



GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23/03/2012

-----  
ADDI' 23/03/2012 NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, VIA CRISTOFORO COLOMBO 212 ROMA, SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE COSI' COMPOSTA:

POLVERINI	Renata	Presidente	FORTE	Aldo	Assessore
CIOCCHETTI	Luciano	Vice Presidente	LOLLOBRIGIDA	Francesco	"
ARMENI	Fabio	Assessore	MALCOTTI	Luca	"
BIRINDELLI	Angela	"	MATTEI	Marco	"
BUONTEMPO	Teodoro	"	SANTINI	Fabiana	"
CANGEMI	Giuseppe Emanuele	"	SENTINELLI	Gabriella	"
CETICA	Stefano	"	ZAPPALA'	Stefano	"
DI PAOLANTONIO	Pietro	"	ZEZZA	Maria	"

ASSISTE IL SEGRETARIO: Paolo IACONIS

\*\*\*\*\* OMISSIS

ASSENTI: MATTEI

DELIBERAZIONE N. 121

Oggetto:

Approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, ai sensi dell'art. 5 comma 4 della L. n. 84/94.



121 23 MAR. 2012 *R*

**OGGETTO:** Approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, ai sensi dell'art. 5 comma 4 della L. n. 84/94.

**LA GIUNTA REGIONALE**

Su proposta dell'Assessore alle Politiche della Mobilità e del Trasporto Pubblico Locale.

**VISTI:**

- Lo Statuto della Regione Lazio;
- La L.R. n. 6 del 18 febbraio 2002, inerente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio;
- Il Regolamento Regionale n. 1/2002 e successive modificazioni ed integrazioni;
- La legge n. 241 del 07.08.1990 "Nuove norme in materia di Procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- La legge n. 84 del 28.01.1994 recante "Riordino della legislazione in materia portuale" e s.m.i.;

**PREMESSO CHE:**

- con Delibera del Comitato Portuale n. 51 del 12/07/2004 è stata adottata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta la Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Civitavecchia;
- con Delibera del Consiglio Comunale di Civitavecchia n. 80 del 7/09/2004, il Comune ha espresso l'intesa di cui alla legge n. 84 del 28.01.1994 mediante l'approvazione della proposta di Deliberazione avanzata dal proprio Dipartimento Urbanistica e Territorio con prot. int. n. 29 del 15/07/2004 che formava parte integrante e sostanziale del provvedimento;
- con Voto 209 del 29/10/2004 l'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il proprio parere "nelle considerazioni che precedono" (All. A);
- con Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali è stato decretato "giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto del Piano Regolatore Porto di Civitavecchia... nel rispetto delle condizioni e prescrizioni" precedenti (All.B) e con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A.":
  - parere n. 209 del 18/12/2008 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA- VAS (All.B1);
  - nota prot. 10511 del 05/08/2009 con cui il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprime parere favorevole (All.B2);
  - Determinazione B3400 del 31/07/2009 con cui la Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni (All.B3).
- le pubblicazioni relative al provvedimento di valutazione di impatto ambientale sono avvenute sul BURL parte terza n. 14 del 14/04/2010 e sulla Gazzetta Ufficiale parte seconda n. 37 del 27/03/2010;

TRASPARC



121 23 MAR. 2012. R

### CONSIDERATO CHE:

- ai sensi dell'art. 5 della L. n. 84/94, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha chiesto alla Regione Lazio con nota 7378 del 14/05/2010, l'approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia;
- con nota 8225 del 04.07.2011 con cui la stessa Autorità portuale ha trasmesso alla Regione Lazio la documentazione, e i relativi elaborati progettuali, di cui sopra;

### VISTI:

- la Delibera del Comitato Portuale n. 51 del 12/07/2004;
- la Delibera del Consiglio Comunale di Civitavecchia n. 80 del 7/09/2004;
- il Voto 209 del 29/10/2004 dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- il Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali "con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A.":
  - parere n. 209 del 18/12/2008 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA- VAS;
  - nota prot. 10511 del 05/08/2009 con cui il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprime parere favorevole;
  - Determinazione B3400 del 31/07/2009 con cui la Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni.
- le pubblicazioni relative al provvedimento di valutazione di impatto ambientale sono avvenute sul BURL parte terza n. 14 del 14/04/2010 e sulla Gazzetta Ufficiale parte seconda n. 37 del 27/03/2010;
- la nota 7378 del 14/05/2010 con cui, ai sensi dell'art. 5 della L. n. 84/94, l'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta ha richiesto l'approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia;
- la nota 8225 del 04.07.2011, con cui la stessa Autorità portuale ha trasmesso la documentazione e i relativi seguenti allegati:

#### ➤ Elaborati progettuali:

- R I Relazione generale
- Allegati alla relazione generale:
  - A.1: Studio meteomarinoro
  - A.2: Studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto
  - A.3: Studio dell'operatività portuale e del rischio di navigazione
  - A.4: Prove di navigabilità
  - A.5: Studio sul modello fisico della tracimazione ondosa sulla diga dell'antemurale del porto di Civitavecchia
  - A.6: Normativa
  - A.7: Rapporto preliminare integrato di sicurezza
  - A.8: Analisi costi - benefici

#### ➤ Elaborati grafici:

- FC 1: Inquadramento territoriale
- FC 2: Il sistema dei collegamenti
- FC 3: Porto e territorio: unità funzionali
- FP 1: il sistema dei collegamenti
- FP 2: Porto e territorio: il progetto



121 23 MAR. 2012 R

- FP 3: Schema generale del piano
  - FP 4: Scelte localizzative ed ambiti
  - FP 5: Il porto – Stato attuale
  - FP 6: Articolazione temporale del piano. Fase 1
  - FP 7: Articolazione temporale del piano. Fase 2
  - FP 8: Articolazione temporale del piano. Fase 3
  - FP 9: Piano regolatore portuale vigente
  - FP 10: Piano regolatore portuale vigente e piano regolatore portuale 2004.
- Sovrapposizione:
- Integrazioni:
    - Relazione documenti integrativi
    - Relazione Integrazione 4-5 – Interporto e infrastrutture di comunicazione
    - Tav. 3 Stato futuro - Configurazione portuale a lungo termine
    - Tav. 4 Stato futuro – Destinazione d'uso delle Infrastrutture
    - Tavola Integrazione 4-5 : Planimetria con indicazione di ambito portuale; varchi di accesso; Interporto; Bretella Nord
    - Tavola Integrazione 8: Quote dei fondali previsti per i diversi ambiti portuali
    - Tavola Integrazione 9-10: Aree destinate alla localizzazione di massima delle infrastrutture di servizio, comprese quelle destinate all'attività di pesca.

**RITENUTO:**

di condividere tutte le condizioni, prescrizioni, e considerazioni, contenute nel Voto 209 del 29/10/2004 dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (All.A) e nel Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010 (All.B) con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A:

- parere Commissione VIA n. 209 del 18/12/2008 (All.B1);
- parere Ministero per i beni e le attività Culturali, espresso con nota prot. 10511 del 05/08/2009 (All.B2);
- Determinazione B3400 del 31/07/2009 del Dipartimento Territorio della Regione Lazio (All.B3),

che formano parte integrante della presente deliberazione;  
All'unanimità






**DELIBERA**

Di approvare la Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia di cui alle premesse, con le considerazioni espresse con voto n. 209 del 29/10/2004 dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (All. A) e con le condizioni e prescrizioni, contenute nel decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali n. DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010 (All.B), con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A:

- parere Commissione VIA n. 209 del 18/12/2008 (All.B1)
- parere Ministero per i beni e le attività Culturali, espresso con nota prot. 10511 del 05/08/2009 (All.B2)
- Determinazione B3400 del 31/07/2009 del Dipartimento Territorio della Regione Lazio (All.B3)

Gli allegati A, B, B1, B2, e B3 formano parte integrante della presente deliberazione. Gli elaborati progettuali, sono visti dal dirigente dell'Area Regionale Porti e Trasporto Marittimo.

La presente Deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.

      
 Parere n° 209 del 29.10.2004 del C.S. Interministeriale (All.B)    decreto VIA (All.B1).pdf    parere Commissione VIA (All.B1).pdf    parere Min. Beni Culturali (All.B2).pdf    parere Regione Lazio (All.B3).pdf

LA PRESIDENTE: F.to Renata POLVERINI  
IL SEGRETARIO: F.to Paolo IACONIS

ROMA 27 MAR. 2012





ALLEG. alla DELIB. N. 121 *gr*  
DEL 23 MAR. 2012

ALL. A

*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Presidenza*



Prot. n. 3138

Roma li 3 NOV. 2004

**RACCOMANDATA**

AUTORE

@@2004/00011762@@  
@@09/11/2004@@

All'Autorità Portuale di  
Civitavecchia (Porti di Roma e  
del Lazio)  
Molo Vespucci  
**00053 CIVITAVECCHIA (RM)**

OGGETTO: 209/2004 - Porto di Civitavecchia - Piano Regolatore Portuale 2004-

In relazione alla richiesta di cui alla nota n. 7272 del 13 luglio 2004, si trasmette copia conforme del parere n. 209, reso dall'Assemblea Generale nell'adunanza del 29 ottobre 2004.

Il Segretario Capo  
(Dott. Ing. Pietro Ciaravola)

IL PRESENTE ATTO SI COMPONE  
DI N. 60 PAGINE COMPRESA  
LA PRESENTE.



Dirigente Area 14  
Arch. Roberto Fiorelli



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

**ASSEMBLEA GENERALE**

Adunanza del 29 ottobre- 2004

Protocollo n. 209

Porto di Civitavecchia. Piano Regolatore Portuale 2004.  
**ROMA.**

**L'ASSEMBLEA**

**VISTA** la nota n. 7272 del 13/07/2004, con la quale l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, denominata "Porti di Roma e del Lazio", ha trasmesso, per esame e parere, la documentazione relativa all'affare in oggetto;

**ESAMINATI** gli atti pervenuti;

**UDITA** la Commissione Relatrice (Chiumarulo, Mauro, Sessa, Viale, D'Antonio, Ranieri, Da Deppo, Burghignoni, Stura, Di Mino, Balducci, Fiadini, Ranzo, Piroddi, Albenzio).

*( non hanno partecipato alla stesura del voto : Di Mino - Balducci - Albenzio )*





## PREMESSE

Con la nota citata in epigrafe l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha trasmesso a questo Consiglio Superiore la seguente documentazione:

- a) Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia edizione 2004;
- b) S.I.A. delle Opere Strategiche;
- c) Materiale documentario relativo al attività di monitoraggio ambientale intitolato "Attività di monitoraggio dell'Ambiente marino tra S. Severa e Lido di Tarquinia";
- d) Pareri relativi al progetto delle opere strategiche espressi dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e infine dalla Regione Lazio.

Nella stessa lettera si fa riserva di trasmettere successivamente copia della delibera di adozione del Comitato portuale della variante di P.R.P. in argomento, nonché copia dell'"intesa" con il Comune di Civitavecchia nei riguardi della stessa variante di P.R.P.

Gli elaborati trasmessi relativi al precedente punto a): Variante del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, edizione 2004, sono i seguenti:

### Elaborati descrittivi

#### RG - RELAZIONE GENERALE

- A.1 - Studio meteomarinario
- A.2 - Studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto
- A.3 - Studio dell'operatività portuale e del rischio di navigazione
- A.4 - Prove di navigabilità
- A.5 - Studio su modello fisico della tracimazione ondosa sulla diga dell'antemurale del porto di Civitavecchia
- A.6 - Normativa del Piano
- A.7 rapporto preliminare integrato di sicurezza.

### Elaborati grafici

- FC 1 - Inquadramento territoriale. Scala 1 : 1.000.000
- FC 2 - Il sistema dei collegamenti. Scala 1 : 15.000
- FC 3 - Porto e territorio: unità funzionali. Scala 1 : 15.000
- FP 1 - Il sistema dei collegamenti. Scala 1 : 15.000
- FP 2 - Porto e territorio: il progetto. Scala 1 : 10.000





- FP3 - Schema generale del Piano . Scala 1 : 5.000
- FP 4 - Scelte localizzative ed ambiti. Scala 1 : 5.000
- FP 5 - Il porto. Stato attuale. Scala 1 : 5.000
- FP6 - articolazione temporale del Piano. Fase 1. Scala 1 . 5.000
- FP 7 - Articolazione temporale del Piano. Fase 2. Scala 1 : 1.500
- FP 8 - Articolazione temporale del Piano. Fase 3. Scala 1 : 5.000
- FP 9 - Piano Regolatore Portuale Vigente. Scala 1 : 5.000
- FP 10- Piano Regolatore Portuale Vigente e Piano Regolatore Portuale 2004. Scala 1 : 5.000.

Si riportano nel seguito ampi stralci della "Relazione generale", dove sono, tra l'altro, esplicitati gli obiettivi posti a base delle proposta pianificatoria ed è descritta la proposta stessa.

## **PARTE PRIMA**

### **PREMESSA**

*Il vigente Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1990.*

*Tale Piano si differenziava dal precedente per gli aspetti principali seguenti:*

- *un notevole ampliamento del porto commerciale verso Nord, con allungamento del molo di sopraflutto in direzione più o meno parallela alla costa ed inserimento di nuovi pontili e banchine;*
- *una separazione fisica tra porto storico e porto commerciale sottolineata dall'apertura dell'opera foranea verso Sud e dal recupero del patrimonio storico-architettonico esistente;*
- *la realizzazione di un ulteriore bacino indipendente a Nord denominato Energetico Grandi Masse, destinato prevalentemente alle rinfuse solide e liquide.*

*Il Ministero dell'Ambiente, a cui il Piano fu trasmesso per la verifica di impatto ambientale, dopo lunga e faticosa istruttoria approvò il piano solo per la parte comprendente il bacino storico ed il nuovo bacino per traffici convenzionali (passeggeri, merci varie e contenitori) mentre richiese approfondimenti e modifiche relativamente al Bacino Energetico Grandi Masse.*

*Tale approvazione, per quanto parziale, consentì comunque l'avvio all'esecuzione di buona parte delle opere di Piano.*





sul volgere del 2001, a seguito di una parziale revisione del progetto, si è conclusa con esito positivo la procedura VIA della Darsena Energetica Grandi Masse, di modo che è possibile affermare che solo da quella data il Piano del 1990 è completamente operativo.

Nel corso dell'esecuzione delle opere previste dal Piano sono stati introdotti adeguamenti tecnico-funzionali, regolarmente approvati dal Ministero dei LL.PP., tra i quali si citano i seguenti:

- una lieve deviazione planimetrica dell'opera di difesa foranea, al fine di rendere più agevoli le manovre di accesso delle navi;
- una rettifica del molo foraneo esistente, sviluppatosi nel corso degli anni con un tracciato irregolare ed abbastanza irrazionale;
- l'approfondimento dei fondali in modo da renderli atti ad accogliere grandi navi porta-rinfuse e porta-contenitori;

Per il momento è stata, invece, "eliminata" la serie di pontili previsti presso la banchina realizzata a Nord della Darsena Petroli (Banchina Commerciale). Tale decisione è giustificata alla luce dell'esigenza di disporre di una vasta zona di evoluzione "a valle" della banchina, destinata principalmente ai containers (Banchina Polifunzionale).

Abbastanza paradossalmente, almeno in apparenza, poco dopo la sua approvazione definitiva il piano regolatore del 1990 mostra la sua inadeguatezza a fronte delle nuove prospettive di traffico. Ciò prova a sufficienza quanto rapidamente mutino le esigenze di un porto, in conseguenza delle modifiche delle navi e delle tipologie di traffico, e come sia difficile redigere un piano regolatore portuale che abbia una validità di più di dieci anni, quando si ricade in un periodo di rapida evoluzione.

Non è possibile sostenere che il piano regolatore portuale vigente, divenuto inattuale nell'arco di un decennio, non sia un buon lavoro. Esso, anzi, possiede il merito di aver fatto compiere al porto il salto di qualità che gli competeva in virtù della sua posizione di scalo commerciale principale del Lazio, posizione quasi del tutto perduta, a favore di altri porti, in seguito all'ultimo conflitto mondiale.

Resta il fatto che quando un porto, almeno nella parte operativa, evolve nel tempo in maniera estremamente rapida, il PRP necessita di frequenti aggiornamenti e/o varianti che non sempre è possibile far rientrare nel quadro degli adeguamenti tecnico-funzionali.

Nell'ambito del mutato quadro delle esigenze del porto di Civitavecchia, si citano i seguenti aspetti:





- notevole incremento del traffico di navi da crociera, necessitanti di notevoli lunghezze di banchina e di efficienti servizi a terra (stazione marittima; zona di parcheggio dei pullman; vettovagliamento e bunkeraggio)
- nascita e impetuoso sviluppo dei cosiddetti traghetti "veloci", che, grazie a velocità di crociera dell'ordine di 40 nodi, consentono di effettuare la tratta Civitavecchia - Olbia in poco più di tre ore. Si noti che i traghetti attualmente ospitati nel porto impiegano un tempo notevole e del tutto diseconomico per effettuare l'operazione di attracco a partire dall'ingresso nel bacino portuale;
- drammatica modifica del quadro mondiale di rifornimento di prodotti "energetici", con necessità strategica di ovviare alla monodipendenza dai prodotti petroliferi, operando a favore di altri prodotti (carbone) provenienti da fonti più sicure (Australia, Sud e Nord America) e per la cui movimentazione servono vasti piazzali a terra; a rilevante ed impreveduta richiesta di prodotti (clinker) destinati ad alimentare le industrie per la produzione di cementi in corso di costruzione nell'alto Lazio;
- avvio del cosiddetto "cabotaggio", cioè del trasferimento di merci a medio raggio, prevalentemente con navi del tipo Ro/Ro, fra i porti italiani e fra questi e quelli stranieri più vicini, ricadenti in prevalenza all'interno del Mediterraneo, favorendo il trasporto via mare rispetto a quello, ormai saturo, per via stradale.

Alla luce di quanto sopra detto, l'Autorità Portuale predispose nel 2002 un Piano Regolatore sostitutivo di quello del 1990 e che aveva in animo di inviare al Ministero dei LL.PP. per la necessaria approvazione.

Al termine del 2002, invece, si è concretizzata l'opportunità di procedere con i finanziamenti della Legge Obiettivo (L.443/01), in quanto a livello governativo si è riconosciuto che il porto di Civitavecchia costituisce uno dei nodi strategici per lo sviluppo nazionale dei trasporti.

Pertanto gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale del 2002, secondo le indicazioni della legge suddetta, hanno costituito la base per la redazione di dieci progetti preliminari, inviati alla cosiddetta "Unità di Missione", la quale doveva raccogliere le osservazioni degli Enti istituzionalmente preposti, al fine di stabilire l'accettabilità dei progetti stessi e inviarli quindi al CIPE per i successivi adempimenti.

Il Ministero dell'Ambiente ha espresso in proposito un parere favorevole con prescrizioni.





Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n°185 reso nella seduta del 19.12.2003, ha ritenuto di poter approvare soltanto tre dei dieci progetti presentati, mentre ha richiesto integrazioni e/o modifiche per gli altri sette progetti.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia ha provveduto tempestivamente all'esecuzione degli studi supplementari richiesti dal voto dell'Assemblea Generale. Inoltre, nell'ottica di costruire il quadro programmatico entro cui collocare le opere strategiche, ha ritenuto di approntare una nuova ed aggiornata versione del Piano Regolatore, la quale recepisce anche alcune ulteriori varianti studiate nel corso degli ultimi mesi.

La nuova versione è stata denominata Piano Regolatore Portuale 2004 ed è illustrata nel seguito.

Il Piano Regolatore Portuale 2004 è articolato nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo. Al livello strutturale il Piano individua gli scenari evolutivi dei traffici, ossia definisce il ruolo del Porto di Civitavecchia nel sistema marittimo nazionale ed internazionale, determinando gli obiettivi di traffico da perseguire.

Al livello funzionale il Piano individua le destinazioni d'uso e gli assetti infrastrutturali atti a garantire la migliore organizzazione delle risorse territoriali, in relazione agli obiettivi e alle potenzialità di sviluppo.

Al livello localizzativo, infine, il Piano si suddivide, sulla base dell'articolazione proposta, in ambiti o aree territoriali, avuto riguardo dell'assetto previsto, della definizione dei rapporti con la struttura urbana e con la rete infrastrutturale di riferimento.

## **IL PORTO ATTUALE**

### **IL RUOLO DEL PORTO**

Il Porto di Civitavecchia è inserito nel sistema dell'alto e del medio Tirreno, parte a sua volta del Corridoio Tirrenico che ha inizio a Nord in corrispondenza della Regione Liguria e termina a Sud in corrispondenza del porto di Gioia Tauro.

Occupava una posizione strategica in quanto è baricentrico rispetto alla localizzazione dei principali scali portuali tirrenici italiani e, di fatto, risulta essere il più importante nel tratto di costa compresa fra Livorno e Napoli.

