Tarquinia e Monte Romano. All'interno dell'area di studio, sulla scorta del quadro conoscitivo maturato, mettendo a sistema le analisi paesaggistiche,

ambientali, archeologiche, idrauliche e geologiche sono state identificati i tre corridoi entro cui localizzare il passaggio dell'infrastruttura:

- 1. Corridoio di monte (tracciato del progetto definitivo approvato, VIOLA)
- 2. Corridoio collinare intermedio (tracciato BLU)
- 3. Corridoio di valle (tracciato VERDE)



Da qui parte la volontà di far ricadere la scelta sul tracciato verde

Di fatto vengono messi in relazione due tracciati (blu e viola) ritenuti tracciati definitivi o approvati, quando, invece non lo sono stati affatto! In realtà non sono stati realizzati anche se fattibili a causa di una serie di criticità che vengono descritte dai progettisti come punti fermi e indiscutibili.

In sostanza se da una parte i tracciati Blu e Viola si ritengono fattibili, dall'altra con le loro criticità diventano un punto di forza per scegliere il Verde che guarda caso non ha le criticità degli altri due, ma che solo per averne poco meno risulta vincente.

IL VIOLA viene licenziato di fatto dal CIPE perché troppo costoso, visto che per risolvere le criticità in ordine.. "alla vicinanza 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 essendo da decenni poderi ad intensiva produzione cerealicola di particolare pregio...

La realizzazione delle gallerie naturali e artificiali per evitare le aree di alto interesse archeologico hanno reso il tracciato fuori dai limiti di spesa dell'opera considerando l'importo lavori di 370.015.026,72 € è pari a circa 17.900.000 €/km.

IL BLU ... "ricalca una proposta di studio di fattibilità della Regione Lazio del 2011. È il tracciato più corto avendo un'estesa di 15.832m. La parte iniziale è stata riprogettata in modo da non creare differenze tra gli assi che aggirano

l'abitato di Monte Romano da sud. Il tracciato in planimetria appare meno impegnativo, risultando più rettilineo, ma il suo profilo longitudinale e lo studio dei luoghi attraversati ne evidenziano le forti criticità.

Oltre ad attraversare aree di pregio dal punto di vista ambientale e paesaggistico, il tracciato attraversa valli molto incise e zone indentificate dal PAI e sottoposte a tutela per pericolo di frana.

Da segnalare che i contesti di pregio interessati molto spesso sono attraversati in viadotto, con opere quindi che impattano molto dal punto di vista paesaggistico. In aggiunta alla Galleria di aggiramento di Monte Romano (opera in comune con il tracciato verde) il tracciato blu, stante la morfologia dei luoghi attraversati, impone la realizzazione di 6 viadotti.

Viene scartato per la criticità ben descritta, dei terreni franosi sui quali si ferma la preoccupazione del progettista, per un'opera tecnologicamente e strutturalmente più complessa.

Senza entrare nel tecnicismo dell'analisi multi criteri va evidenziato che i presupposti dell'indagine sono già indirizzati verso la scelta del tracciato verde, visto che prende in esame solo quei 125 KM quadrati, inseriti tutti in area sensibile, delicata e piena di criticità dove due tracciati su tre sono stati già scartati per dei difetti incolmabili, dove viene scelto il terzo vincente su due tracciati già scartati pregiudizialmente.

Non c'era bisogno dell'indagine multi criteri per sapere che i tracciati erano da scartare, visto che non sono stati realizzati. Vengono descritti difetti che l'analisi multi criteri paradossalmente trasforma in punti di forza del tracciato verde.

Quest'ultimo viene quindi valorizzato non per proprie valenze positive ma come mero scarto di altre due alternative che si è deciso a monte di non perseguire.

Il tracciato verde risulta vincente solo perché messo a confronto con due tracciati perdenti, per la non economicità e per criticità morfologiche che l'analisi stessa pone come limiti.

Il costo del tracciato verde è € 472.233.007,54, circa la cifra del costo del Viola ma attualizzato al 2006.

Il peccato originale è proprio qui, aver preso in esame solo quei 125 KM quadrati, che insistono tutti su un'area delicata per tutti gli aspetti che Anas stessa va ad esaminare con le carte tematiche dell'Uso del Suolo, del Paesaggio, della Morfologia Prevalente, della Varietà Paesistica, dei Corsi d'Acqua, della Rete Natura 2000, dei Sistemi Agrari, della Naturalità, del rischio archeologico assoluto. Il risultato non è il miglior tracciato perché esente da tutte le criticità ma solo perché ne presenta qualche punto in meno rispetto agli altri due che non sono fattibili per i due aspetti più cari ad Anas, quello viola troppo costoso, quello Blu pericoloso, il tutto in un area altamente fragile e delicata.