In questa ottica il Piano di Sviluppo della Regione Lazio auspica che il porto di Civitavecchia formi con quelli di Fiumicino e Gaeta un unico polo commerciale per il centro Italia.



*Il porto di Civitavecchia connota la sua presenza sul territorio in relazione ai seguenti traffici:*

- *prodotti petroliferi;*
- *passaggeri internazionali – mercato crocieristico;*
- *passaggeri nazionali – cabotaggio;*
- *merci varie.*

#### *Prodotti petroliferi*

*Nel 2001 il porto di Civitavecchia ha movimentato complessivamente 3.375.632 t di prodotti petroliferi.*

*Recentemente un operatore privato ha realizzato a Nord dell'ambito portuale, nei pressi della centrale dell'Enel, una boa off-shore, localizzata a circa 5 km dalla costa, che ha consentito la riconversione della Darsena Petroli per le attività commerciali. Secondo un accordo ratificato negli ultimi tempi, la boa sarà demolita all'atto dell'entrata in servizio della Darsena Grandi Masse.*

#### *Passaggeri internazionali – mercato crocieristico*

*In relazione a tale tipologia di traffico il porto di Civitavecchia possiede una posizione di rilievo nel contesto del Mediterraneo ove intercetta il 24% della movimentazione complessiva ed ha una posizione di predominio nell'ambito del corridoio Tirrenico dove, invece, intercetta il 100% del traffico.*

*La domanda è composta nella maggior parte da passeggeri nordamericani, cui fanno seguito quelli europei, tedeschi e britannici in particolare. Nel corso del 2001 si è affermata la stabilizzazione dei costi e la riduzione dell'età dei passeggeri, avviatasi a partire dal 1992, che passa dai 65 ai 40 anni di media.*

#### *Passaggeri nazionali – cabotaggio*

*Il mercato dei passeggeri nazionali rappresenta uno degli aspetti forti del porto di Civitavecchia, che con 1.417.660 passeggeri nazionali al 2001 si conferma quale scalo leader italiano in merito. Il traffico civitavecchiese è caratterizzato dal collegamento con la regione Sardegna che attualmente impegna tre vettori.*

#### *Merci varie*





Il traffico merci è caratterizzato da forte eterogeneità dei prodotti movimentati. Si tratta di prodotti alimentari, siderurgici, chimici ed inerti.

Prevalgono le materie prime in importazione in quanto, come è noto, l'Italia, con le proprie risorse, è in grado di coprire solo una modesta parte del fabbisogno produttivo nazionale.

## **IL PORTO OGGI**

### **ASPETTI FISICI E STRUTTURALI**

Il porto è protetto da un antemurale lungo circa 2.700 m che forma un canale largo pressappoco 170 metri e profondo 12 metri. Su di esso affacciano, procedendo da Nord verso Sud, la banchina polifunzionale, la banchina commerciale, la ex-Darsena Petroli, la Darsena Albicini, il Bacino Vespucci, il Bacino Michelangelo (da cui si accede alla Darsena Romana) e la Darsena Umberto I.

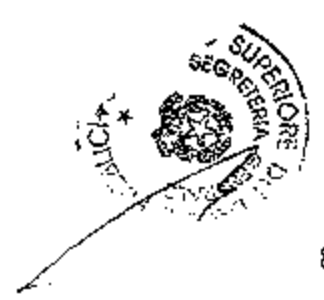
Nel porto possono ormeggiare anche le imbarcazioni da diporto a cui sono destinati i 60 m di un pontile galleggiante (Molo del Lazzaretto) in concessione al Circolo Nautico Tirreno, i 64 m di un pontile galleggiante nella Darsena Romana gestita dal Circolo Nautico Civitavecchia e la Banchina Apollodoro (Darsena Romana), occupata prevalentemente da natanti locali.

Il porto è dotato delle seguenti attrezzature:

- n. 2 scali di alaggio fino a 600 t;
- n. 4 gru elettriche su binari con portata da 27 a 30 t (banchina Albicini);
- impianti silos per la movimentazione delle granaglie (banchina Cialdi)
- n. 2 gru elettriche (banchina commerciale);
- n.1 impianto di bunkeraggio (Bacino Michelangelo);
- 2 portainers da 35 t, 2 transtainer gommati da 35 t, autogru, forklift, ecc.
- officine specializzate in motori, elettrica ed elettronica, in riparazione di scafi e rimessaggio all'aperto.

Il porto offre poi i seguenti servizi:

- pilotaggio;
- guardia di finanza;
- sommozzatori;
- ormeggiatori;



- servizi igienici;
- meteo;
- servizi antincendio;
- ritiro rifiuti;
- parcheggio fuori del porto

### Opere in corso

Il porto è stato ed è ancora oggi oggetto degli interventi elencati di seguito, promossi dall'APC:

- prolungamento dell'Antemurale Colombo dalla progressiva 1372,00 alla progressiva 1880,50;
- opere varie di sistemazione del porto storico;
- demolizioni del parco ferroviario nell'area del Forte Michelangelo e recupero dei piazzali;
- demolizioni di fabbricati e delocalizzazione delle attività artigianali;
- viabilità e parcheggi.

### ASPETTI FUNZIONALI ED OPERATIVI

La descrizione delle aree funzionali del porto di Civitavecchia, suddivise in ambiti ciascuno caratterizzato da omogeneità delle funzioni esplicitate (e quando possibile da unicità di gestione delle attività), è utile alla valutazione della capacità di traffico portuale.

Caratterizzano il porto di Civitavecchia le seguenti aree funzionali:

- Terminal crociere;
- Terminal rinfuse solide;
- Terminal container;
- Terminal traghetti (Ro/Ro)

Il terminal crociere, cui corrisponde, negli studi condotti sui traffici marittimi, la voce passeggeri internazionali, occupa il lato interno della diga foranea antemurale Colombo (banchine Antemurale Colombo e Traianea). E' caratterizzato da una lunghezza complessiva di 1350 metri lineari di banchina, per un totale di cinque accosti, ed occupa una superficie a terra di 63.852 m<sup>2</sup>.

Sotto la voce rinfuse solide sono raggruppate le seguenti merci:

- Cereali (semi oleosi);





- Mangimi;*
- Carbone;*
- *Minerali;*
- *Fertilizzanti;*
- *Altro;*
- *Bunkers.*

*Il terminal rinfuse solide è articolato in due aree distinte. Una localizzata a Nord presso la nuova banchina commerciale, l'altra presso il Molo Vespucci. Il terminale è caratterizzato da una lunghezza complessiva di banchina pari a 800 metri lineari, per un totale di quattro accosti, ed una superficie complessiva di 94.774 m<sup>2</sup>.*

*Le tipologie di navi all'attracco sono le seguenti:*

- *Navi rinfuse solide;*
- *Carboniere;*
- *Porta Granaglie.*

*Il terminal container occupa un'area di 31.956 m<sup>2</sup> in un'area localizzata presso la banchina Compagnia Roma. La lunghezza complessiva di banchina è pari a 280 metri lineari per un totale di due accosti.*

*Il terminal traghetti prevede l'attracco di navi Ro/Ro e Ro/Pax destinate al trasporto di merci e passeggeri. Si estende su una superficie di 50.835 m<sup>2</sup> di cui 43.625 m<sup>2</sup> sono localizzati presso la ex Darsena Petroli, per un totale di tre accosti, e i rimanenti 4.583 m<sup>2</sup> si trovano presso le banchine Principe Tommaso e Michelangelo, ivi incluso il Pontile Sardegna per un totale di cinque accosti.*

### **IL SISTEMA DELLE CONNESSIONI**

*Questo paragrafo è dedicato alla descrizione delle reti dei collegamenti che fanno capo al porto di Civitavecchia, suddivisibili in:*

- *collegamenti terrestri (stradali e ferroviari)*
- *collegamenti aerei;*
- *collegamenti per condotta.*

*Collegamenti terrestri*

*Viabilità stradale di collegamento territoriale*





*Civitavecchia, situata nella parte Nord-occidentale del territorio della Regione Lazio, è accessibile da Nord e da Sud tramite la Strada Statale Aurelia (SS 1) che corre parallela alla costa transitando nell'abitato.*

*Da Sud, inoltre, è raggiungibile mediante l'Autostrada A12 (Roma-Civitavecchia) i cui punti di interscambio con il territorio locale sono rappresentati da:*

- *svincolo di Civitavecchia Sud, situato in prossimità del confine tra i comuni di Civitavecchia e Santa Marinella;*
- *svincolo di Civitavecchia Nord, situato a monte dell'abitato, in corrispondenza dell'intersezione con la strada provinciale per Allumiere e Tolfa, tratto extraurbano della via delle terme di Traiano di penetrazione nella città;*
- *l'incrocio tra il raccordo autostradale in uscita verso Nord e la via Aurelia, presso al cantoniera Pantano, punto nevralgico transitorio del sistema di collegamento con l'entroterra e con la Toscana, in attesa di una prossima trasformazione adeguata alle sue funzioni.*

*Viabilità urbana e di accesso al porto*

*Le strade di accesso al porto sono costituite dal raccordo Civitavecchia-Viterbo, con accesso incompleto al porto commerciale presso il fosso Fiumaretta denominato "Varco Commerciale", dalla via Terme di Traiano che raggiunge il porto in corrispondenza del "Varco Vespucci". Oltre ai citati varchi si accede al porto tramite:*

- *varco Fortezza, localizzato in corrispondenza di Porta Fortezza e nei pressi della dogana;*
- *varco Livorno, localizzato presso Porta Livorno;*
- *varco Porto Franco, direttamente collegato alla Darsena Romana.*

*Di particolare interesse ai fini del miglioramento della funzionalità della rete viaria facente capo al porto è la strada Mediana, situata in posizione intermedia tra l'Aurelia e il raccordo Civitavecchia-Viterbo. Tale strada ha origine a Sud dalla via Aurelia, all'incirca all'altezza del porto di Riva di Traiano, e attualmente termina su via Terme di Traiano. Secondo le previsioni del vigente PRG è destinata a proseguire il suo corso verso Nord fino a raggiungere nuovamente l'Aurelia.*

*Tutte le strade precedentemente citate, nonché l'Aurelia, attraversano l'abitato di Civitavecchia.*

*Viabilità ferroviaria*

*Il porto di Civitavecchia è servito dalla linea ferroviaria Roma-Pisa (stazione di Civitavecchia) che corre in direzione Nord-Sud, parallela alla costa nonché dalla linea ferroviaria Civitavecchia -*





*Capronica, parzialmente dimessa. Il tratto in uso è adibito al trasferimento di automobili dal porto commerciale ad un'area industriale retrostante (Area DECAR).*

#### *Collegamenti per condotta*

*Il porto di Civitavecchia è punto di partenza di quattro condotte di cui la più importante, in relazione alla quantità di prodotto trasportata, è quella diretta a Fiumicino che fornisce all'aeroporto Leonardo da Vinci il kerosene necessario per gli aeromobili. Nel 1995 la fornitura ha ammontato a circa 650.000 t.*

*Delle altre condotte, tutte trasportanti derivati del petrolio, una è diretta ai depositi costieri locali, mentre le rimanenti due raggiungono Roma, in località Pantano e Ponte Galeria.*

#### *Collegamenti aerei*

*I collegamenti aerei con Civitavecchia avvengono tramite l'aeroporto di Roma-Fiumicino (Aeroporto Leonardo da Vinci), raggiungibile percorrendo l'A12 e, quindi, un tratto dell'autostrada Roma-Fiumicino.*

### **CARATTERI FISICO AMBIENTALI DEL SITO**

*Il porto di Civitavecchia è situato lungo il tratto di costa laziale a Nord di Roma, presso l'omonimo abitato.*

*Il comune di Civitavecchia confina a Nord con il comune di Tarquinia, ad Est con quello di Allumiere, a Sud con S.Marinella e ad Ovest con il mar Tirreno. La sua superficie totale è di 7.195ha e la quota media del centro urbano è di 10m s.l.m.m.*

*Il territorio comunale è caratterizzato prevalentemente da rilievi collinari di forma generalmente irregolare ed allungata, caratterizzati da versanti arrotondati e poco acclivi; in alcune zone, però, la presenza di litotipi flyschoidi di origine vulcanica ha dato origine a pareti verticali o subverticali soggette a fenomeni franosi.*

*Le zone pedecollinari sono più pianeggianti e degradano dolcemente verso il mare.*

*La pianura costiera lascia un margine molto ristretto a Sud (Punto Marangone e Capo Linaro), fra la linea di costa e le pendici del complesso della Tolfa che si prolunga nei Monti Ceriti. Si apre a cuneo, invece, verso Nord dove raggiunge il primo rilievo collinare a 70 metri s.l.m.m., trasformandosi verso l'interno in una serie di rilievi che raggiungono la quota di 250 metri s.l.m.m.*





*Il tratto di costa prospiciente l'abitato di Civitavecchia è roccioso, rara caratteristica per il litorale tirrenico compreso tra Ansedonia, a Nord, e la foce del fiume Tevere, a Sud.*

*Il reticolo idrografico superficiale è costituito da corsi d'acqua a carattere torrentizio con alvei più o meno perpendicolari alla linea di costa. I fossi hanno origine sui Monti della Tolfa (massima quota 616m s.l.m.m.) e, dopo aver raccolto le acque del sistema collinare occidentale, sfociano nel mar Tirreno.*

*Da Nord a Sud l'area in esame è percorsa dal fosso di Torre Valdaliga; dal fosso di Monna Felice; dal fosso del Prete (o del Buonaugurio) e dal fosso della Fiumaretta, tombato nel tratto finale.*

*Il territorio del comune di Civitavecchia è fortemente urbanizzato, in particolare nelle aree adiacenti il porto storico. Consistenti insediamenti urbani si sono sviluppati lungo le direttrici Nord (Borgata Aurelia), Est (Faro-S.Liborio) e Sud (Campo dell'Oro e S. Gordiano).*

*Le zone più interne erano destinate, fino a qualche anno fa, ad uso agricolo. In tempi più recenti, invece, sono state oggetto di un calo produttivo e di una crescita continua e indiscriminata di agglomerati abitativi. Il comune di Civitavecchia è caratterizzato, infatti, da una delle densità abitative più alte della provincia di Roma.*

*Caratteristiche geologiche dei fondali*

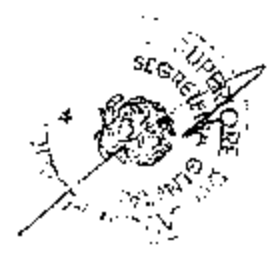
*Il porto di Civitavecchia occupa circa tre dei 13 km di litorale sotto la giurisdizione del comune dell'omonima cittadina laziale.*

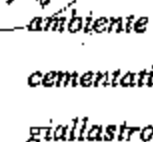
*La costa è prevalentemente rocciosa, caratteristica peculiare per il litorale tirrenico compreso tra Ansedonia, a Nord, e la foce del fiume Tevere, a Sud.*

*L'area portuale è caratterizzata da litotipi ascrivibili alla serie tardo cretacea - paleocenica dei flysch tolfetani. Tali materiali sono affioranti o coperti da sedimenti marini di natura argilloso - sabbiosa e calcareo - organogena.*

*In prossimità degli sbocchi a mare del fosso della Fiumaretta e del fosso del Buonaugurio, in corrispondenza dei canali sommersi che costituiscono la naturale continuazione dei due corsi d'acqua, la sequenza litostratigrafica appare significativamente condizionata dagli apporti terrigeni dei fossi. La copertura è qui molto variabile; affiorano materiali a grana fine e finissima poco o per nulla consistenti con abbondante presenza di materiale organico.*

*Il fondale marino a Nord della banchina polifunzionale è costituito da sabbia grossa e da calcareniti organogene riconducibili alla formazione della "Panchina". Tale formazione del Pleistocene superiore, caratteristica del quaternario marino, è costituita da calcari organogeni di*





—ambiente litorale contenenti materiali terrigeni clastici associati a gusci e resti organogeni cementati tra loro da carbonato di calcio. Il colore d'insieme è variabile dal marrone avana al giallastro.

Lo spessore della Panchina è estremamente variabile, con valori che localmente raggiungono i 10m.

In alcune aree i materiali più superficiali costituenti il fondale marino poggiano su una formazione sabbiosa di colore giallastro, forse riconducibile al Pleistocene.

Alla base di quest'insieme di materiali si trova una formazione argilloso - sabbiosa di colore grigio il cui spessore complessivo non è noto.

Inoltre il fondale a Nord della banchina polifunzionale in fase di completamento è geomorfologicamente caratterizzato dal canale antistante la foce del fosso del Buonaugurio, con versanti mediamente acclivi.

Ancora più a Nord la morfologia del fondale si contraddistingue per l'incisione indotta dallo scarico del fosso del Buonaugurio.

Il fondale marino a Nord dell'Antemurale mostra un andamento regolare degradante verso Sud-Ovest. Le batimetrie sono comprese tra 20 e 35m.

Il fondale è generalmente costituito da terreni appartenenti ad una formazione argillosa e sabbiosa di elevato spessore complessivo, forse attribuibile al Pliocene superiore.

La caratterizzazione geologica mostra una situazione leggermente più complessa nella zona del porto dove dovrà essere realizzato il nuovo accesso al bacino storico.

Ivi il fondale marino è costituito, infatti, da un esiguo spessore di sabbia grossa, ghiaiosa con abbondante materiale organico fibroso di natura vegetale e conchigliare che si imposta direttamente sulla formazione della Panchina. Quest'ultima è stratigraficamente superiore ad altre due formazioni sabbiose affioranti che presentano spessori variabili fino a 2 metri.

Durante la realizzazione delle opere ora esistenti tali materiali sono stati parzialmente rimossi.

La formazione della Panchina poggia su termini argillitici appartenenti alla litofacies dei flysch calcarei, caratterizzata a sua volta da un livello superficiale più alterato, reso evidente oltre che dalla colorazione marrone avana (anziché grigio franca dei livelli meno alterati) dalla tessitura caotica priva di aspetti scistosi tipici dei livelli meno alterati.

Sotto il profilo morfologico i fondali di questo settore sono ovviamente condizionati dalle opere portuali esistenti. Nel complesso le pendenze sono piuttosto contenute con valori che variano da 3% a 10% con un blando ed uniforme approfondimento verso Sud- Ovest.



*Le banchine per l'area crocieristica e commerciale previste dal Piano poggeranno su fondali costituiti ancora una volta da un esiguo spessore di sabbia grossa e ghiaiosa con abbondante materiale organico che si imposta, però, sulla formazione della Pietraforte, caratterizzata a sua volta da un livello superficiale più alterato reso evidente dalla colorazione marrone avana e dalla tessitura caotica priva di aspetti scistosi tipici dei livelli meno alterati. La stessa stratigrafia è stata riscontrata in prossimità del Molo Vespucci.*

## **PARTE SECONDA**

### **PUNTI DI FORZA E DEBOLEZZA DELL'ASSETTO ATTUALE**

*La formulazione del Piano Regolatore Portuale è fondata sullo studio della situazione attuale, al fine di individuare nodi e potenzialità del sistema portuale da diverse angolazioni (urbanistiche, territoriali ed ambientali; infrastrutturali, funzionali, organizzative, finanziarie - gestionali, istituzionali, di mercato, ...).*

*Per dare una approccio sistematico a tale fase, è stata applicata la Swot Analysis, ossia l'analisi dei punti di forza (strenghts), dei punti di debolezza (weakness), delle opportunità (opportunities) e dei rischi/minacce (threats) che caratterizzano il sistema portuale di Civitavecchia.*

*In altre parole, è stata costruita la sintesi critica della situazione attuale la quale, insieme alle prospettive di sviluppo individuate, definisce il quadro di riferimento entro cui collocare le scelte di Piano.*

#### **Punti di forza**

- 1. Posizione geografica favorevole, per la vicinanza a Roma, alle zone industriali del Lazio ed alla Sardegna, per la prossimità dell'autostrada tirrenica e della trasversale per l'Umbria, per i buoni collegamenti ferroviari;*
- 2. Caratteristiche dei fondali ottimali per l'inserimento di un porto, per l'assenza di trasporto solido litoraneo e per le buone caratteristiche geomeccaniche dei terreni;*
- 3. Presenza di emergenze storico artistiche;*
- 4. Consolidata professionalità ed attitudine ad inserirsi nel campo delle attività portuali.*

#### **Punti di debolezza**

- 1. Cattiva disposizione degli attracchi, con particolare riferimento alle navi traghetto raggiungibili con difficoltà per la lontananza dall'imboccatura e la lunghezza del percorso;*





*Insufficienza delle banchine a disposizione delle navi da crociera a causa della ridotta larghezza e della eccessiva prossimità al muro paraonde del molo di sopraflutto;*

- 3. Scarsa razionalità degli accessi stradali e ferroviari al porto;*
- 4. Assenza di una viabilità portuale dedicata.*

#### *Opportunità di sviluppo*

- 1. Acquisizione di rilevanti quote di traffico commerciale che attualmente utilizzano altri porti;*
- 2. Incremento del traffico da crociera, con possibilità di divenire testata di linea per alcune rinomate Compagnie;*
- 3. Possibilità di acquistare importanza turistica in seguito alle trasformazioni introdotte nel porto storico*

#### *Rischi/ minacce*

- 1. Perdita di traffico commerciale che potrà installarsi in via definitiva in porti alternativi, danneggiando l'economia del Lazio e, per conseguenza, della nazione tutta;*
- 2. Minore sviluppo del potenziale crocieristico;*
- 3. Sviluppo di linee alternative di collegamento con la Sardegna.*

### **LINEE GUIDA PER IL PIANO REGOLATORE PORTUALE 2004**

#### **LA STRATEGIA**

*Le linee strategiche poste alla base lo sviluppo del Porto di Civitavecchia così come definite dal Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio approntato dall'Università di Roma "La Sapienza" nel 1983, derivano da considerazioni relative alla sua localizzazione.*

- 1. Assenza di fenomeni di interrimento e di qualsiasi interferenza con vicini litorali sabbiosi;*
- 2. rapido raggiungimento di profondità elevate al largo del porto, tale da rendere facile e scevra di pericoli la navigazione nei dintorni delle opere di difesa e nel corso delle manovre di ingresso e di uscita;*
- 3. l'unicità, con riferimento al Lazio, di caratteristiche idonee per un grande insediamento portuale, che ne fanno a priori il porto principale della regione, con porti ancillari dal punto di vista commerciale costituiti da quelli di Gaeta e Fiumicino;*





4. *la vicinanza ad un bacino di utenza con una popolazione di numerosi milioni di abitanti che attualmente viene servita, per quanto riguarda arrivo e partenza delle merci, per via prevalentemente terrestre, in contrasto con quelle che sono le moderne tendenze volte a favorire il mezzo marittimo, meno costoso e inquinante di quelli terrestri;*
5. *la presenza nell'entroterra di un tessuto industriale a carattere concentrato e diffuso (legato ad industrie di tipo prevalentemente leggero o di base) che costituisce ormai una realtà da tutti riconosciuta;*
6. *la bontà dei collegamenti stradali e ferroviari, che in un prossimo futuro sarà esaltata con il collegamento dell'autostrada Livorno - Civitavecchia e della Superstrada Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni con diramazione Orte - Perugia - Cesena - Mestre, nonché con i previsti miglioramenti dell'asse TIBRE (Tirreno Brennero).*

*Ai punti precedenti può essere aggiunta la presenza di una esuberante forza lavoro con una vecchia tradizione nel campo della movimentazione all'interno dei porti.*

*Per quanto riguarda il porto storico è appena il caso di ricordare che, con la prevista separazione del bacino "antico" da quello "moderno" e con le opere di restauro programmate, sarà possibile riportare alla luce quanto rimane di quello che nella visione vitruviana - a ragione - è considerato l'emblema dei porti antichi.*

## **GLI OBIETTIVI**

### **Obiettivi generali**


*Per obiettivo generale si intende il più alto scopo che, anche in modo indiretto e/o con la sinergia di altre iniziative, si intende perseguire.*

*Nel caso in esame sono stati individuati i seguenti obiettivi generali:*

- *Rafforzamento della posizione del porto di Civitavecchia nel Tirreno e rilancio della sua "presenza" nell'ambito dell'economia dell'area alto Lazio;*
- *Coordinamento dei traffici marittimi in relazione agli altri porti laziali per costruire un polo "efficace ed efficiente", da ottenere attraverso il continuo confronto della politica tariffaria e dei risultati operativi;*
- *Incremento del traffico di cabotaggio;*

### **Obiettivi specifici**





*Gli obiettivi specifici, ossia le aspettative di medio termine e di settore che, raggiunte e consolidate, concorrono al raggiungimento dell'obiettivo generale, sono:*

- *Allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico;*
- *Predisposizione di calate portuali specializzate nell'area settentrionale del porto;*
- *Individuazione di aree da destinare ad attività complementari a quelle portuali nell'immediato entroterra;*
- *Riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale;*
- *Incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere;*
- *Incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti gli operatori del settore marittimo;*
- *Rilancio delle attività turistiche e culturali che interessano la città tramite il recupero del patrimonio storico culturale che caratterizza il porto storico;*
- *Miglioramento dei collegamenti con l'entroterra*

#### **IL PORTO DI CIVITAVECCHIA NEL QUADRO DELLO SVILUPPO E DELL'INNOVAZIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI**

*Il posizionamento futuro del porto di Civitavecchia è ovviamente nell'ambito internazionale ma in parte molto importante del traffico di cabotaggio e del traffico short-sea-shipping. Si tratta, in realtà, del potenziamento di un'attività che il porto già svolge con successo (collegamento con la Sardegna). In questa direzione l'AP ha promosso una serie di iniziative che vedono coinvolti oltre ad alcune città del Sud Italia, quali Catania e Palermo, paesi esteri Europei, quali la Spagna e Nord Africani, quali la Tunisia.*

*La presenza di un patrimonio storico-culturale ricco e rinomato sia all'interno del porto stesso, sia nel territorio circostante, cui si aggiunge la vicinanza a Roma, meta turistica italiana per eccellenza, sancisce la vocazione turistica del porto di Civitavecchia. Il porto, già in occasione del Giubileo del 2000, si era qualificato quale scalo leader per le navi di pellegrini diretti alla Città Santa.*

*Oggi, oltre a rafforzare la presenza delle navi crociera con una offerta di accosti, aree demaniali e servizi, il porto di Civitavecchia potrebbe investire, in accordo con il Comune e le altre Amministrazioni competenti, nella realizzazione di itinerari turistici integrati terra-mare, cui spetterebbe il compito della valorizzazione delle risorse esistenti.*



L'ulteriore iniziativa promossa dalla Compagnia Porto di Civitavecchia, la progettazione della Darsena Energetica Grandi Masse, è finalizzata all'accoglienza degli sviluppi di traffico previsti e connessi ai programmi in via di definizione a livello governativo relativi all'incremento dell'uso del carbone per la produzione dell'energia elettrica, nonché alla necessità di diversificazione dei prodotti energetici.

Considerato che l'offerta di infrastrutture per i prodotti petroliferi nei porti del Corridoio Tirrenico è caratterizzata da un basso numero di accosto e banchine dedicate, l'opera pianificata dal porto di Civitavecchia, la Darsena Energetica Grandi Masse, si caratterizza fra le più importanti per la tipologia merceologica considerata nell'ambito dei porti dell'Alto e Medio Tirreno.

Per quanto riguarda il traffico dell'Alto Tirreno si richiama una nuova condizione recentemente verificatasi. Le numerose Direttive Europee, Convenzioni ed Accordi Internazionali per la tutela dell'ambiente marino, hanno permesso la nascita di numerose zone protette (parchi marini). In Italia, in particolare, nel 1999, a seguito di un accordo fra i Governi Italiano, Francese e del Principato di Monaco, nasce il Santuario Internazionale per la tutela dei Cetacei.

I suoi limiti territoriali sono i seguenti:

- ad Ovest, una linea che va dalla punta Escampobariou (punta Ovest della penisola di Giens, presso Marsiglia) a Capo Falcone, situato sulla costa occidentale della Sardegna (presso Stintino);
- ad Est, una linea che va da Capo Ferro, situato sulla costa Nord orientale della Sardegna, a Fosso Chiarone, situato sulla costa occidentale della penisola (al confine settentrionale della Regione Lazio).

Il parco marino deve essere preservato dagli impatti negativi diretti o indiretti delle attività umane, in particolare modo dall'inquinamento da sostanze chimiche ed idrocarburi. Queste nuove condizioni ambientali non potranno che limitare la costruzione di nuove infrastrutture dedicate alla movimentazioni di alcune tipologie di merci, prodotti petroliferi in primis. Pertanto ulteriori quote di traffico potrebbero spostarsi nel porto di Civitavecchia conseguentemente a tale nuovo vincolo al traffico marittimo.

Particolare importanza rivestirà la fornitura di kerosene all'aeroporto di Fiumicino, considerato che a seguito della progettata chiusura delle raffinerie situate a Pantano di Roma, il porto di Civitavecchia sarà impegnato nella fornitura complessiva della scalo aeroportuale. A ciò si aggiunga che l'aeroporto di Fiumicino, che già nel 1998 si colloca al primo posto tra gli scali





italiani con oltre 24 milioni di passeggeri trasportati, sarà interessato da un notevole incremento del flusso di traffico aereo. Infine, si ricorda che la Comunità Europea e il Governo Italiano hanno sancito una intesa secondo la quale il traffico aereo dovrà concentrarsi intorno a due scali a valenza internazionale, di cui uno è proprio l'aeroporto di Fiumicino e l'altro è quello di Milano Malpensa.

Nell'ambito della movimentazione delle merci varie le prospettive che il Porto di Civitavecchia può porsi sono due. La prima consiste nel progressivo spostamento delle merci dalla modalità terrestre su gomma a quella marittima. La seconda, invece, riguarda l'incremento delle tipologie di merce movimentata lavorando principalmente sui prodotti finiti per i quali è possibile ampliare il bacino di utenza del porto fino a comprendere l'intera area romana.

### *Carbone*

La Società UNICEM SPA ha in previsione di utilizzare il porto di Civitavecchia come base logistica per lo smistamento del carbone nei suoi siti produttivi. Il carbone è la materia prima necessaria per il ciclo produttivo di molti stabilimenti della Società.

Dal 1994 ad oggi il porto di Civitavecchia ha movimentato in media circa 273.000 tonnellate di carbone per anno. La previsione della Società è di arrivare, a regime, a circa 1.400.000 tonnellate/anno.

Nelle previsioni del traffico di carbone bisogna considerare che la centrale Enel di Torre Valdaliga Nord sta trasformando la propria struttura passando da centrale petrolifera a carbone.

L'ENEL ha pertanto previsto di realizzare un terminale specializzato di fronte a Torre Vaidaliga Nord, in immediata prossimità della Darsena Energetica Grandi Masse, della quale la nuova banchina costituirà il molo di sottoflutto. Quindi la maggiore parte del traffico di carbone si svilupperà in aree lontane dalla città.

### *Legno e cellulosa*

L'autorità Portuale ha stipulato un protocollo d'intesa con il Gruppo Campostano per lo sbarco di circa 500.000 tonnellate/anno di cellulosa. Dal 1994 ad oggi la movimentazione di carta e cellulosa nel porto è stata di circa 36.000 tonnellate/anno (con un trend sempre crescente dal '94 ad oggi).

Lo stesso Gruppo ha espresso la volontà di realizzare un polo logistico per la movimentazione di tronchi e legnami provenienti dal Canada.





### *Granaglie e cereali*

*Attualmente lo scarico di granaglie e semi oleosi avviene sulla Banchina Cialdi, posta sul Molo del Bicchiere. Essa è attrezzata con aspiratori ed è affiancata da un complesso di silos specializzati per una capienza totale di circa 35.000 t. La banchina dispone di un accosto. Le aree retrostanti sono interessate dal traffico degli automezzi diretti ai silos e dai binari.*

*La superficie a terra retrostante gli accosti è caratterizzata da aree demaniali (e non solo) di modeste dimensioni. Questo porta ad interferenze nei traffici, congestione dei trasporti a terra, inquinamento acustico e marino.*

*Nell'ambito del nuovo assetto portuale i silos ed i magazzini per granaglie saranno collocati nella zona compresa fra la banchina contenitori e la darsena traghetti. Si prevede un aumento del traffico dalle attuali 300.000 t/anno a 600.000 t/anno.*

### *Cemento e materiali plastici*

*Attualmente lo scarico di cemento in rinfuse avviene all'interno del porto storico, utilizzando silos posti in prossimità della banchina Vespucci. L'Autorità Portuale ha deciso di spostare i silos, liberando il porto storico da un traffico ad esso non idoneo.*

*L'Autorità Portuale ha stipulato un accordo con la società Cementir secondo il quale al termine della realizzazione della nuova banchina polifunzionale verranno posizionati su questa alcuni silos per lo stoccaggio di cemento sfuso. La previsione del traffico di cemento è di 650.000 t/anno.*

*Scorre al termine della realizzazione della banchina polifunzionale su di questa verrà realizzato un impianto per lo stoccaggio di materiale plastico in rinfusa posto entro silos appositi.*

### *Container*

*Il terminale container è utilizzato solo da navi feeder. L'area di deposito dei contenitori è molto limitata.*

*L'Autorità Portuale ha programmato e predisposto il progetto definitivo per la realizzazione di un nuovo terminale contenitori dotato di un fronte banchina di 450 m di lunghezza. Il terminale, considerata l'estensione del fronte di accosto, potrà attrarre traffico di fideraggio, ovvero potrà accogliere contemporaneamente una grande nave post-Panamax ed una nave feeder.*

*Il terminal sarà dotato di 4 portainers e 6 transtainers e potrà movimentare fino a 500.000 TEU annui.*

## **PARTE TERZA**





## SCHEMA GENERALE DELLA VARIANTE

### *Presentazione*

*Il Porto di Civitavecchia si estende attualmente per un'area complessiva di 1.580.000m<sup>2</sup> in cui sono localizzate le diverse funzioni, le più significative delle quali sono riconducibili a:*

- funzione commerciale nell'area della banchina commerciale e della Darsena Vespucci;*
- funzione industriale a Nord del Porto stesso nei pressi della centrale Enel Torre Valdaliga;*
- funzione passeggeri - traghetti nelle Darsene Petroli e Albicini, nella Darsena Traianea e in parte del Bacino Umberto I;*
- funzione passeggeri - crociere lungo l'antemurale Colombo*

*I servizi portuali sono localizzati nei pressi della Darsena Romana, ove è ospitata anche una discreta flotta d'imbarcazioni da pesca. Il diporto nautico trova sede parte nella Darsena Romana, parte nello specchio acqueo a Nord del Molo del Lazzaretto.*

*Il progetto di Piano prevede un ampliamento degli spazi per una dimensione complessiva di circa 2.400.000m<sup>2</sup>. Tale ampliamento è finalizzato allo spostamento delle funzioni che attualmente gravano sul porto storico e, conseguentemente, ad una razionalizzazione degli spazi ad esse dedicati oltre che essere dettata dall'esigenza di corrispondere agli sviluppi attesi della domanda di servizi commerciali ed urbani.*

### *Le infrastrutture di comunicazione*

*Lo schema generale del Piano è completato dalla revisione del sistema delle infrastrutture di collegamento (Elab. FP 1), utili ad incrementare l'operatività e l'efficienza del Piano stesso.*

*Nell'ottica del miglioramento dei collegamenti del porto con il Nord Italia, si collocano il completamento della A12, nel tratto compreso tra Livorno e Roma, nonché il completamento del Raccordo Orte - Viterbo - Civitavecchia.*

*Il miglioramento dei collegamenti verso Sud necessita di due interventi a livello locale.*

*Il primo intervento si concretizza nella realizzazione della Bretella Nord, la quale consente l'accessibilità diretta al porto in corrispondenza dell'ingresso Nord, a partire dal Raccordo Civitavecchia Viterbo, in corrispondenza dell'interporto in fase di realizzazione. Tale bretella attraversa gli insediamenti industriali situati alle spalle del Porto, intersecandosi con la via Mediana.*





*Il secondo intervento è rappresentato dalla realizzazione della Bretella Sud la quale ha lo scopo di connettere il Raccordo Civitavecchia Viterbo, poco prima dell'ingresso Commerciale, con la A12, in corrispondenza della barriera autostradale Civitavecchia Sud.*

*Per quanto concerne la viabilità ferroviaria, la trasformazione del porto comporterà realizzazione di una nuova stazione denominata Torre Valdaliga.*

*L'assetto della viabilità stradale e ferroviaria posto a corredo dello schema generale del Piano, in quanto di rilevante interesse ai fini della trasformazione ipotizzata, costituisce il riferimento programmatico per la stipula di accordi con le Amministrazioni e gli Enti competenti.*

#### *Funzione commerciale*

*La funzione commerciale è attualmente in parte ospitata presso la banchina commerciale, in parte presso le banchine Compagnia Roma e Albicini, affaccianti sulla darsena Albicini.*

*Gli spazi dedicati sono esigui già nelle attuali condizioni di traffico, assolutamente insufficienti in relazione alle prospettive di sviluppo del Porto.*

*In tal senso, nell'ottica della razionalizzazione degli accosti e dei relativi spazi a terra, il Piano prospetta la realizzazione del Terminal Commerciale destinato alle attività oggi situate presso la Darsena Albicini nonché alle attività che seguiranno lo sviluppo dei traffici.*

*Il Piano, in tal modo, conferma quanto già ipotizzato dal Piano del 1990.*

*La localizzazione del nuovo Terminal Commerciale è baricentrica rispetto alla nuova configurazione portuale e strategica per la prossimità all'Ingresso Commerciale.*

#### *Funzione industriale*

*La funzione industriale è oggi rappresentata dalla torre off-shore cui attraccano le navi petrolifere, situate a Nord del Porto, nei pressi della Centrale Enel Torre Valdaliga. Tale torre è opera recente e nasce dall'esigenza di allontanare traffici pericolosi dal porto. Il porto è sede dei depositi costieri dell'oleodotto Italtroli per i quali è stata avanzata l'ipotesi di dismissione.*

*Il Porto individua tre aree da destinare alle attività industriali.*

*La prima è situata nell'estremità Nord del porto ed è dedicata interamente alle attività dell'ENEL.*

*La seconda, posta a Sud della prima e, allo stesso tempo, a ridosso della Energetica Grandi Masse, è destinata alla cantieristica navale. Ivi troveranno sede attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed allestimento navale.*





*La terza area, situata ancora nella parte Nord del porto, si sviluppa a ridosso del confine portuale in direzione Nord - Sud, a partire dall'Area Cerniera relativa all'Ingresso Nord, fino all'Area cerniera relativa all'Ingresso Commerciale.*

*Essa potrà ospitare attività industriali e/o artigianali connesse con le attività di banchina.*

*Funzione nautica da diporto*

*La funzione nautica da diporto è oggi localizzata parte nella Darsena Romana, parte nella Darsena Vespucci. In seguito alla suddivisione tra bacino commerciale e bacino storico, quest'ultimo è interamente dedicato alla nautica da diporto.*

*Nell'ottica della trasformazione complessiva del porto storico, a partire dalla liberazione dalle superfetazioni, dal recupero delle presenze archeologiche, dalla ristrutturazione del patrimonio architettonico fino ad arrivare ad un progetto di suolo che ne valorizzi l'insieme, la funzione nautica da diporto si colloca in maniera rispettosa e costruttiva. E' rispettosa in virtù della compatibilità "fisica" tra la darsena e la nuova utenza (imbarcazioni da diporto). E' costruttiva in quanto restituisce il porto storico ad un pubblico più ampio e consapevole. L'indotto relativo al porto storico, inoltre, contribuirà a garantire la vita dei monumenti che ivi si trovano.*

*Il Piano propone una molteplice lettura del nuovo Porto Storico:*

- come piazza sul mare, segno di un rinnovato rapporto tra la città e il mare;*
- come méta della fruizione turistica della costa, quale si svolge dal Borgo Odescalchi verso Nord;*
- come porta di accesso al territorio cui il porto appartiene in virtù della ricchezza di risorse storiche ed ambientali che lo caratterizzano.*

*Funzione passeggeri - traghetti*

*I traghetti (Ro /Ro, Ro/Pax e Con/Ro) sono oggi ospitati parte nella Darsene Petroli e parte nelle Darsene Traianea e Umberto I. Le Darsene Petroli, in particolare, ospita i terminal delle Autostrade del Mare, ossia i collegamenti Roma-Palermo e Roma-Barcellona.*

*Nel porto storico attraccano i traghetti di collegamento con la Sardegna. La carenza di spazi adeguati a terra da poter asservire all'attività di banchina, l'inadeguatezza del numero degli accosti nonché la vicinanza all'abitato hanno imposto la necessità di realizzare un terminal dedicato, idea già presente nel Piano del '90.*

*La darsena la Mattonara, specchio acqueo di ridotte dimensioni ospitante imbarcazioni da diporto oramai sacrificato tra la programmata Darsena Energetica Grandi Masse a Nord e la Banchina*





*Polifunzionale vicina al completamento, è sembrata il sito ottimale ove realizzare una nuova darsena dedicata ed un'ulteriore darsena in cui ubicare i Servizi Portuali.*

*La Darsena Traghetti prevista dal Piano gode dell'indubbio vantaggio della vicinanza all'imboccatura Nord del Porto, che consente di ridurre il tempo di crociera dei traghetti di circa 30 minuti.*