Conclusioni:

Dopo l'attento esame dei documenti, dopo i sopralluoghi effettuati con la carta catastale alla mano, le interviste con i proprietari di case e di aziende agricole e di attività economiche è stata ricercata una soluzione di un tracciato meno impattante. Questa proposta di variante risponde alla necessità di una riduzione del consumo di suoli produttivi, una maggiore attenzione a ridurre gli effetti negativi ambientali e paesaggistici, e recuperare se possibile sedimi stradali già in uso.

Una soluzione molto più economica nella realizzazione, con indubbi vantaggi per la popolazione insediata e per la qualità ambientale mantenendo invariato il paesaggio incontaminato.

LA PROPOSTA:

La variante di tracciato che si vuole proporre individua una ipotesi che consente di attenuare l'impatto sul paesaggio del tracciato verde proposto nel progetto preliminare da Anas, l'unico su cui è tecnicamente possibile indirizzare le osservazioni e le proposte di un tracciato alternativo o di variante.

Considerato che tutti i tracciati proposti sono altamente impattanti sul paesaggio e sull'ambiente, per la fauna e per le attività agricole presenti, se ne deduce che tra i tre quello che impatterebbe meno è quello viola perché prevede due gallerie nei tratti più vicini alle presenze archeologiche famose nel mondo e per le quali Tarquinia rappresenta insieme a Cerveteri un sito UNESCO.

Il tracciato viola, quello più vicino all'attuale SS 1bis, presenta gli accorgimenti tecnici che al contrario il tracciato verde non ha, quello di utilizzare le gallerie per evitare l'impatto visivo al paesaggio.

Ma si tratta di una mitigazione seppur minima, e comunque troppo costosa a detta di Anas.

Di fronte al dilemma di dover scegliere un tracciato piuttosto che un altro, bisogna ricordare che nessuno dei tre esclude il danno al territorio per l'impatto ambientale, considerato che ricade in un'area dove è impossibile evitare tale danno.

Pertanto la proposta di variante parte dalla considerazione fondamentale che l'aggiramento a nord di Monteromano non è messo in discussione da nessuna osservazione puntuale, nè dallo stesso Comune di Monteromano. Perseguendo quindi la prosecuzione del tracciato finora realizzato, fermo in località Cinelli, verso nord di Monteromano sfruttando la già progettata prima galleria del tracciato viola, la soluzione alternativa che viene proposta è quella del collegamento dall'uscita di detta galleria alla sede della SS1Bis che raggiungerà la ex SS Aurelia e che andrà adeguata e messa in sicurezza trasformandola in una strada extraurbana di tipo C1 con larghezza delle corsie di marcia paria amt. 3,75 e con una banchina di m. 1,50 con velocità ridotta a 80 km/h.

I vantaggi di tale alternativa sono molteplici:

- *risparmio di suolo*
- *rispetto del paesaggio*
- *rispetto dell' habitat pregiato*
- *della biodiversità*
- *rispetto di zone archeologiche tutelate*
- *rispetto delle attività agricole ed economiche altrimenti devastate dagli altri tracciati*
- *risparmio economico (si eliminano dai costi le voci relative a ben due gallerie del tracciato viola)*

- *possibilità di realizzare uno svincolo tramite una rotonda per la città di Tarquinia con possibilità per i residenti di ottimizzare realmente l'accesso alla superstrada e al percorso verso Viterbo – Orte*
- *possibilità di realizzare uno svincolo con rotonda per la strada dell'acquetta che diventerebbe una seconda entrata/uscita per Tarquinia*
- *sfruttamento dello svincolo già esistente e appena realizzato per l'immissione sulla ex SS Aurelia – ora Autostrada Tirrenica*
- *riduzione pressochè totale del contenzioso a cui si sta andando incontro con le popolazioni presenti sugli altri corridoi proposti, con inevitabili lunghi ricorsi amministrativi*
- *riduzione drastica dei tempi di realizzazione di un'opera che da anni nessuna volontà politica è ancora riuscita ad ultimare.*

L'analisi costi/ benefici non ha calcolato nei costi dell'opera il danno alla distruzione permanente ed irreversibile del paesaggio e dell'ambiente.

Il risparmio economico a cui fa riferimento Anas non può valere nel caso di salvaguardia del paesaggio non può essere l'unico motivo per scegliere un tracciato piuttosto che un altro se in ballo c'è l'ambiente inteso come valore universale da difendere.

Si chiede pertanto una riproposizione del tracciato viola partendo dall'attuale tratto posto in località Cinelli fino alla fine della galleria che supera Monteromano prevedendo una messa in sicurezza della SS 1Bis per i circa dieci km che rimangono per raggiungere lo svincolo sull'SS Aurelia, ora autostrada Tirrenica.

Comitato per il diritto alla Mobilità di Tarquinia

Comitato per la difesa della valle del Mignone

Comitato di Santa Maria e della Valle del Ranchese