*Tale darsena, direttamente servita dalla viabilità portuale principale, è prossima all'ingresso Nord.*

#### *Funzione passeggeri - crociere*

*E' l'affermarsi della presenza del porto di Civitavecchia nei circuiti crocieristici internazionali ad aver generato una crescente domanda di accosti e relativi spazi a terra, a cui il Piano risponde tramite la predisposizione di un terminal dedicato, svolgentesi in parte lungo l'antemurale Colombo, in parte presso il nuovo sporgente realizzato a prezzo della soppressione delle Darsene Petroli, Albicini e Vespucci. Questa soluzione nasce dall'esigenza di ricavare uno spazio di manovra a Sud della banchina polifunzionale, spazio che, allo stato attuale, è assolutamente inadeguato.*

*Il nuovo terminal crociere godrà, inoltre, degli spazi derivati da un ampliamento verso mare della diga, oggi caratterizzata da un andamento non rettilineo. Tale andamento è l'esito di una crescita a tratti in cui ogni tratto, di volta in volta, ha dovuto garantire la protezione di un nuovo bacino realizzato a Nord del precedente.*

*La vicinanza al porto storico ne conferma la vocazione turistica.*

#### *Servizi Portuali*

*I servizi portuali, allo stato attuale, sono ubicati presso la Darsena Romana. Il Piano Regolatore Portuale 2004 destina ad essi un'intera zona portuale, la Darsena Servizi, dotata di uno specchio acqueo proprio, situata a Nord del porto stesso e prossima all'ingresso Nord.*

#### *Viabilità stradale e ferroviaria*

*Il Piano Regolatore Portuale 2004 individua il tracciato della viabilità portuale principale e la posizione del parco ferroviario e del fascio di appoggio ai binari operativi.*

*Per quanto concerne la viabilità stradale, il Piano ipotizza per il Porto Commerciale un asse viario che corre in direzione Nord-Sud parallelamente al confine. Esso ha inizio in corrispondenza dell'ingresso Nord e prosegue oltre l'ingresso Commerciale fino al Vespucci ed ha il compito di mettere in relazione i numerosi ambiti del porto; il relativo schema distributivo è a pettine.*





*Il Piano prevede la localizzazione della stazione ferroviaria e il fascio di appoggio relativo ai binari operativi di banchina in un'area esterna al confine portuale, a tergo dell'ingresso Nord.*

#### *Aree Cerniera*

*A completamento della viabilità principale il Piano individua due aree cerniera. La prima è localizzata presso l'ingresso Nord. La seconda è situata presso l'arrivo delle rampe che scendono verso Nord, in corrispondenza dell'ingresso Commerciale. Tali aree, che rappresentano i punti di snodo del traffico portuale, sono comprensive di zone per il controllo e la sicurezza nonché di zone per la sosta.*

### **AREE TERRITORIALI E AMBITI**

#### *Premessa*

*In risposta agli obiettivi definiti, il Piano Regolatore Portuale 2004 propone una configurazione portuale articolata come segue:*

*- Porto Commerciale, articolato nelle seguenti aree territoriali ed ambiti:*

- 1. Area Enel*
- 2. Area Cantieristica Navale*
- 3. Darsena Energetica Grandi Masse*
- 4. Darsena Servizi*
- 5. Area produttiva connessa ai traffici portuali*
- 6. Darsena Traghetti*
- 7. Aree Cerniera*
- 8. Terminal Commerciale*
- 9. Terminal Crocieristico*
- 10. Area Authority Trade Center*

*- Porto Storico.*

*Tale configurazione è caratterizzata dalla suddivisione dell'area portuale in due zone. La zona Nord, relativa al bacino commerciale, con accesso da Nord, ed interamente destinata alle attività commerciali. La zona Sud, relativa al bacino del Porto Storico, accessibile da Sud, destinata alla nautica da diporto ed ospitante funzioni di tipo urbano.*



## **PORTO COMMERCIALE**

### *Area ENEL*

*LOCALIZZAZIONE: l'area riservata all'attività delle Centrali ENEL, Torre Valdaliga Nord e Sud, è situata all'estremità settentrionale del porto. Essa è delimitata a Nord dal confine portuale, a Sud dall'area industriale destinata alla cantieristica navale, dalla Darsena Energetica Grandi Masse e dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord*

*OBIETTIVI E CRITERI: l'obiettivo del Piano, in relazione all'area ENEL, è l'allontanamento delle attività produttive dall'area urbana, volendo concentrare le attività portuali di natura più invasiva in prossimità del territorio industrializzato.*

### **COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

*IA2 movimentazione -----*

*materie prime e lavorazione di prodotti in genere*

### *Area cantieristica navale*

*LOCALIZZAZIONE: l'Area Cantieristica Navale è ubicata a Nord, a ridosso della Darsena Energetica Grandi Masse. Possiede un affaccio proprio sullo specchio acqueo della stessa darsena. E' accessibile dalla viabilità portuale principale.*

*OBIETTIVI E CRITERI: obiettivo generale del Piano è lo sviluppo delle attività produttive legate alla riparazione e costruzione di imbarcazioni da lavoro e da diporto di dimensioni piccole e medie (fino a 30m l.f.t.). Tale sviluppo è da perseguire anche tramite la razionalizzazione nell'uso e nel potenziamento delle risorse territoriali.*

### **COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

*- IA1 riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale*

### *Darsena Energetica Grandi Masse*



**LOCALIZZAZIONE:** la Darsena Energetica Grandi Masse è situata nella parte più settentrionale dell'area portuale. E' delimitata a Nord dall'Area Cantieristica Navale, a Nord-Est dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord e a Sud dalla Darsena Servizi.

**OBIETTIVI E CRITERI:** tale ambito possiede una rilevanza strategica ai fini dello sviluppo del porto anche in relazione ai traffici commerciali. La prossimità al tessuto industriale di Civitavecchia conferma tale vocazione.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- C funzione commerciale
- IA funzione industriale

*Darsena Servizi*

**LOCALIZZAZIONE:** la Darsena Servizi è situata nella parte Settentrionale del Porto Commerciale, tra la Darsena Energetica Grandi Masse a Nord e la Darsena Traghetti a Sud. L'accesso via mare alla darsena, ubicato ad Ovest della stessa, è protetto dall'antemurale C. Colombo.

L'accesso a terra è garantito dalla viabilità portuale principale.

**OBIETTIVI E CRITERI:** la Darsena Servizi è destinata ad ospitare le autorità di pubblica sicurezza (VVF; Guardia di Finanza; Carabinieri; Guardia Costiera, ...), i servizi portuali (ormeggiatori; rimorchiatori, piloti), nonché la flotta peschereccia locale.

Strategica ai fini del controllo è la posizione prossima all'imboccatura del porto commerciale.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- PS pesca
- S: - SC sicurezza e controllo;
  - SN servizi alle navi;
  - SD Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;





### *Area produttiva connessa ai traffici portuali*

**LOCALIZZAZIONE:** l'area produttiva connessa ai traffici portuali, localizzata nella parte centrale del porto commerciale, si sviluppa lungo il confine portuale, tra l'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord e l'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso commerciale.

**OBIETTIVI E CRITERI:** tale area è destinata ad ospitare le attività industriali ed artigianali connesse alla movimentazione e trasformazione delle merci. Si tratta di attività già presenti all'interno del porto nonché di eventuali attività di nuovo impianto. La vicinanza al territorio industrializzato le conferisce il ruolo di tramite tra il porto e il territorio stesso. In tal senso la definizione degli interventi da parte dell'Autorità Portuale è subordinata al rispetto dei criteri e delle modalità di concertazione previste dal protocollo d'intesa per l'attuazione del piano integrato in ambito urbano sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30/06/2004 - Art. 1 comma 4 e Art. 8.

*E' accessibile in maniera diretta dalla viabilità portuale principale.*

### **COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- LA2 movimentazione materie prime e lavorazione di prodotti in genere

### *Darsena Traghetti*

**LOCALIZZAZIONE:** il Terminal traghetti è situato nella parte centro-settentrionale dell'area portuale. E' delimitato a Nord dalla Darsena Servizi, a Sud dal Terminal Commerciale. E' accessibile da terra direttamente dalla viabilità portuale principale.

**OBIETTIVI E CRITERI:** la realizzazione di un terminale dedicato per il traffico di cabotaggio è giustificata dal ruolo che Porto di Civitavecchia intende rivestire, in questo precipuo settore, nell'ambito del Sistema del Medio Tirreno. Lo scalo laziale, che, infatti, è già leader nei traffici con la Sardegna, sta costruendo la sua partecipazione attiva al Progetto "Autostrade del Mare".

Il nuovo terminal, oltre ad essere situato lontano dal centro abitato, fatto che ne consente il collegamento diretto alla rete autostradale, è dotato di idonei spazi per la sosta.





**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- *PT attracco, attesa e servizio ai traghetti*

*Aree Cerniera*

**LOCALIZZAZIONE:** *il Piano individua due Aree Cerniera all'interno del porto: una a Nord, a ridosso della Darsena Energetica Grandi Masse; una a Sud, alle spalle del Terminal Commerciale.*

**OBIETTIVI E CRITERI:** *poste a completamento della viabilità principale, le Aree Cerniera sono in numero di due. La prima è localizzata presso l'ingresso Nord. La seconda è situata presso l'arrivo delle rampe che scendono verso Nord, in corrispondenza dell'ingresso Commerciale. Tali aree rappresentano i punti di snodo del traffico portuale.*

*Considerata l'importanza strategica di tali aree in relazione al collegamento porto-territorio, la definizione degli interventi da parte dell'Autorità Portuale è subordinata al rispetto dei criteri e delle modalità di concertazione previste dal protocollo d'intesa per l'attuazione del piano integrato in ambito urbano sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30/06/2004 - Art. 1 comma 4 e Art. 8.*

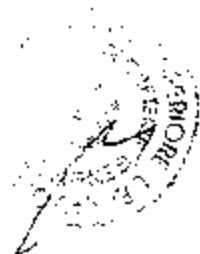
**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- *SC servizi di sicurezza e controllo*
- *Viabilità e aree di sosta*

*Terminal Commerciale*

**LOCALIZZAZIONE:** *il Terminal Commerciale è delimitato a Nord dalla Darsena Traghetti, a Sud dall'Area Authority Trade Center e ad Est dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso commerciale.*

**OBIETTIVI E CRITERI:** *il Terminal Commerciale è stato realizzato per incrementare l'estensione delle banchine e delle superfici a terra dedicate al traffico merci rispetto alla situazione attuale. Tale nuova disponibilità di aree a terra consente di modernizzare l'attività portuale di*



Civitavecchia, sia in relazione al traffico merci varie sia al traffico merci in containers nonché al traffico delle rinfuse solide.

Il Terminal è accessibile direttamente dalla viabilità portuale principale.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- C1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori
- C2 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali
- C3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide

**Terminal Crocieristico**

**LOCALIZZAZIONE:** il Terminal Crocieristico occupa la parte della diga di sopraflutto compresa tra il prolungamento dell'antemurale C. Colombo a Nord e il Porto Storico a Sud, nonché lo sporgente attiguo.

**OBIETTIVI E CRITERI:** le previsioni di crescita nel settore crocieristico ha comportato la necessità di incrementare lo sviluppo lineare delle banchine e le aree a tergo dedicate.

La localizzazione del terminal in prossimità del porto Storico e della città ne conferma la vocazione turistica.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- PP1 attracco, attesa e servizio alle grandi navi da crociera
- PP2 attracco, attesa e servizio alle navi da crociera minori

**Area Authority Trade Center**

**LOCALIZZAZIONE:** tale area è situata nella parte meridionale dell'area portuale, delimitata a Nord dal Terminal Commerciale, a Sud dal Porto Storico e ad Ovest dal Terminal Crocieristico.





**OGGETTIVI E CRITERI:** l'area è caratterizzata da una posizione strategica. Essa funge da cerniera tra Porto Commerciale e Porto Storico ed è, inoltre, prossima alla città.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- SD servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici, ...)

**IL PORTO STORICO**

**LOCALIZZAZIONE:** l'area territoriale del Porto Storico è descritta dall'arco costiero che si sviluppa a ridosso del centro antico dell'abitato di Civitavecchia. Essa è caratterizzata dalla presenza di numerose risorse storico monumentali.

**OGGETTIVI E CRITERI:** l'allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico, posta alla base dalla strategia di Piano, consentirà di perseguire i seguenti obiettivi:

- realizzazione di un porto turistico
- costruzione di un rapporto porto/territorio: il porto come "porta" per l'entroterra
- costruzione di un rapporto porto/città: il porto come "piazza", sede di attività culturali e ricreative.

Il raggiungimento di tali obiettivi deve necessariamente passare per il recupero e la valorizzazione delle risorse storico-monumentali. In tal senso il piano recepisce le indicazioni pianificatorie e progettuali definite dalla cabina di regia costituita dall'Autorità Portuale, dal Comune di Civitavecchia e dalle Soprintendenze competenti per l'area storica, concretizzatesi nei progetti preliminari redatti in occasione della gara appositamente espletata nel 2003, nonché negli elaborati allegati al protocollo di intesa sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30 giugno 2004 e richiamato al precedente art. 2 comma 1.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- ND funzione nautica da diporto

**FASI DI REALIZZAZIONE**

Il Piano Regolatore Portuale propone un'articolazione temporale in fasi ai fini del raggiungimento della configurazione portuale proposta.





*Le fasi sono tre a partire dallo stato attuale descritto nella prima parte della relazione fino alla soluzione definitiva illustrata dallo schema generale di Piano.*

*Nel prosieguo sono riportate tre schede illustranti le principali trasformazioni che caratterizzano ciascuna fase, suddivise tra opere a terra e opere a mare, nonché la definizione del corrispondente assetto funzionale.*

## **FASE I**

### **Stato delle opere**

#### **Opere marittime in fase di costruzione:**

- *Darsena Energetica Grandi Masse;*
- *primo tratto antemurale C. Colombo;*
- *Darsena Servizi;*
- *Darsena Traghetti;*
- *ampliamento Antemurale C. Colombo;*
- *ponte di collegamento con l'antemurale C. Colombo;*

#### **Opere marittime in fase di demolizione:**

- *opere di difesa dell'attuale darsena "La Mattonara";*

#### **Dragaggi**

- *Darsena Energetica Grandi Masse (-5.00 m s.l.m.m.; - 16.00 m z.l.m.m.; -18.00 m. s.l.m.m.);*
- *canale di accesso Nord (-18.00 m. s.l.m.m.);*
- *Darsena Servizi (-6.00 m. s.l.m.m.);*
- *Darsena Traghetti (-10.00 m s.l.m.m.; -15.00 m. s.l.m.m.);*

#### **Edifici e/o manufatti da demolire**

- *edifici e/o manufatti a tergo della Darsena Energetica Grandi Masse;*
- *edifici e/o manufatti a ridosso della Darsena Romana;*
- *edifici e/o manufatti a ridosso del Forte Michelangelo;*
- *Terminal Bramante;*
- *Edifici e/o manufatti situati lungo il tratto Sud dell'Antemurale C.Colombo;*

#### **Edifici e/o manufatti in costruzione**

- *Torre di Controllo;*

#### **Viabilità stradale in costruzione**

- *varco Nord in corrispondenza della Darsena Energetica Grandi Masse;*





*rampe Nord relative all'ingresso Commerciale;*

*Viabilità ferroviaria in costruzione*

- *stazione e fascio di appoggio esterni all'area portuale (localizzati in prossimità dell'Ingresso Nord);*

**FASE 2**

*Stato delle opere*

*Opere marittime in demolizione:*

- *apertura a Sud;*

*Opere marittime in costruzione:*

- *diga foranea di protezione dell'apertura Sud;*

*Opere a terra*

*Edifici e/o manufatti da demolire*

- *oleodotto Itaipetroli: depositi costieri;*
- *edifici e/o manufatti situati lungo la Darsena Albicini;*
- *edifici e/o manufatti zona Nord della Darsena Romana;*
- *edifici e/o manufatti zona a ridosso della Darsena Romana;*

**FASE 3**

*Stato delle opere*

*Opere marittime in fase di costruzione:*

- *secondo tratto prolungamento antemurale C. Colombo;*
- *sporgente Terminal Crocieristico;*

*Opere marittime in demolizione:*

- *sporgenti Traghetti delle ferrovie;*
- *sporgenti Darsena Petroli e Albicini;*

*Dragaggi*

- *bacini Terminal Commerciale e Crocieristico (-13.50 m s.l.m.m.; - 15.00 m. s.l.m.m.);*

*Opere a terra*

*Edifici e/o manufatti da demolire*

- *edifici e/o manufatti a tergo sporgente Terminal Crocieristico;*



- edifici e/o manufatti posti a Nord della Darsena Romana;
- edificio Guardia Costiera situato nel Porto Storico;

*Edifici e/o manufatti da ristrutturare*

- Darsena Romana;
- Porta Livorno e Rocca adiacente;
- Forte Bramantesco;


#### PIANO REGOLATORE 1990 E PIANO REGOLATORE 2004

*Prendendo atto dei punti evidenziati nei precedenti capitoli, nel nuovo piano regolatore si sono introdotte le seguenti modifiche importanti rispetto al P.R. vigente.*

##### *a) Molo di sopraflutto esistente ed adiacente banchina*

*Il molo di sopraflutto, oltre alla funzione essenziale di difesa dal moto ondoso, assolve nella parte ridossata le funzioni di terminale di attracco per le navi da crociera. In effetti esso costituisce il luogo ideale per tale funzione, in quanto grazie alla sua lunghezza consente l'attracco di numerose navi di diverse dimensioni, senza vincolarle rigidamente all'uso di "posti" fissi; la ridotta larghezza dei piazzali di banchina costituisce peraltro elemento sfavorevole per il traffico ipotizzato, che abbisogna di spazi abbastanza vasti per accogliere gli edifici specializzati nella ricezione dei passeggeri e dei loro bagagli nel caso di navi che hanno individuato in Civitavecchia la stazione di partenza e di arrivo, nonché per il passaggio e per la sosta degli autoveicoli destinati al trasporto dei passeggeri nelle visite a Roma o ad altre destinazioni nell'entroterra. Tenendo conto di tali esigenze si sono previsti: una regolarizzazione della diga foranea, con spostamento verso il largo ove necessario ed il ripristino della mantellata o l'aggiunta di una fila di cassoni; una rettifica del muro paraonde, un allargamento ed una regolarizzazione del banchinamento. Complessivamente la lunghezza della banchina che termina in corrispondenza della strada di accesso dal molo Vespucci diviene pari a 1710 m. La larghezza diviene di 135 m per un tratto prossimo all'accesso lungo 640 m. In tale tratto si prevede di ubicare gli edifici destinati all'imbarco ed allo sbarco dei passeggeri e che faranno capo alle Compagnie che intendono prescegliere Civitavecchia come porto di partenza e di arrivo delle crociere. Il tratto di maggiore larghezza si raccorda a quelli adiacenti con due lunghi tratti rettilinei di larghezza variabile. Il tratto terminale verso Nord lungo 500 m e largo 40 m (compreso il muro paraonde) è destinato a navi da crociera in transito (o frequentanti il porto nel solo periodo estivo).*



  
Si osservi che le modifiche di cui al punto a) sono state inserite in parte fra le opere "strategiche" e quindi sono state già esaminate dal Consiglio Superiore dei LL.PP., che ha sollevato l'obiezione della compatibilità delle nuove banchine e dei relativi terrapieni con la funzione loro riservata, di accoglimento delle navi da crociera. Ciò in quanto i fenomeni di tracimazione, temibili in un'opera di difesa del moto ondoso, possono risultare pericolosi per uomini ed automezzi transitanti sul terrapieno, nonché al limite per le strutture ivi previste.

Per dissipare ogni incertezza, l'Autorità ha commissionato al laboratorio LIAM dell'Università degli Studi dell'Aquila uno studio aggiornato del moto ondoso (quanto mai opportuno alla luce della messe di dati raccolti strumentalmente negli ultimi anni) ed una serie di esperimenti sulle opere di difesa, sia del tipo a gettata che a parete verticale, aventi lo scopo precipuo di indagare sul fenomeno dei sormonti.

Rimandando all'allegato specifico per i dettagli, si richiama che, con opportune e poco costose modifiche delle sezioni ipotizzate, è possibile contenere il fenomeno del sormonto, anche per onde a tempo di ritorno centennale, entro limiti considerati accettabili dalla più aggiornata letteratura tecnica sull'argomento (portata media di tracimazione inferiore a 1 l/s m).

In ogni caso i getti tracimanti interessano una fascia di larghezza non superiore a 20-25 m e quindi eventualmente, nel tratto di terrapieno largo 135 m, è prudente ipotizzare una fascia di rispetto non transitabile in caso di avviso di tempesta. Viceversa nelle banchine con terrapieno largo 40 m l'accosto operativo potrà essere utilizzato senza alcun problema nel corso della buona stagione; nel restante periodo dell'anno l'accosto è da intendersi solo come emergenza, pur se non sono ipotizzabili condizioni di vero e proprio pericolo, almeno lungo una fascia di 20 m lungo il fronte di banchina.

#### b) Separazione fra porto "storico" e porto "commerciale"

In luogo di prevedere, come nel PR vigente, una separazione netta ed invalicabile fra i due porti, è stato deciso di inserire, nel terrapieno di separazione, una varco sufficiente per il passaggio di navi di medie dimensioni, normalmente chiuso da un ponte sollevabile (si tratta di una soluzione già adottata a Barcellona ed in altri porti europei).

In tale modo si conserva una possibilità di collegamento fra i due porti, che può risultare utile sia ai fini della sicurezza (agevole spostamento dei mezzi antincendio fra i due bacini portuali) sia in quanto è possibile l'utilizzazione di alcune delle banchine del porto storico anche da parte di piccole navi da crociera. Un secondo aspetto favorevole è quello del collegamento idraulico fra i





due porti, che, insieme all'apertura dell'imboccatura del porto storico, assicura una maggiore vivificazione delle acque interne.

Poiché in sede di esame da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP. è stata sollevata la questione di un eventuale interruzione del collegamento che potrebbe ingenerare situazioni di pericolo per i passeggeri che utilizzano le banchine poste lungo il sopraflutto, si è ipotizzato l'impiego di un doppio ponte sollevabile, in quanto può ritenersi che il blocco contemporaneo di due impalcati sia praticamente impossibile, anche alla luce del fatto che la chiusura può essere assicurata dalla sola forza di gravità. In effetti i rischi maggiori, per un ponte mobile incernierato ad una delle estremità, sono quelli della mancata apertura e non della chiusura.

*c) Nuova configurazione della diga di sopraflutto a difesa del bacino storico*

Nel P.R. vigente la diga di sopraflutto a difesa del bacino storico presenta un tracciato ad S, con lo scopo evidente di delimitare un avamporto sufficientemente ampio e di ridurre l'ingresso dell'agitazione ondosa. Peraltro tale disposizione planimetrica risulta penalizzante per la rotta di ingresso dei natanti, allorché questi hanno dimensioni superiori a quelle delle imbarcazioni da diporto, fra le quali rientrano anche i cosiddetti mega-yachts, di lunghezza fino a 50+60 m. Essendosi ipotizzato che nel porto storico possano accedere anche navi da crociera di dimensioni medio-piccole, si è quindi preferito, nel nuovo piano regolatore, adottare un tracciato del molo di sopraflutto che favorisce le manovre di ingresso e di uscita, pur conservando validità ai fini dell'attuazione del moto ondoso all'interno del porto.

*d) Modifica planimetrica della zona a Sud della banchina commerciale realizzata recentemente*

La zona predetta, secondo il PR vigente, viene lasciata in parte nelle condizioni attuali, cioè con sporgenti e darsene orientati in modo irrazionale, dal punto di vista della manovra delle navi, e contestata pericolosamente vicine alla banchina della diga di sopraflutto.

Nel nuovo PR si è previsto di prevedere, in prosecuzione della banchina commerciale di recente realizzazione, un unico filo di banchina, fino ad innestarsi nel molo Vespucci. Fra la nuova banchina e quella lungo il molo di sopraflutto, è stato inserito uno sporgente di larghezza pari a 120 m, lungo 275 m, destinato anch'esso ad accogliere navi da crociera. In tale modo tutta la zona meridionale del nuovo porto viene riservata al traffico crocieristico, che assume la funzione di vero e proprio "cuscinetto" fra il porto storico, destinato ad imbarcazioni da diporto, e le banchine adibite al traffico commerciale.





È chiaro che la nuova configurazione delle opere favorisce notevolmente le condizioni di navigabilità "interna", che hanno sempre costituito il tallone di Achille del porto di Civitavecchia. In effetti tutte le navi da crociera e anche quelle porta-contenitori potranno eseguire le loro evoluzioni nel vasto bacino compreso fra la diga foranea e la nuova banchina commerciale (ove è disponibile una zona circolare libera da ostacoli di diametro pari a 450 m) e dirigersi quindi agevolmente verso le banchine ove attraccare.

Le nuove prove di navigabilità eseguite in Danimarca hanno mostrato che, per assicurare le manovre in sicurezza delle grandi navi porta-contenitori, è necessario che la profondità, nell'intera area interessata dall'evoluzione delle navi, sia pari ad almeno 15 m, mentre nel PR 2002 essa era caratterizzata, in parte, da un fondale di 13,5 m. Pertanto, nella versione del PR 2004 si è inserito anche l'approfondimento a -15,00 m s.l.m.m., fino ad una distanza di sicurezza di 30 m dal piede delle banchine esistenti.

e) Zona terminale lato Nord della banchina polifunzionale containers e rinfuse

Nel vigente PR la banchina polifunzionale era delimitata da un moletto di sottoflutto e da una scogliera addossata al terrapieno.

Alcuni anni fa l'Autorità sottopose al Consiglio Superiore dei LL.PP. una soluzione di adeguamento funzionale che prevedeva un allargamento del sottoflutto, la sostituzione della scogliera con una banchina a cassoni e l'inserimento di un dente di attracco in posizione intermedia, così da poter accogliere due navi traghetto con portellone poppiero. La soluzione fu approvata, ma nel frattempo sono maturate alcune nuove esigenze che hanno spinto a proporre l'ulteriore soluzione proposta in questa sede, che prevede un maggiore allargamento del molo di sottoflutto e l'eliminazione del dente di attracco. In questo modo si ottiene una banchina rettilinea lunga all'incirca 300 m, con profondità al piede di 15 m, in grado di accogliere anche le più grandi navi porta-granaglie. Sarà quindi possibile trasferire in sede più idonea i silos per granaglie, attualmente ubicati sullo sporgente prossimo al Forte Michelangiolo, in una posizione cioè che "deurpa" il panorama del porto, da qualunque punto di vista si prenda in considerazione. Lo spostamento dei silos costituisce condizione irrinunciabile per la liberazione del porto storico e la completa attuazione del PR.

e) Inserimento nella zona della "Mattonara" del terminale per traghetti e della darsena di servizio e peschereccia; prolungamento della diga di sopraflutto





La più rilevante novità del nuovo PR consiste nell'inserimento fra i due porti, "commerciale" e "grandi masse", in adiacenza al terminale per contenitori previsto nel vigente PR ed alla nuova banchina per navi porta-granaglie, di un bacino in grado di accogliere fino a otto traghetti del tipo passeggeri con auto al seguito o Ro/Ro Pax (traffico misto di passeggeri e autoarticolati) oltre alla darsena "di servizio", già prevista nel vigente PR ma con una soluzione che prevedeva un bacino del tutto insufficiente, ottenuto con un modesto ampliamento dell'esistente porticciolo della Mattonara.

Il nuovo bacino per traghetti del tipo Ro/Ro Pax comprende tre banchine principali: la prima, orientata come la banchina per contenitori, ma arretrata verso terra di 175 m, è lunga 565 m; la seconda, ortogonale alla prima, ha una lunghezza di 275 m; infine la terza, lunga 225 m e ruotata all'incirca di 45° rispetto alla seconda, è costituita dalla parte interna di un'opera di difesa avente lo scopo di proteggere il bacino dalle onde provenienti dal settore fra maestrale e tramontana. Nella prima banchina si intestano tre pontili di attracco lunghi 225, larghi 15 m, interassati fra di loro di 145 m. Uno dei pontili è riservato ai traghetti delle F.S.

Per una difesa efficace e completa del nuovo bacino per traghetti è stato necessario prevedere anche un ulteriore prolungamento, di circa 800 m, della diga foranea, con una rotazione in senso antiorario di circa 22° rispetto all'allineamento della diga esistente. Fra le testate delle due dighe (prolungamento della foranea e diga di protezione della darsena) risulta delimitata una imboccatura di larghezza pari a 200 m.

La disposizione prescelta per la darsena traghetti presenta numerosi vantaggi rispetto a quella del precedente piano regolatore. Essa ricade in prossimità della principale imboccatura portuale e quindi minimizza i percorsi dei traghetti all'interno del porto. Nello stesso tempo ricade in prossimità degli ingressi stradali al porto e della nuova stazione ferroviaria, con vantaggi per il traffico veicolare, che non subisce interferenze con quello ferroviario, e per la possibilità di accesso diretto ai traghetti partendo dalla stazione ferroviaria.

Nella nuova versione del piano regolatore la darsena di servizio, come accennato, è stata notevolmente ampliata. Essa è stata interposta fra il limite della nuova darsena per traghetti e quello della Darsena Energetica Grandi Masse, ha una forma irregolare e presenta un ingresso indipendente da quello del porto principale. Un molo di sopraflutto ed uno di sottoflutto, ambedue attraccabili nella parte interna, assicurano la protezione del moto ondoso incidente.

La nuova darsena di servizio comprende vaste aree a terra, ove possono trovare collocazione gli edifici destinati alle autorità pubbliche agenti all'interno del porto.



Relativamente al punto e), esso è quello più decisamente messo in discussione nel corso dell'esame da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP., in quanto le verifiche relative alla "navigabilità", cioè alla facilità delle manovre di ingresso e di uscita delle navi in avverse condizioni meteomarine, erano state effettuate presso il laboratorio specializzato Cetena di Genova con l'ausilio di un simulatore di manovra operante in tempo reale, con un pilota esperto, ma senza la visione tridimensionale degli ostacoli.

Pertanto l'Autorità ha integrato lo studio della navigabilità commissionando al laboratorio Force di Copenhagen, ben noto in campo internazionale, una serie supplementare di prove, alle quali hanno assistito tecnici del team di progettazione.

Le prove sono state effettuate sia con la configurazione presentata nell'ambito delle prove strategiche, sia con una configurazione che prevede un ulteriore prolungamento della diga foranea di 400 m. In ambedue i casi è risultata confermata la validità dell'imboccatura portuale, in quanto non si sono incontrate particolari difficoltà nell'eseguire le manovre con i tipi di nave già impiegati in precedenza, se pure non perfettamente identiche in quanto la "biblioteca" del laboratorio non comprendeva gli stessi modelli della biblioteca del Cetena. In particolare si è potuto constatare che le manovre per le navi da crociera sono possibili senza alcun intervento dei rimorchiatori; per le navi porta-contenitori da 320 m di lunghezza è sufficiente l'impiego di due rimorchiatori nella seconda e più interna zona di evoluzione; per le navi Ro/Ro Pax i rimorchiatori sono necessari solo in alcuni casi e nelle ultime fasi dell'accosto.

Relativamente al prolungamento esso è stato introdotto nel PR 2004 in quanto con esso si ottengono i seguenti vantaggi:

- ampliamento della zona a ridosso della diga di sopraflutto e quindi del cosiddetto "avamposto esterno", che consente un più agevole accesso all'imboccatura portuale;
- miglioramento delle condizioni di agitazione interna portuale per qualsiasi condizione di onda al largo.

Le condizioni di agitazione sono state verificate attraverso l'impiego del modello Vega, i cui risultati sono illustrati in apposito allegato.

Si osserva che il modello è stato applicato per diversi valori dell'allungamento della diga, constatando che l'allungamento di 400 m risulta "ottimale" ai fini dell'agitazione interna portuale, riducendo il down-time a valori praticamente nulli.

Viceversa, come già detto, la navigabilità risulta migliorata, ma non in modo sostanziale, dal prolungamento della diga, giustificando la scelta effettuata in sede di redazione del progetto delle





opere strategiche, nel quale si intendeva raggiungere lo scopo di rendere funzionale il porto con il minimo impegno finanziario, sia pure accettando un modesto down-time.

Si osserva infine che in sede di revisione del PR si è leggermente modificato il tracciato dell'opera foranea a difesa della darsena di servizio e peschereccia, sempre nell'intento di ampliare la superficie dell'avamposto esterno.

Una ulteriore modifica rispetto alle opere strategiche consiste nell'approfondimento alla quota -18,00 di tutta la zona interessata dal canale di accesso al porto. Il provvedimento è necessario in quanto in tale canale possono transitare navi con immersione pari a 15 m. A causa dell'agitazione ondosa residua che si può verificare, appare prudentiale adottare un franco minimo di 3,00 m.

#### *g) Darsena Energetica Grandi Masse*


Nel nuovo PR è stata introdotta la configurazione approvata nel 2002 (decreto VIA/6923 del 28.1.2002) dal Ministero per l'Ambiente, in seguito ad un iter lungo e faticoso. Rispetto al Piano Regolatore vigente, la configurazione comprende alcune modifiche planimetriche al fine di equilibrare il volume degli scavi e dei rinterri ed alcune particolari disposizioni studiate per consentire l'alimentazione della centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord.

In variante rispetto alla configurazione approvata dal Ministero dell'Ambiente, il molo di sottoflutto è stato radicato a terra, leggermente ruotato ed allungato, in modo tale da migliorare le condizioni di agitazione interna portuale. Il molo stesso e una banchina c.a. angolo retto rispetto ad esso sono stati nel frattempo richiesti in concessione dall'Enel per ubicarvi un terminale atto a ricevere le navi adibite al trasporto dei prodotti destinati ad alimentare la nuova centrale termoelettrica posta in adiacenza a quella esistente di Torrevaldaliga Nord. La concessione è stata assentita dal Ministero per le Attività Produttive ed il progetto ha già ricevuto il parere favorevole da parte del Ministero dell'Ambiente.

La lunga banchina di riva che delimita ad Est la Darsena Energetica Grandi Masse è stata denominata "polifunzionale" nella configurazione approvata dal Ministero dell'Ambiente. Nel Piano Regolatore del 1990 l'intera darsena era destinata prevalentemente al traffico di rinfuse.

In realtà le previsioni di traffico di rinfuse solide e liquide hanno subito negli anni più recente una modifica qualitativa e quantitativa, nel senso che molti dei prodotti di cui si prevedeva l'importazione non riscuotono più molto interesse da parte degli utilizzatori e quindi il volume di traffico ad essi relativo si è drasticamente ridotto. E' nata peraltro l'esigenza di movimentare altri tipi di rinfuse.





*Per alcuni prodotti (granaglie, rottami di ferro e prodotti chimici) si è trovata idonea collocazione in altre parti del porto (banchina commerciale e lato meridionale della darsena traghetti). Per lo scarico dei prodotti necessari ad alimentare la centrale di Torrevaldaliga Nord l'Enel, come già detto, si avvarrà del molo di sottoflutto opportunamente adattato per tale finalità.*

*Il traffico di prodotti petroliferi si sviluppa ormai per buona parte utilizzando la torre costruita al largo intorno all'anno 2000 per fronteggiare l'abbandono delle banchine situate in precedenza all'interno del porto. In futuro è previsto che la torre al largo venga abbandonata. Le navi verranno allora ormeggiate nella parte interna del molo di sopraflutto, così come previsto anche nel PR del 1990. Nel presente PR sono stati previsti tre posti di attracco ma in realtà le società petrolifere ritengono sufficienti uno o al massimo due attracchi, data la possibilità di utilizzare grandi navi a causa degli elevati fondali.*

*Per quanto riguarda la destinazione finale della banchina "polifunzionale", allo stato attuale si prevede una utilizzazione per scarico di rinfuse solide (carbone e clinker). Non va peraltro trascurato il fatto che si è registrato, da parte dell'Autorità Portuale, un notevole incremento di richieste per terminali riservati alle navi porta-contenitori. Si tratta di un tipo di traffico di sicuro interesse economico per ogni porto e pertanto, almeno in linea di principio, si può ipotizzare di utilizzare a tale scopo la banchina di riva, che presenta caratteristiche idonee per lunghezza, larghezza di terrapieno, facilità di collegamento con l'entroterra. In tale caso si dovrà trovare idonea collocazione per il traffico delle rinfuse, per le quali peraltro non è richiesta la vicinanza immediata delle zone di deposito agli attracchi delle navi.*

*Come ulteriore modesta variante, rispetto al progetto approvato dal Ministero dell'Ambiente, nel presente PR è stato previsto di ubicare nella parte Nord-orientale del bacino l'area riservata ai cantieri navali minori che attualmente operano nel porto di Civitavecchia, in località "La Mattonara".*

#### *h) Accessibilità viaria e ferroviaria*

*Rispetto al vigente PR si sono introdotte numerose varianti nella concezione degli accessi al porto, sia stradali che ferroviari, e della circolazione interna.*

*Per gli accessi stradali si è deciso, come già esposto in una precedente parte della relazione, di prevedere due ingressi di cui il primo, principale, denominato "commerciale" e posto in corrispondenza dell'arrivo della bretella di accesso al porto che parte dall'incrocio SS. Aurelia-Autostrada, il secondo, denominato "Nord", posto in prossimità del limite meridionale dell'area collegata con la Darsena Energetica Grandi Masse. All'interno del porto i due ingressi sono*



collegati da una viabilità in buona parte sopraelevata, dalla quale partono i collegamenti con le diverse zone portuali. La soluzione è stata studiata in modo tale da evitare intersezioni fra la linea di scorrimento principale ed i percorsi interni, caratterizzati ovviamente da minore velocità.

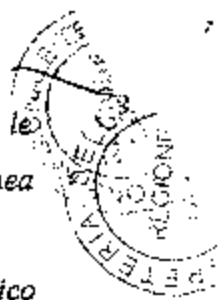
Per quanto riguarda gli accessi ferroviari, essi sono stati previsti in corrispondenza di un unico grande fascio binari ubicato presso il confine portuale, in posizione abbastanza baricentrica. Dal fascio si dipartono un binario rivolto verso le nuove banchine commerciali (compreso il terminal container) ed uno verso la Darsena Energetica Grandi Masse. In tale modo si è ottenuta una notevole razionalizzazione e si è evitato l'inconveniente, tipico di molti porti, della presenza di vasti fasci binari all'interno del porto, costituenti vincolo invalicabile e quindi penalizzanti notevolmente la fruibilità degli spazi.


Per quanto riguarda la viabilità "esterna", come già detto la rete stradale, pur se non del tutto insoddisfacente, diventerà veramente moderna ed efficiente allorquando sarà completata (si prevede nel termine di pochi anni) la tratta autostradale Cecina-Civitavecchia, che insieme al collegamento Parma-Mantova concorrerà alla realizzazione del corridoio TIBRE (Tirreno-Brennero), di fondamentale importanza nel panorama delle infrastrutture di trasporto europee.

Insieme alle tratte autostradali sarà anche completata la superstrada a quattro corsie Civitavecchia-Terni, consentendo così un rapido collegamento con l'Umbria ed in particolare con l'area industriale di Terni. Il previsto contemporaneo completamento della superstrada a quattro corsie Orte-Perugia-Casena-Mestre, inserita fra le opere strategiche della Legge Obiettivo, apre interessanti prospettive in ordine ai collegamenti con il Nord-Est italiano. Buoni collegamenti sono poi previsti per favorire la viabilità fra Adriatico e Tirreno, consentendo così utili interscambi fra il porto di Civitavecchia e quelli adriatici (Ancona, Pescara-Ortona, ecc.).

Il collegamento fra il porto e la rete viaria indicata è attualmente diretto verso Nord, attraverso uno svincolo realizzato dall'Anas; sono in effetti impraticabili per i mezzi pesanti i due accessi di Civitavecchia Nord e Civitavecchia Sud, inseriti in pratica al margine del centro cittadino, in modo tale da non favorire certamente i collegamenti fra il porto e le zone poste a Sud (la stessa Roma).

In seguito a colloqui con i tecnici dell'Anas, della Soc. Autostrade e della Provincia di Roma si è studiata, di larga massima, una soluzione che mira a razionalizzare tutti i collegamenti con il porto. In particolare, oltre ai due svincoli autostradali esistenti, verrà istituito un nuovo svincolo nel quale confluiranno nell'autostrada la strada di collegamento precedentemente citata, realizzata dall'Anas, e la superstrada Civitavecchia-Terni; si è previsto poi che la strada che parte dall'ingresso Nord al porto si diriga verso la strada predetta realizzata dall'Anas, alla quale sarà collegata con uno svincolo che consenta di proseguire verso l'entroterra a Nord del porto, o verso



 attuale accesso di Civitavecchia Nord, così da consentire un notevole miglioramento nei collegamenti verso l'entroterra a Sud del porto. Gli svincoli fra le due strade che partono dal porto assumeranno un'importanza fondamentale ai fini del corretto smaltimento del traffico in entrata o in uscita dal porto. Infatti pervenendo agli svincoli dall'autostrada si potrà decidere a quale dei due ingressi portuali dirigersi, oppure avviarsi verso la viabilità comunale, opzione importante perché l'accesso al porto sarà consentito solo agli autoveicoli destinati ad effettuare operazioni nell'ambito portuale (imbarco e sbarco di merci e/o passeggeri); pervenendo agli svincoli dall'interno del porto si potrà decidere se avviarsi verso Nord o verso Sud, dirigendosi verso i due diversi accessi autostradali a ciò destinati. Per quanto riguarda la viabilità comunale, lo svincolo interessa direttamente una strada in corso di completamento da parte del Comune, la cosiddetta "mediana", che attraversa Civitavecchia a monte dell'Aurelia, con tracciato più o meno parallelo, e si dirige verso la zona industriale posta a Nord del centro abitato.

i) Utilizzazione delle aree di forma irregolare situate fra il confine portuale e la via principale di collegamento interno

Le aree a cui si fa riferimento sono sostanzialmente quella di forma pseudo-triangolare alle spalle dell'attuale fascio binari e quella, subito a Nord della precedente, di forma approssimativamente trapezia e attualmente interessata dal raccordo ferroviario circolare che collega il porto con la linea ferroviaria tirrenica.

Nella prima area si è ipotizzato di ubicare le numerose attività artigianali ora disseminate nel porto in modo del tutto irrazionale ma che con il porto convivono, utilizzandolo quando necessario. Essendo l'area esuberante per lo scopo indicato, la parte rimanente sarà adibita a parcheggio a lungo termine, soprattutto dei semirimorchi provenienti dal non lontano terminale Ro/Ro.

l) Porto storico

Non si sono introdotte modifiche rispetto al piano del 1990, ma numerose precisazioni di dettaglio, riguardanti il recupero e la valorizzazione dei reperti storici, secondo quanto suggerito dai risultati dell'apposita gara di progettazione bandita dall'Autorità Portuale. Sono stati inoltre individuati gli accessi al porto e le percorrenze interne, secondo quanto illustrato in altre parti della relazione, nelle schede tecniche e nelle norme di attuazione.





Con nota n. 7838 in data 27/07/2004 l'Autorità Portuale ha trasmesso al Consiglio Superiore dei LL.PP. alcuni atti aggiuntivi, citati nella stessa nota, che si riporta nel seguito integralmente.

“Vi trasmettiamo ufficialmente i seguenti allegati, già consegnati Vi per le vie brevi:

1. Delibera n. 51 del Comitato Portuale del 12/07/2004
2. Delibera VIA del 28/01/02 per la Darsena Grandi Masse
3. Studi
  - studi di agitazione interna portuale Marzo 2000.
  - studio sulla navigabilità della Darsena Grandi Masse, nella configurazione P.R.G. 2004;
  - studio CESI dell'agitazione ondosa ai pontili ENEL in assenza di opere foranee.
4. Decreto Ministero dell'Ambiente n. 12970 del 2003 con approvazione opere a mare dei pontili dell'ENEL
5. Decreto Ministero Attività Produttive n. 266449 del 24.12.203 che autorizza l'ENEL alla conversione della centrale Torre Valdaliga, compresa la realizzazione dei pontili a mare”.

Successivamente con nota n. 7949 del 29/07/2004 l'Autorità Portuale ha trasmesso di nuovo la delibera del Comitato Portuale n. 51 in data 12/07/2004, con cui si adotta la variante al Piano Regolatore Portuale ora all'esame.

Ancora altri atti aggiuntivi venivano trasmessi dall'Autorità Portuale con nota n. 9737 in data 15/09/2004 e precisamente:


- Copia dell'intesa con il Comune di Civitavecchia (Delibera n. 80 del 07/09/2004 del Consiglio Comunale);
- Elaborato A8: Studio della penetrazione del moto ondoso all'interno della Darsena Grandi Masse;
- Elaborato A9: Prove di navigabilità della Darsena Grandi Masse.

Con nota n. 124 in data 07/10/2004, che si riporta nel seguito integralmente, la Commissione relatrice incaricata di riferire presso questa Assemblea ha richiesto all'Autorità Portuale alcuni atti integrativi.

“Con riferimento alla proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale di cui all'oggetto, si rappresenta che, a seguito dell'esame effettuato, è emersa la necessità che gli atti trasmessi siano integrati con gli elaborati di seguito elencati.

- Elaborati del vigente P.R.G. del Comune di Civitavecchia e relative Norme Tecniche di Attuazione;
- Documentazione relativa agli strumenti di pianificazione territoriale vigenti;
- Elaborati del Piano Regolatore Portuale proposto e delle relative Norme tecniche di attuazione, modificati ed integrati a seguito di quanto deliberato dal Consiglio Comunale di Civitavecchia





nella seduta del 7/09/2004 (deliberazione n. 80 e relativi emendamenti ed ordini del giorno approvati);

- Elaborato grafico che evidenzi i limiti dell'ambito portuale ed i previsti varchi doganali;
- Elaborato grafico e relazione in merito alla prevista localizzazione dell'interporto ed ai relativi collegamenti sia con il bacino portuale che con l'entroterra;
- Elaborato grafico che visualizzi la sovrapposizione tra la configurazione attuale del porto e la configurazione derivante dal nuovo Piano Regolatore Portuale proposto;
- Elaborato grafico che, sulla base del P.R.P. vigente, evidenzi gli adeguamenti tecnico-funzionali approvati;
- Inserimento, negli elaborati grafici del nuovo P.R.P. proposto, di tutte le quote dei fondali previste per i diversi ambiti portuali; tali quote risultano infatti incomplete;
- Individuazione, negli elaborati grafici del P.R.P. proposto, delle aree destinate all'ormeggio dei pescherecci ed al mercato ittico, al fine di evitare sovrapposizioni con altre destinazioni funzionali;
- Individuazione delle aree destinate alla localizzazione delle infrastrutture di servizio alle diverse aree portuali (parcheggi, aree verdi, aree di sosta, ingombri fabbricati, ecc)".

L'Autorità Portuale di Civitavecchia in allegato alla nota n. 10934 del 20/10/2004 ha trasmesso al Consiglio Superiore gli atti integrativi richiesti, nonché ulteriore documentazione integrativa relativa alle rotte di accesso al porto commerciale e alla Darsena Grandi Masse.

Si riporta nel seguito il testo di tale nota.

"Si riscontra la vs. nota del 07/10/2004, pari oggetto, per trasmettere una copia delle integrazioni richieste e più specificatamente:

- a) Relazione contenente un quadro comparativo delle richieste di codesto Consiglio Superiore e dei relativi documenti da noi forniti e denominati "integrazioni", con brevi note di commento.
- b) Integrazioni:
  - N° 1; PRG del Comune di Civitavecchia (approvato con DPR 2/10/1967);
  - N°2, Strumenti di pianificazione territoriale ed urbana;
  - N°3; Documento di risposta al quesito n. 3 della vs. sopra citata;
  - N°4 - 5, Ambito portuale e varchi doganali – Interporto – Infrastrutture di comunicazione – Relazione e tavola di cui sopra;



- N°6; Sovrapposizione fra configurazione attuale del Porto e configurazione del PRP 2004 Rev. Ottobre 2004;
  - N°7; Piano Regolatore Vigente con adeguamenti tecnici funzionali approvati nel 1999 e nel 2001 – Rev. Ottobre 2004;
  - N°8 - Quota dei fondali previsti per i diversi ambiti portuali – rev. Ottobre 2004;
  - N°9 – 10, Aree destinate alla localizzazione di massima delle infrastrutture di servizio comprese quelle destinate all'attività di pesca.
- Viene inoltre fornita la nuova normativa corretta sulla base delle richieste del Comune di Civitavecchia.

Infine si allega una ulteriore integrazione denominata n. 11 costituita da:

- Relazione illustrativa – Rotta di accesso al Porto commerciale ed alla Darsena Grandi Masse – ottobre 2004;
- Elaborato grafico – Rotte di accesso al Porto commerciale ed alla Darsena Grandi Masse”.

## CONSIDERATO

L'Assemblea rileva preliminarmente che il Porto di Civitavecchia è inserito nel sistema dell'alto e del medio Tirreno, il quale, a sua volta, è parte del Corridoio Tirrenico, che ha inizio a Nord in corrispondenza della Regione Liguria e termina a Sud in corrispondenza del porto di Gioia Tauro; corridoio che, in una accezione più generale, viene definito "Autostrada del Mare Tirrenica".

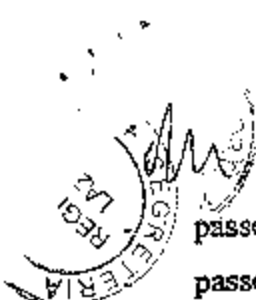
Il porto occupa una posizione strategica, in quanto è baricentrico rispetto alla localizzazione dei principali scali portuali tirrenici e, di fatto, risulta essere il più importante nel tratto di costa compresa fra Livorno e Napoli.

In questa ottica, secondo le linee strategiche definite dal Piano di Sviluppo della Regione Lazio, esso dovrebbe costituire, con quelli di Fiumicino e Gaeta, un unico polo commerciale per il centro Italia.

Il porto di Civitavecchia connota la sua presenza sul territorio in relazione ai seguenti traffici:

- prodotti petroliferi;





passaggeri internazionali – mercato crocieristico;

passaggeri nazionali – cabotaggio;

- merci varie.

In questo scenario, il Piano Regolatore Portuale all'esame, che modifica sostanzialmente il vigente P.R.P. del 1990, si pone l'obiettivo di fornire risposte adeguate al mutato quadro delle esigenze operative del porto, soprattutto in relazione all'incremento dei traffici delle navi da crociera e dei cosiddetti "traghetti veloci", oltre che all'avvio del cabotaggio con i porti del bacino del Mediterraneo.

Per quanto concerne l'interrelazione tra la pianificazione portuale e la progettazione delle opere che configurano gli ambiti portuali, si evidenzia che, come riferito nelle Premesse, questa Assemblea, nell'esaminare i dieci progetti di opere "strategiche" relative all'hub portuale di Civitavecchia, con voto n. 185 in data 19.12.2003 osservava come l'insieme di tali nuove opere configurasse di fatto un nuovo Piano Regolatore Portuale, del quale tuttavia risultava omesso il preliminare studio di sistema tipico della fase programmatica, espressamente previsto e disciplinato dalla legge n. 84/1994, art. 5.

In quest'ottica, l'Autorità Portuale ha provveduto a predisporre il "Piano Regolatore Portuale 2004", ora all'esame, che comprende anche le opere "strategiche" citate, le quali – per quanto desumibile dagli elaborati del P.R.P., che costituisce uno strumento di pianificazione e non di progettazione di opere – sembrano essere state riviste a seguito delle osservazioni e prescrizioni formulate con il voto sopra indicato.

### ASPETTI AMMINISTRATIVI

Il Piano Regolatore Portuale è stato adottato dal Comitato Portuale con deliberazione n. 51 del 12/07/2004.

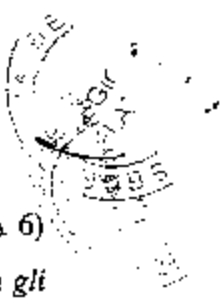
L'Intesa con il Comune di Civitavecchia è stata espressa con deliberazione di Consiglio Comunale n. 80 del 7/09/2004.

Con tale atto è stato deliberato di:

- Approvare l'allegata proposta di deliberazione del Dipartimento Urbanistica e Territorio Prot. Int. N. 29 del 15/07/2004, che forma parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, così come risulta modificata ed integrata dagli emendamenti approvati;
- Approvare altresì, gli ordini del giorno nn. 6, 7, 8, 9 e 10".

In merito l'Assemblea evidenzia che la sopra citata deliberazione dovrà essere posta a base della definitiva stesura degli elaborati del Piano Regolatore Portuale.





Al riguardo si rileva che nella Normativa di Attuazione del P.R.P. medesimo (Tav. A 6) all'art. 11, punto 3, è stato riportato integralmente il seguente dispositivo: *"per quanto riguarda gli aspetti di tutela dei beni territoriali ambientali e culturali in generale e, in particolare, per quanto attiene le aree e le strutture della zona del Porto storico e monumentale, le aree interne o esterne agli ambiti portuali ma comunque ad essi connesse, interessate da beni di rilevante importanza monumentale tra cui quelle pertinenti i grandi complessi storico-artistici e archeologici, il Bagno Penale di Pio IX, le zone limitrofe a beni tutelati e quelle in diretto rapporto visuale con ambiti storici o naturali di interesse ambientale, saranno disciplinati attraverso strumenti, progetti, interventi e programmi concertati tra gli uffici della Autorità Portuale di Civitavecchia e gli uffici comunali competenti in materia urbanistica e di tutela, con l'assistenza degli organismi statali e/o sovracomunali eventualmente interessati, fermo restando che per ogni altro ambito territoriale esterno alle aree demaniali soggette al Piano Portuale, ancorché con presenze di immobili in proprietà dell'Autorità Portuale o di enti pubblici o privati operanti in ambito portuale, la competenza esclusiva a programmarne e pianificarne l'assetto urbanistico è del Comune di Civitavecchia nei suoi organi a ciò deputati"*.

### **ASPETTI URBANISTICI E DI VIABILITA'**

Come già rilevato, il Piano Regolatore Portuale all'esame di questo Consesso si presenta in gran parte come conferma e ratifica delle "opere strategiche" finanziate con la Legge Obiettivo (L. 443/01) e oggetto del voto dell'Assemblea n. 185/2003 del 19.12.03. Dette opere secondo le procedure introdotte da tale normativa, una volta approvate, avrebbero automaticamente costituito variazione al P.R.P. del 1990, rivelatosi inattuale nell'arco di un decennio. In realtà tali opere anticipavano nella sostanza il nuovo Piano Regolatore Portuale, configurando così un iter pianificatorio a ritroso, che non procede dal Piano alla progettazione delle opere, ma conforma il nuovo Piano sulla base di opere già progettate.

Il problema che un tale procedimento solleva non è specifico di questo particolare caso ma riguarda ormai la generalità degli strumenti di pianificazione (portuali e non), che, per la complessità e la durata del loro procedimento di formazione, finiscono spesso con l'essere superati dalle esigenze reali prima ancora che il procedimento stesso si concluda e, quando tali esigenze lo richiedono, vengono preceduti dalla progettazione delle opere che essi stessi avrebbero dovuto programmare.





Oltre ad incorporare le summenzionate opere strategiche, il nuovo PRP contiene ulteriori varianti e configura un assetto complessivamente nuovo, i cui diversi aspetti vengono distintamente considerati di seguito, richiamandosi anche ai contenuti del precedente voto.

## IL SISTEMA DELLE CONNESSIONI

In merito a tale aspetto, la Relazione integrativa trasmessa riporta quanto segue:

Lo schema generale del Piano è completato dalla revisione del sistema delle infrastrutture di collegamento, utili ad incrementare l'operatività e l'efficienza del Piano stesso.

Nell'ottica del miglioramento dei collegamenti del porto con il Nord Italia, si collocano infatti il completamento della Autostrada A12, nel tratto compreso tra Livorno e Roma, nonché il completamento del Raccordo Orte - Viterbo - Civitavecchia.

A livello locale, inoltre, deve essere realizzata la Bretella Nord, già finanziata, la quale consentirà l'accessibilità diretta al porto in corrispondenza dell'interporto in fase di realizzazione attraversando gli insediamenti industriali situati alle spalle del Porto ed intersecando la via Mediana.

Dovrà altresì essere realizzata la Bretella Sud, che ha lo scopo di connettere il Raccordo Civitavecchia Viterbo, poco prima dell'ingresso commerciale, con la A12, in corrispondenza della barriera autostradale Civitavecchia Sud.

Per quanto concerne la viabilità ferroviaria, la trasformazione del porto comporterà la realizzazione di una nuova stazione denominata Torre Valdaliga.

L'assetto della viabilità stradale e ferroviaria posto a corredo dello schema generale del Piano, in quanto di rilevante interesse ai fini della trasformazione ipotizzata, costituisce il riferimento programmatico per la stipula di accordi con le Amministrazioni e gli Enti competenti.

In merito a quanto riportato al riguardo nella Relazione sopra citata, l'Assemblea osserva che l'assetto illustrato dagli elaborati del PRP ed in particolare dalla Relazione generale ed integrativa non è suffragato da specifici studi sui flussi di traffico ipotizzabili a seguito del potenziamento del porto, che certamente non saranno ininfluenti per il carico indotto sulla rete.

Quanto ai collegamenti stradali, si rileva, inoltre, che detti elaborati illustrano una configurazione finale di progetto verosimilmente idonea, una volta completata, ad assicurare al porto un'adeguata accessibilità, ma non risulta chiaro, o non è detto, quale sia lo stato attuale del sistema viario e quali siano i tempi di realizzazione o di adeguamento delle tratte citate, quali il raccordo autostradale con accesso al porto commerciale, il potenziamento dell'accesso allo svincolo di Civitavecchia nord, la via Mediana, ecc. Pertanto, anche in relazione a quanto osservato nel precedente voto, si raccomanda di verificare attentamente la coerenza tra fasi di attuazione delle



opere portuali e contestuale realizzazione delle connessioni infrastrutturali, al fine di evitare squilibri e sovraccarichi sulla rete del trasporto terrestre.

### STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANA

Per quanto concerne gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale sovraordinati al P.R.P. o che possono comunque avere influenza sulla pianificazione portuale, l'Assemblea rileva che nella Relazione generale vengono evidenziate le previsioni e prescrizioni degli strumenti programmatori e pianificatori vigenti.

Nell'ambito di tali strumenti, la documentazione trasmessa come atti integrativi riguarda il Piano Preliminare di Coordinamento dei Porti del Lazio (stralcio), il Piano di recupero del Centro storico (stralcio) ed il PRUSST interregionale "Territorio degli Etruschi", mentre non sono stati trasmessi i Piani territoriali di Coordinamento.

Ciò premesso, in relazione a tali strumenti programmatori e pianificatori, l'Assemblea rileva quanto segue.

In merito al Piano Generale dei Trasporti, la citata Relazione riporta che il P.G.T. *"inserisce il porto di Civitavecchia nei corridoi plurimodali, principali direttrici di movimento a lunga distanza"*.

Al riguardo si ritiene che l'interporto di Civitavecchia possa costituire uno dei nodi di primaria importanza del sistema regionale e interregionale di trasporto delle merci, e di conseguenza si raccomanda di valutarne il ruolo strategico, affrontando adeguatamente le problematiche connesse alla sua localizzazione nel territorio ed alle conseguenti interrelazioni fisiche e funzionali con gli ambiti portuali.

Circa il Piano Regionale dei Trasporti del Lazio (PRT) la Relazione si limita a riferire riguardo all'esigenza di generico "potenziamento" degli "scali strategici di Gaeta e Civitavecchia" e in particolare di quest'ultimo; input più circostanziati vengono desunti dal Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio.

Sempre da quanto desumibile dalla citata Relazione, il PTC dell'"Ambito territoriale n.2 Litorale Nord" descrive Civitavecchia *"come un'area di tipo poliurbano complessa, direttamente influenzata dall'area metropolitana di Roma"* e *"auspica, nel medio periodo, lo sviluppo dei rapporti con Tarquinia..."*.

Non viene detto a quale data si riferiscono i PTC citati, presumibilmente precedenti alla elaborazione del PTC della Provincia di Roma, che è stato oggetto di diverse versioni da parte dell'amministrazione provinciale, delle quali la Relazione non fa cenno.





La rassegna dei Piani territoriali e urbanistici prosegue con alcuni accenni al PTPR, approvato con L.R.24/98, tra i quali: la definizione dell'area interessata dal Piano come *"insieme di alto valore paesaggistico"*; *le deroghe consentite per le opere pubbliche e le attrezzature portuali, "previo parere dell'organo di tutela"*; la criticità del *"rapporto tra sviluppo del porto e preesistenze archeologiche"*, per la quale è *"necessaria .... la elaborazione di studi e di scavi che consentano di riportare alla luce i resti e di preservarli in un'ottica di valorizzazione"*. Riguardo a tale aspetto, peraltro, il PRP non contiene specifiche indicazioni normative, né definisce i modi e i tempi della concertazione con gli organi competenti ai fini della tutela.

Per quanto concerne gli altri strumenti di programmazione, si rileva che il PRUSST interregionale *"Patrimonio di S.Pietro in Tuscia ovvero il Territorio degli Etruschi"*, nel Protocollo d'Intesa *"include il programma di completamento e sistemazione dell'area portuale, con particolare riferimento al progressivo recupero archeologico e alla valorizzazione del porto storico"*.

Ciò evidenziato in merito alla pianificazione e programmazione a scala territoriale, per quanto concerne il PRG del Comune, si richiama l'inserimento del *"porto monumentale nel perimetro del centro storico"* e *"la volontà di liberare il porto storico dalle pesanti attività commerciali"* espressa *"pienamente dal Piano di Recupero del Centro Storico, approvato con Deliberazione del C.C. n.289 del 21.03.1990"*. La Relazione evidenzia, tuttavia, che, *"allo stato attuale, il solo monumento che mantiene integra la propria identità è la Fortezza Bramantesca"* mentre *"delle strutture romane si conservano precariamente il molo del Lazzaretto e le mura su cui fu eretta la rocca"*.

Al riguardo, per quanto concerne la conformità del P.R.P. al vigente P.R.G. comunale, l'Assemblea evidenzia che, secondo quanto desumibile dall'art. 23 delle Norme di attuazione del P.R.G. e dalla citata deliberazione comunale n.80/04, relativa all'Intesa, tale conformità, allo stato attuale degli atti pianificatori, è limitata alla generica destinazione funzionale delle aree oggetto del P.R.P.; invece le specifiche destinazioni funzionali degli ambiti portuali come previste dal nuovo P.R.P., l'indice di fabbricabilità territoriale, ( $I_t = 0,30 \text{ mc/mq}$ ), la superficie massima coperta degli edifici (20% della sottozona P.T.2) e l'altezza massima degli edifici (m 7,50) risultano difformi da quelli previsti nel nuovo P.R.P.

In merito, peraltro, la citata delibera di Consiglio Comunale relativa all'Intesa, riporta quanto segue:





*“Le previsioni progettuali di tale Piano Regolatore Portuale erano state concertate con gli organi e con gli Uffici Comunali e, pertanto, coordinate con gli strumenti urbanistici comunali, al fine di rendere coerente la pianificazione degli ambiti territoriali di rispettiva competenza.”*

Riguardo a tale aspetto, si richiama quanto di seguito rilevato relativamente alla “Normativa del piano.”

Infine, nell’ambito della Relazione già citata, viene fatto un fugace accenno all’esistenza del “QRPT”, che si suppone sia il Quadro di Riferimento Regionale Territoriale, importante documento di programmazione territoriale che risulta essere stato adottato dalla Regione quale primo Piano Territoriale Regionale in base alla LR Urbanistica n.38.

In conclusione, l’Assemblea rileva che sull’area insistono, con vari livelli di sovraordinazione e di vincolo, ben sette Piani o Programmi di specie trasportistica, territoriale e paesistica, oltre al PRG e al PdR. Si configura in tal modo una situazione di evidente ridondanza, dovuta alla eccessiva molteplicità degli strumenti e alla diversità e separatezza delle rispettive fonti normative e decisionali. Se a ciò si aggiunge la circostanza che detti strumenti si esprimono nel merito dei problemi specifici, e in particolare di quelli relativi alla portualità, in modo generico e ottativo, se ne deduce che gli input concreti che se ne possono trarre per il PRP siano inevitabilmente scarsi oltrechè passibili delle più discrezionali interpretazioni.

Ciò non toglie che, allo stato degli atti, finchè il legislatore non procederà ad una semplificazione degli strumenti e delle procedure, la compatibilità e la coerenza con detti strumenti vada comunque ricercata e, ove non desumibile dai testi e dai grafici, vada concertata con gli organi competenti tramite gli strumenti all’uopo previsti (Conferenza di Servizi, Accordi, Intese).


Si raccomanda in particolare che, data l’importanza che il porto riveste per l’assetto urbanistico e socio-economico della città, tra l’Amministrazione Comunale e l’Autorità Portuale venga raggiunta un’intesa chiara sui rapporti e sulla coerenza reciproca tra PRG e PRP.

**NORMATIVA DEL PIANO E SCHEDE TECNICHE**

Riguardo all’impianto normativo del P.R.P. proposto, si osserva quanto segue relativamente ad alcuni specifici punti, che rivestono rilevante importanza per l’assetto fisico del porto e, in particolare, per il carico urbanistico-edilizio previsto nei singoli ambiti:

- art.7,c.4: la norma appare alquanto vaga; per le “funzioni non espressamente individuate” da considerarsi “in regime di transitorietà” sarebbe consigliabile consentire solo interventi di manutenzione;





art.14,c.1: il perimetro dell'ambito non figura nella legenda dei grafici; c.3: nelle schede tecniche il rapporto di copertura è espresso solo quando non è indicata l'area di concentrazione dei volumi ;

- art.16: attribuire "valore indicativo" all'"assetto infrastrutturale" priverebbe di senso il Piano; è presumibile che si volesse intendere che i tracciati hanno valore indicativo;
- art.17, c.2: il rimando alla "letteratura specializzata" appare di improbabile applicazione; c.3: nelle schede tecniche le aree di sosta di pertinenza sono indicate in modo alquanto approssimativo; non risulta definita la differenza tra parcheggio di pertinenza e parcheggio pubblico (standard);
- art.18, c.1/c): sarebbe consigliabile precisare se la ristrutturazione vada intesa con o senza aumento di superficie edificata; c.2, 2° rigo: manca qualche parola.

Riguardo alle schede tecniche si osserva che la disciplina dell'edificazione, pur ragionevolmente motivata da una intenzionale flessibilità, appare eccessivamente labile. Non si fa cenno, infatti, neppure per grandi categorie, alla tipologia degli edifici (quali capannoni, depositi, silos, produttivi, residenziali, terziari, mono- o multipiano), né al parametro della Superficie Edificabile (come è consuetudine), né ad alcuna caratteristica morfologica, sia pure di massima. I parametri che individuano l'edificabilità sono semplicemente il rapporto di copertura e l'altezza massima (oltre ai distacchi), mentre non vengono esplicitate le esigenze funzionali in base alle quali sono state calcolate le quantità edificabili, peraltro assai cospicue in quasi tutti gli ambiti. A tale proposito si osserva che il carico edilizio complessivo massimo assommerebbe a oltre dieci milioni di metri cubi per l'intero porto commerciale: cifra indubbiamente teorica (in quanto ricavata dal prodotto dei sedimi per le altezze massime) ma pur sempre indicativa dell'ordine di grandezza delle dimensioni che assumerebbe l'edificazione negli ambiti del Piano. Anche al porto storico, benchè ambito principalmente destinato al recupero e alla valorizzazione delle preesistenze, è attribuito un potenziale edificatorio assai rilevante, pari a circa 380.000 mc, di cui non si danno giustificazioni.

Un'attenta disamina degli aspetti segnalati dovrà, pertanto, essere effettuata nelle sedi competenti: le specifiche intese con il Comune sulla pianificazione attuativa, la concertazione con gli organi di tutela, la valutazione d'impatto ambientale.

In merito l'Assemblea, peraltro, rileva che in ogni caso le cubature previste, anche per il loro posizionamento sul fronte del porto, determinerebbero un forte impatto ambientale a livello visivo e percettivo, andandosi a collocare in un contesto geografico caratterizzato dalla presenza, a breve distanza visuale, di bellezze naturali di particolare pregio ed oggetto di



specifica tutela ambientale. Inoltre la prevista edificazione indurrebbe inevitabilmente maggiori volumi di traffico e aumenterebbe il carico urbanistico, in un tessuto urbano che già si trova in condizioni particolarmente critiche.

Pertanto, ad avviso dell'Assemblea, gli indici edificatori dovrebbero essere opportunamente rivisti e ridotti, al fine di diminuire l'impatto delle nuove volumetrie edilizie e di conseguire una maggiore sostenibilità ambientale.

### ASPETTI MARITTIMI

L'obiettivo generale che il nuovo P.R.P. persegue è quello della riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale, conseguendo in particolare l'allontanamento delle attività commerciali dal porto storico destinato esclusivamente al turismo nautico. L'attività commerciale è così localizzata nell'area settentrionale del porto con la realizzazione di calate portuali specializzate; in tale area particolare spazio è attribuito all'incremento quantitativo e qualitativo dei servizi offerti per i traffici delle navi traghetto e delle navi da crociera.

La Darsena energetica "Grandi Masse", già prevista nel vigente P.R.P., presenta ora una nuova configurazione congruente con quella approvata nel 2002 dal Ministero dell'Ambiente.

La diga antemurale, rispetto alla configurazione planimetrica del vigente P.R.P., risulta prolungata in direzione NO di circa 800 m e di circa 400 m rispetto alla soluzione proposta nell'hub portuale oggetto di esame dell'Assemblea con voto n. 185 del 19/12/2003.

Tra le prescrizioni contenute nei "considerato" di tale voto una delle più importanti riguardava la necessità di ripetere le prove di navigabilità all'imboccatura utilizzando simulatori di manovra più sofisticati di quelli usati.

A seguito di ciò l'Autorità Portuale ha commissionato ad una società estera specializzata nuove prove di navigabilità riferite a tipologie di navi e condizioni meteo - marine prefissate e riportate in relazione, nonché riferite a diverse conformazioni dell'imboccatura; tali prove hanno portato alla scelta di prolungare il molo di sopraflutto, come sopra detto. Osserva l'Assemblea al riguardo che tale prolungamento interessa fondali compresi tra circa 32 e 37m con piede della scarpata, in testata, spinta sino ad oltre i 40 m, con corrispondenti rilevanti risvolti economici. Con tale prolungamento comunque si allunga il corridoio protetto, dove le navi entranti effettuano normalmente la correzione di rotta per entrare nel porto interno. In altre parole aumenta il percorso che la nave esegue a ridosso della diga foranea, in acque più protette, prima di transitare attraverso la vera e propria imboccatura.

LAZIO  
1935

Lo studio stesso indica che in condizioni meteo-marine severe la nave in ingresso deve allineare la sua rotta ad una distanza di 1 (un) miglio nautico dall'imboccatura. Tale operazione deve tenere presente l'esistenza della piattaforma petroli (e della relativa zona di rispetto) che si trova sullo stesso allineamento ad una distanza poco superiore (circa 2.500 m).

E' altresì da rilevare che le previsioni di attuazione del P.R.P. collocano il conclusivo prolungamento del molo foraneo, per 400 m, nella terza ed ultima fase. L'Assemblea ritiene invece che il raggiungimento delle condizioni ottimali sia delle manovre di ingresso in porto delle navi che di sicurezza del bacino portuale, nei riguardi del moto ondoso, suggeriscano di attribuire priorità al citato conclusivo prolungamento del molo foraneo.

Resta comunque perplessità l'approfondimento previsto a - 18,00 m per il cerchio di evoluzione davanti alla darsena traghetti, che pare superfluo, stante le previste profondità all'interno del bacino portuale, non superiori a 15,00 m.

In linea più generale l'Assemblea ritiene necessario che in relazione alla previsione di approfondimento fondali che caratterizza i vari specchi acquei portuali il P.R.P. sia corredato anche da un piano dei dragaggi che, nel limite del possibile, risulti in equilibrio quantitativo con i volumi di tombamenti da realizzare, individuando comunque i siti di smaltimento di eventuali scavi residuali non compensati.

Con la previsione di prolungamento dell'antemurale rispetto alle precedenti previsioni, è da verificare, tramite studi di agitazione residua, se vi siano le condizioni per contenere la lunghezza del molo di ridosso della darsena traghetti, al fine di migliorare la manovrabilità dei traghetti e il loro accesso alla darsena ovest. Parimenti è da verificare la ottimale conformazione e lunghezza da assegnare al previsto molo di protezione della darsena servizi, al fine di assicurare agevole accesso alla stessa. Per quanto riguarda la darsena "Grandi Masse", si osserva che alcune banchine, in condizioni meteo-marine particolarmente avverse, presentano, come risulta dallo studio, livelli di agitazione ondosa superiori al limite consentito. Ciò costituisce una notevole limitazione alla funzionalità della darsena stessa per cui appare consigliabile ricercare nuove soluzioni per le opere di protezione della stessa darsena atte ad assicurare un sicuro ridosso alle navi che opereranno all'interno.

#### TERMINAL PER NAVI DA CROCIERE

Nella proposta di P.R.P. al molo di sopraflutto, oltre alla funzione essenziale di difesa del moto ondoso del bacino portuale, è attribuita anche quella di attracco per navi da crociera. Ciò in relazione alla sua notevole estensione, in grado di accogliere all'attracco più navi di diverse dimensioni. In funzione di tale destinazione è stata prevista un allargamento verso largo della diga foranea per un tratto di 640 m, con conseguente creazione di un piazzale profondo 135 m a

LAZIO  
1935

ridosso del fronte banchinato per accogliere i servizi necessari alla ricezione in imbarco a sbarco dei passeggeri.

Come già osservato con il voto di questa Assemblea n. 64/1999, tale destinazione d'uso ha comportato l'approfondimento della problematica connessa alla tracimazione del moto ondoso a tergo del molo foraneo che, in linea generale, può produrre limitazioni alle attività portuali, inclusi pericoli per le persone.

La rilevanza delle conseguenze connesse con la tracimazione dell'onda è stata altresì ribadita con il voto di questa Assemblea n. 185/2003, che evidenziava la opportunità di "uno studio di fattibilità correlato al problema della tracimazione del moto ondoso, essenzialmente finalizzato alla sicurezza dei passeggeri e del personale delle navi nelle fasi di imbarco e sbarco".

Su tale argomento nella relazione generale che accompagna la proposta di P.R.P. viene riferito che "l'Autorità ha commissionato al laboratorio LLAM dell'Università degli Studi dell'Aquila uno studio aggiornato del moto ondoso (...) ed una serie di esperimenti sulle opere di difesa sia del tipo a gettata che a parete verticale, aventi lo scopo preciso di indagare sul fenomeno dei sormonti".

La stessa relazione rinvia per i dettagli all'allegato specifico che tuttavia non trova riscontro tra gli atti esaminati.

In conclusione l'Assemblea, a conferma del parere già resi, ritiene che sia da porre in essere l'adozione di tutte le cautele necessarie e dei provvedimenti tecnici di ottimizzazione della sezione del molo al fine di contenere la tracimazione in limiti tali da conseguire la sicurezza del terminal crocieristico.


Tale problema sussiste anche per ciò che riguarda la previsione di destinare la banchina interna del molo di sopraflutto del porto storico ad "attracco, attesa e servizio alle navi da crociera minori".

#### COLLEGAMENTO A TERRA DELL'ANTEMURALE

Il P.R.P. prevede, come evidenziato negli elaborati esaminati, l'apertura di una nuova imboccatura a SE, a servizio del porto storico.

Il collegamento tra l'estesa antemurale e le aree portuali di riva è costituito, nelle previsioni di piano da un terrapieno banchinato con un "varco sufficiente per il passaggio di navi di medie dimensioni, normalmente chiuso da un ponte sollevabile".

La struttura mobile è prevista a due distinte vie, onde contemplare l'eventualità di un disservizio di una delle due vie. Ciò, a modifica di una precedente previsione ad "unica via di fuga



terrestre" che questa Assemblea, con il richiamato voto n. 185/2003, aveva ritenuto non fornire sufficienti garanzie per la sicurezza in occasione di situazioni di emergenza.

L'Assemblea, pur prendendo atto del miglioramento apportato rispetto all'originaria previsione con la nuova soluzione introdotta nel P.R.P., non può non rilevare lo squilibrio tra le rilevanti dimensioni del terminal crocieristico e il correlato elemento di raccordo alla terraferma; tale collegamento appare inadeguato, ai fini della sicurezza, in particolare qualora si verificassero condizioni che imponessero l'evacuazione di persone e automobili in tempi rapidi dall'area crocieristica. E' da valutare, quindi, l'ipotesi di un elemento di collegamento di maggiori dimensioni di tipo fisso, assicurante comunque il collegamento acqueo tra porto storico e commerciale.

### ASPETTI RELATIVI ALLA SICUREZZA

La documentazione tecnica a corredo del progetto del nuovo P.R.P. del Porto di Civitavecchia comprende anche un "Rapporto preliminare integrato di sicurezza", così come richiesto dalla vigente normativa.

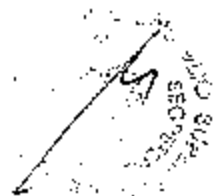
Il documento riporta le indicazioni delle misure di sicurezza che in linea generale caratterizzeranno le infrastrutture e le aree portuali, allo scopo di prevenire incidenti ipotizzabili e mitigare i possibili danni connessi ai vari rischi.

Sono indicate, sempre in linea generale .

- le attrezzature antincendio di cui il porto dovrà essere dotato, sia di tipo passivo che attivo;
- le modalità di gestione di tutte le operazioni che si svolgeranno nelle varie aree portuali;
- le analisi dei rischi per ognuna delle aree interessate;
- la normativa di riferimento a cui si dovranno armonizzare tutte le attività portuali.

In linea di principio il rapporto può considerarsi rispondente nel riguardo delle problematiche generali che sono state trattate, pur mancando delle necessarie indicazioni relative agli specifici interventi ed agli impianti occorrenti per ogni singola area per conseguire le finalità del piano.

Tali aspetti dovranno pertanto essere richiesti e sviluppati preliminarmente al rilascio delle concessioni delle varie aree, congiuntamente ad un piano di emergenza dell'intera area portuale che tenga conto dei singoli piani di emergenza interni di ogni settore e che coinvolga tutte le





sinergie e le potenzialità di sicurezza delle varie aziende che vi opereranno con quelle istituzionali.

Tutto ciò premesso e considerato il

**P A R E R E**

unanime dell'Assemblea è nelle considerazioni che precedono.

2004  
UFFICIO REGIONALE DELLA  
REGISTRARIA REGIONALE  
CANTIERO SUPERIORE DEL  
REGISTRARIA REGIONALE  
*[Signature]*

IL PRESENTE ATTO SI  
COMPONE DI N. 60 PAGINE  
COMPRESA LA PRESENTE

**Diligente Area 11**  
*Arch. Roberto Fiorelli*

*[Signature]*



*[Signature]*  
il Direttore  
Dott. Ing. Bernardo Maria Fabrizio



ALLEG. alla D.D.L. n. 121 R ALL. B  
DEL 23 MAR. 2012



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
U.prol DVA-DEC-2010-0000004 del 09/02/2010

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO l'art. 35 comma 2-ter del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità da cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90 che istituisce la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; le successive modifiche di cui all'art. 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, legge 123/2008;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del Piano Regolatore Portuale Porto di Civitavecchia, presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, con sede in Molo Vespucci 00053 Civitavecchia, in data 23 dicembre 2005, viste le pubblicazioni sui quotidiani Il Sole 24 Ore e Il Messaggero avvenute in data 23 dicembre 2005;



*[Handwritten signature]*  
Il Direttore  
Dott. Ing. Riccardo Maggi Farnetani

IL PRESENTE ATTO SI  
COMPONE DI N. 17  
PAGINE COMPRESA LA  
PRESENTE

Dirigente Area 14  
Arch. Roberto Fiorani





VISTA la ulteriore documentazione trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Roma e del Lazio nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO CHE:**

- le principali differenze intercorrenti tra le scelte di pianificazione del PRP vigente, come approvato con procedura di VIA, rispetto al PRP 2004, sono sintetizzate come segue:
  - a) prolungamento per circa 413 m della diga foranea con una rotazione di circa 22° rispetto all'allineamento esistente. Tale prolungamento è stato approvato, anche come progetto definitivo, tra le opere strategiche. Il PRP 2004 prevede un ulteriore prolungamento di ulteriori 400 m circa;
  - b) ampliamento della diga foranea. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La problematica dei rischi dovuti al fenomeno del sormonto è stata approfondita;
  - c) apertura di un canale nella diga di separazione tra Porto Commerciale e Porto Storico ai fini di sicurezza e di ricircolo delle acque e costruzione di un ponte mobile. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche. I rilievi sollevati dal Consiglio Superiore LLPP sono stati approfonditi;
  - d) rettificazione della diga foranea, ai fini di una più sicura navigabilità dei mega-yacht, in luogo dell'andamento ad S previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche;
  - e) modifica planimetrica della parte Sud della banchina commerciale e approfondimento del livello del fondale del canale interno alla - 15,00 s.l.m.m. in luogo della - 13,50 s.l.m.m. previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche;
  - f) allargamento del moletto di sopraflutto della zona terminale lato Nord della banchina polifunzionale container e rinfuse. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;
  - g) inserimento nella zona de "La Mattonara" della Darsena Traghetti, della Darsena Servizi. Le modifiche, che costituiscono la più sostanziale differenza intercorrente con il PRP vigente, sono state approvate, anche come progetti definitivi, tra le opere strategiche;





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

h) inserimento della Darsena Energetica Grandi Masse, approvata dal Ministero dell' Ambiente con decreto VIA/6923, in luogo della darsena destinata al traffico delle rinfuse prevista dal PRP 1990. La banchina è stata denominata "polifunzionale" nella configurazione approvata dal Ministero dell' Ambiente. Il decreto VIA 680 del 04/11/2003, di approvazione della centrale di Torre Valdaliga ha introdotto modifiche rispetto alla configurazione del molo di sottoflutto, come approvato con il DEC VIA 6923/02. Tale molo è stato escluso dalla perimetrazione dell' ambito del P.R.P. di Civitavecchia. Inoltre si prevede una variazione della profondità dei fondali che si presentano ora alla profondità di -16 m, (invece di -14 m) mentre il bacino di evoluzione e l' area di accosto delle carboniere resta alla profondità di -18 m. La utilizzazione prevista dal PRP 2004 è per le rinfuse solide e per container, a fronte delle numerose richieste avute in tal senso dalla Autorità Portuale;

- i) accessibilità viaria e ferroviaria;
- j) utilizzazione delle aree tra il confine portuale e la viabilità di collegamento interno;

**ACQUISITO** il parere n. 209 positivo con prescrizioni formulato in data 18 dicembre 2008, dalla Commissione Tecnica di verifica dell' impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell' istruttoria sul progetto presentato dall' Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, che, allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso con nota n. 157253 della Regione Lazio del, 11 agosto 2009, pervenuta il 18 agosto 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere favorevole con prescrizioni espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG.PAAc/34.19.04/10511 del 5 agosto 2009, pervenuto in data 10 settembre 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;





**PRESO ATTO CHE** è pervenuta una osservazione da parte della seguente Associazione riunita: Associazione Porto Antiche Mole, Associazione Archeologica e Italia Nostra;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

### DECRETA

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto del Piano Regolatore Portuale Porto di Civitavecchia, presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, con sede in Molo Vespucci 00053 Civitavecchia, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano;

a) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

- 1) devono essere rispettate tutte le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti dal decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002, relativo alla "Darsena Energetico-Grandi Masse (DEGM), dalla Delibera CIPE 20 dicembre 2004, n. 103, relativo ai progetti preliminari delle dieci opere strategiche, dalla Delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 140, relativo ai i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti, dalla Delibera CIPE 25 gennaio 2008, n. 2, relativa al progetto definitivo della Darsena servizi, nonché dai relativi pareri del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione Speciale VIA, e dai relativi Voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emessi per le citate opere, e inoltre dal Voto n. 209, del 29 ottobre 2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativo al "PRP 2004", e dai conseguenti Voti relativi alle singole opere;
- 2) l'Autorità Portuale deve rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

- emergenza come approvati dalle autorità competenti;
- 3) dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello S.I.A. e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle presenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come "Norme ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative;
  - 4) per tutte le opere previste dal PRP, i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, prima di iniziare i lavori, durante i lavori e a fine lavori;
  - 5) deve proseguire il monitoraggio sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi marini come previsto, rispettivamente, dalle lettere b) e c) del quadro prescrittivo del decreto VIA n. 2935 del 22/12/1997, e recepito nei decreti successivi, per tutta la durata dei cantieri e per almeno due anni successivi alla messa in esercizio del Porto, nell'assetto finale, tenendo conto degli aggiornamenti delle tecniche disponibili;
  - 6) i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere il progetto delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati e ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità;
  - 7) in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nell'ambito del bacino portuale, come risultante dalla preventiva caratterizzazione che dovrà essere effettuata ai sensi del D.M. 24.1.1996 e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini- Dragaggi portuali", dovranno essere stabilite in accordo con ARPA Lazio e attuate le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata,





preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca di colmata esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Lazio le modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;

- 8) ferme restando le misure di mitigazione previste dal progetto per non incrementare gli impatti in termini di rumore, qualità dell'aria, sicurezza stradale e più in generale di vivibilità dei contesti limitrofi all'area portuale, la movimentazione dei materiali di costruzione in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, ove possibile;
- 9) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere concordato con l'ARPA Lazio e attuato un regolamento del cantiere con l'indicazione analitica delle attività di cantiere, della localizzazione delle aree di lavorazione, degli accorgimenti e dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie ed accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) da parte dei macchinari operativi, dei tempi e dei percorsi dei mezzi pesanti e dei veicoli comunque in transito da/per le aree di cantiere, che comunque non dovranno interferire con il centro abitato di Civitavecchia, di tutte le misure di mitigazione e dei presidi ambientali come individuati nello SLA e concordati con l'ARPA Lazio. Tale regolamento dovrà essere attuato sotto il controllo dell'ARPA Lazio e dovrà fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori;
- 10) i progetti esecutivi devono inoltre prevedere: accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare lungo il percorso di banchina, accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale, idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare, impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso;





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- 11) in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
- 12) ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

Traffico stradale:

- a. allo scopo di monitorare i flussi di traffico sui varchi portuali e sulla viabilità esterna dell'area periportuale, verificare la congruità della "ricostruzione ed analisi dell'impatto" effettuata nell'ambito dello studio trasportistico e appurare l'incidenza del traffico portuale sulla viabilità cittadina, anche ai fini del riscontro dei dati emersi dai monitoraggi relativi alle componenti ambientali atmosfera e rumore, l'Autorità portuale deve predisporre ed attuare un Piano di monitoraggio dei flussi del traffico, con verifica dei livelli di servizio della rete viaria, per tutto il periodo del cantiere e per almeno due anni dalla messa in esercizio del Porto nell'assetto finale;
- b. l'Autorità Portuale, in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, deve prevedere l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;

Componente atmosfera:

- c. l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria dell'area periportuale e nel centro abitato di Civitavecchia interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'installazione di postazioni fisse di rilevamento, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti;





ferme restando le competenze dell'ARPA Lazio, il monitoraggio dovrà tenere conto dei dati e dei rilievi delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1) e dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del Porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

- d. ai fini della riduzione delle emissioni inquinanti delle navi dovranno essere proseguiti i programmi di elettrificazione delle banchine già previste dall'Autorità portuale, secondo le migliori tecnologie in materia;
- e. dovrà essere adottata la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione di energia solare;

Componente ambiente idrico:

- f. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovranno essere perfezionati con il Comune di Civitavecchia e con il gestore del servizio idrico accordi per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;
- g. le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
- h. nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale e comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito di mezzi e





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, dovranno essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 dell'All. 5 del D. Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, oppure inviate ad impianto di depurazione;

- i. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9.3.2004 n. UL/2004/1825;
- j. il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;
- k. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà predisporre:
  - un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc., utilizzate nelle aree destinate alla cantieristica o in altre aree portuali;
  - un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;
  - un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al "Piano operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005";
  - con riferimento alle aree portuali destinate ad attività artigianali e industriali deve essere stabilita la tipologia degli impianti industriali di cui è consentita la realizzazione ai fini della sicurezza



- i suddetti piani e programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo;

Componente rumore e vibrazioni:

1. in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, l'Autorità Portuale dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16.3.1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei ricettori sensibili intervenendo, in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai ricettori sensibili maggiormente esposti. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un piano di monitoraggio che dovrà tenere conto dei dati e dei risulti delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1), dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli ricettori sensibili;
- 13) tutti gli interventi dovranno essere condotti tenendo conto delle emergenze archeologiche e monumentali, nonché degli edifici e costruzioni tutelati del centro storico, secondo le disposizioni impartite dalle locali Soprintendenze e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali; alle Soprintendenze di settore





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

deve essere data preventiva comunicazione della data di inizio lavori delle opere previste dal PRP; gli edifici previsti nel Porto che a causa delle loro altezze o volumetrie potrebbero causare disturbi o occlusione visiva al centro storico o a beni vincolati tutelati devono essere sottoposti all'approvazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali o della Soprintendenza di settore;

- 14) i parcheggi interrati dovranno ottenere le apposite autorizzazioni dalle autorità preposte;
- 15) dovranno essere acquisiti tutti i pareri delle autorità preposte alla tutela dei vincoli per aree e beni ricadenti all'interno del PRP, anche con riferimento al nuovo Piano Territoriale Paesistico regionale in corso di approvazione;
- 16) tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti dal progetto o contenuti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura e spese dell'Autorità Portuale, concordandone con ARPA Lazio (qualora non diversamente disposto) le modalità operative, la frequenza, i parametri, i metodi di analisi e i tempi di esecuzione;

### **b) del Ministero per i beni e le attività culturali:**

- si rende necessario approfondire ed effettuare un esame comparativo delle idee e dei progetti fin qui elaborati, in parte esaminati nell'ambito dei lavori della cabina di regia, per il recupero e la riqualificazione dell'area portuale antica verificandone anche e soprattutto le connessioni storiche e funzionali con la città ed in particolare con il lungomare a sud del porto che dovrà necessariamente essere interrelato con le attività turistiche culturali del porto. Dovranno essere attentamente esaminate le proposte sin qui elaborate, e talvolta contrastanti, subordinandone l'attuazione alle inderogabili priorità di restauro dei beni architettonici e archeologici presenti nel porto. Nell'area portuale dovranno essere privilegiate percorrenze pedonali o di mezzi pubblici ( tipo navette elettriche ), previste connessioni con la metropolitana e gli eventuali parcheggi concentrati in un'unica area di scambio ( esterna al porto storico ) e non a ridosso delle singole attività ( acquario, albergo, museo del mare, ecc. ... ) moltiplicandone peraltro la quantità. Il porto recuperato nei suoi originari valori e significati dovrà attirare turisti e non autovetture, che dovranno nel massimo grado possibile rimanere all'esterno dell'area portuale antica assimilabile a un





grande parco archeologico. In tale ottica un ruolo fondamentale dovrà essere svolto dal forte Michelangelo, sinora tutelato da una "arca di rispetto", che sarà finalmente liberato da tale necessario ma insufficiente strumento di tutela passiva per riacquisire l'originario ruolo di emergenza e divenire il fulcro della rinascita culturale della città e del porto;

- è necessario acquisire, come già enunciato nella cabina di regia del 29.09.05, il progetto definitivo ed esecutivo di valorizzazione, al fine di concludere tutti i lavori pertinenti il 1° lotto funzionale del porto nella più scrupolosa osservanza delle prescrizioni costantemente riportate nei precedenti pareri di competenza;
- il progetto di Riqualificazione dell'Area Archeologica denominata "La Mattonara", presentato allo stato di progettazione, definitiva dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici del Lazio- Sezione Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Lazio;
- gli interventi interessanti l'antico porto romano, soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.42/04-Titolo I, ( come il nuovo accesso al bacino storico, il ponte mobile di collegamento con l'antemurale traianeo posto tra il bacino storico ed il porto commerciale, la riqualificazione delle banchine del bacino storico), dovranno anche acquisire da parte delle competenti Soprintendenze l'autorizzazione ai sensi dell'art.21 del D.Lgs.42/04
- alle Soprintendenze di settore dovrà essere data preventiva comunicazione della data di inizio lavori delle opere previste nel 1° Lotto funzionale dell'HUB Portuale, anche per quanto attiene alle opere di cantierizzazione;
- ogni eventuale prescrizione, dettata da altri Enti e/o Amministrazioni coinvolte nella presente procedura, che dovesse incidere direttamente o indirettamente su aree o beni vincolati tutelati, dovrà essere sottoposta all'approvazione del Ministero per i beni e le attività culturali.
- Al fine di una migliore valorizzazione e fruizione dell'area archeologica *La mattonara* verificare la fattibilità della delocalizzazione della Stazione marittima
- Deve essere garantita la compatibilità delle destinazioni d'uso degli ambienti moderni con il settore storico riqualificato.



11/11/2011



## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

- I progetti ricadenti nel settore del porto c.d. "storico" e nell'area di costa localizzata per l'ampliamento delle attività commerciali ed energetiche dovranno essere sottoposti alle Soprintendenze competenti ed a questa Direzione Generale.
- è necessario acquisire un progetto di riqualificazione e valorizzazione delle presistenze archeologiche relative alla necropoli arcaica e alla peschiera romana della Mattonara, in parte già note all'inizio del XX secolo e in parte completate e restituite integralmente nelle indagini eseguite nel 2002.03 quale condicio sine qua non per l'autorizzazione definitiva delle opere del I lotto funzionale. Le due realtà-integrazione e realizzazione di opere integrative al precedente PRP sono strettamente connesse alla definitiva musealizzazione delle testimonianze archeologiche de la Mattonara e della Buca di Nerone. Anche le opere di banchinamento del Terminal Container rappresentano un completamento funzionale di un terminale fronte di accosto già per un terzo esistente; per questa opera, valgono le medesime prescrizioni sopra menzionate in relazione alle strutture emerse. Le opere strategiche nel progetto preliminare comprendono il prolungamento della diga di sopraflutto e l'allargamento della banchina n.13. Tali opere rientrano nella definizione del nuovo terminal crocieristico già a suo tempo esaminato senza la richiesta di particolari prescrizioni. Più complesso e rischioso è il progetto del nuovo accesso al bacino storico i cui lavori ricadono nello specchio d'acqua interno e prossimo sia alla linea di costa originaria sia alla reale ubicazione del porto traiano. Pertanto tutte le fasi di demolizione e successiva realizzazione del canale di accesso andranno precedute da indagini subacquee di verifica dei fondali. Meno critica è la costruzione di un ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano i cui plinti di fondazione andranno ad inserirsi sul terrapieno moderno di risulta dell'area dragata.
- Per quanto concerne gli interventi di riqualificazione del lungomare frontestante la pineta La Frasca, considerando il particolare ambiente marino e l'utilizzo pubblico dei servizi, si raccomanda di porre particolare attenzione nella scelta dei materiali che dovranno assicurare la più elevata curabilità, idonee caratteristiche di resistenza ad atti vandalici e minime necessità di manutenzione al fine di preservare nel tempo la qualità architettonica del progetto.





- per quanto riguarda il progetto della Pineta La Frasca, nel confermare che l'area con DM 20.04.2009 è stata sottoposta a tutela per la sua rilevanza archeologica, insistendo su detta zona l'insediamento romano di Columna, si formulano le seguenti prescrizioni:
  - l'area di parcheggio denominata nel progetto di riqualificazione Columna va arretrata rispetto alla linea di costa perchè non incida sulle preesistenze archeologiche.
  - la realizzazione di impianti idrici, fognari ed elettrici dovrà essere preceduta da puntuali verifiche tecnico-archeologiche sul terreno interessato da suddette installazioni.
  - il percorso ciclo pedonale per quanto non modifichi il piano di calpestio va, tuttavia, sottoposto a costanti controlli, specie nella fascia a sud dell'area, in prossimità del parcheggio denominato Cappelletto, ove sono concentrate numerose preesistenze archeologiche.
  - tutte le opere, infine, di completamento della riqualificazione (recinzioni, eventuali strutture ricettive, servizi igienici, cartellonistica, etc., etc.) ivi comprese le azioni di radamento naturalistico selettivo e i nuovi impianti vegetazionali, dovranno essere valutate dopo un'attenta e puntuale indagine sui settori interessati dai singoli interventi e, comunque, non dovranno implicare movimenti di terra profondi e dovranno essere soprattutto compatibili con la valenza storico-archeologica del sito.
  - il progetto di Riqualificazione e musealizzazione delle preesistenze archeologiche relative alla necropoli arcaica e alla peschiera romana della Mattonara e della Buca di Nerone dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di RM-RI-VT;
  - la sistemazione del Fosso del Buonaugurio nel tratto della Foce del medesimo il tombamento e la rimodulazione dell'alveo dovranno essere preceduti da un'indagine scientifica delimitata alle spallette del corso d'acqua.
  - le opere di banchinamento del Terminal Container dovranno essere strettamente connesse alla definitiva musealizzazione delle strutture emerse.





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il progetto di Riqualificazione per il nuovo accesso al bacino storico romano (i lavori del nuovo accesso al bacino storico ricadono nello specchio d'acqua interno e prossimo sia alla linea di costa originaria sia alla reale ubicazione del porto traiano), il ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano posto tra il bacino storico ed il porto commerciale, la riqualificazione delle banchine del bacino storico interessanti l'antico porto approvato allo stato di progettazione preliminare da questo Ministero con nota n. ST/408/36859 del 07//11/03, dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione definitiva ed esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici dell' Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di RM-RJ-VT.
- l'Autorità Portuale di Civitavecchia, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette opere di riqualificazione, dovrà sottoscrivere un Protocollo di Intesa con le citate Soprintendenze, nel quale sia previsto un cronoprogramma che evidenzi le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste.

### **c) della Regione Lazio:**

- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di viabilità e infrastrutturali previsti, in particolare:
  - l'adeguamento della bretella di collegamento S.S.248-A12 e il relativo svincolo sull'autostrada A12
  - il completamento delle rampe C e D di collegamento della S.S. 248 al porto;
  - il raccordo ferroviario Civitavecchia-Orte (il riavvio della linea è stato riconosciuto di interesse comunitario e la fermata in corrispondenza delle aree individuate nella Tav1. dove è prevista la realizzazione della nuova stazione marittima);
  - la bretella nord con parte terminale di accesso all'ambito portuale;
  - dovranno essere prese tutte le misure per l'interdizione del transito sulla S.S. Aurelia del traffico pesante, in corrispondenza del centro abitato.





- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione previsti nel S.I.A. e successive integrazioni;
- dovranno essere rispettate le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti nei precedenti Determinazioni e Decreti VIA: determinazione della Regione Lazio n.486 del 6.12.2001 e n.494 del 21.12.2001 e con DEC VIA del MATT n. 6923 del 28/01/2002; DEC VIA del MATT 6923/02 e determinazione della Regione Lazio n.1058 del 26.05.2003; Commissione Speciale VIA, con nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, con determinazione della Regione Lazio 124298
- per quanto attiene il progetto di riqualificazione ambientale della pineta "la Frasca", area di considerevole valore archeologico, naturalistico e paesaggistico per la quale potranno essere realizzati solo interventi di tutela ambientale e valorizzazione dei beni storico-archeologici, al fine di compiere l'ottemperanza prevista nel Decreto del Ministeriale soprarichiamato; dovrà essere attivata la procedura di verifica di ottemperanza ;
- dovrà essere redatto uno specifico progetto del sistema portuale relativo agli impianti energetici, redatto ai sensi del D.lgs 192/2005, e s. m. i., con l'obiettivo di privilegiare l'uso di impianti che utilizzano fonti rinnovabili e di tecnologie ad alta efficienza (co-trigenerazione, impianti a condensazione, ecc.), e relativo all'elettificazione delle banchine;
- l'Autorità Portuale dovrà rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;

Le prescrizioni di cui al punto a) nn. 3, 4, 5, 6 e 12 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Le prescrizioni di cui al punto a) nn. 7, 8, 9 e 11 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte dell'ARPA Lazio;

Le prescrizioni di cui al punto b) saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali; le prescrizioni di cui al punto c),





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

nonché ogni altra prescrizione, ove non è specificata l'Autorità competente, saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lazio.

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, al Ministero dei trasporti e infrastrutture Direzione Generale demanio e porti ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., della Regione Lazio e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



DIREZIONE REGIONALE PER LA SICILIA  
DIREZIONE REGIONALE PER LA SICILIA

La presente è stata depositata in data 12/10/2010 presso l'Ufficio di Roma, li 12/10/2010



IL PRESENTE ATTO SI COMPONE  
DI N. 17 PAGINE COMPRESA  
LA PRESENTE

Direzione Area 11  
Arch. Roberto Fiorelli



ALLEG. alla DELIB. N. 121 *su*  
DEL 23 MAR. 2012

ALL. B1



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale  
E.prol DSA - 2009 - 0000282 del 19/01/2009

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS  
U.prol CTVA - 2009 - 0000109 del 16/01/2009

All'On. Sig. Ministro  
per il tramite  
del Sig. Capo Di Gabinetto  
SEDE

Alla Direzione Generale  
per la Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
c.a. Dott. Mariano Grillo  
SEDE

Pratica N. \_\_\_\_\_  
Ref. Mittente: \_\_\_\_\_

**OGGETTO: Istruttoria VIA - Porto di Civitavecchia - Piano Regolatore  
Portuale 2004 - Proponente: Porti di Roma e del Lazio.**  
**Trasmissione parere n. 209 del 18 dicembre 2008.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 18 dicembre 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE  
*[Signature]*  
(Avv. Sandro Campilongo)

All. i.c.s.



IL PRESENTE ATTO SI COMPONE  
DI N. 38 PAGINE COMPRESA  
LA PRESENTE.



Dirente Area 11  
Arch. Roberto Fiorelli

Ufficio Ministero: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-08\_2008-0098.DOC

Il Direttore  
Dott. Ing. Bernardo Maria Roberto



LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE - VIA **DEI VAS**  
dell'...

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della Legge 349/86 presentata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta in data 23/12/2005, acquisita al prot DSA/2005/34036 del 30/12/2005, relativa al progetto "Studio di impatto ambientale del Piano Regolatore Portuale - Porto di Civitavecchia (provincia di Roma)".

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti della Legge 8 luglio 1986, n. 349, recante *istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale*;

VISTO il DPCM del 10 agosto 1988, n. 377, recante *regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349*;

VISTO il DPCM del 27 dicembre 1988, concernente *Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del DPCM del 10 agosto 1988, n. 377*;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248"* ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente *"Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale"* ed in particolare l'Art.4 comma 1, che prevede, per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del decreto stesso, la VIA è in corso, l'applicazione delle norme vigenti al momento dell'avvio del relativo procedimento;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria;

VISTA la documentazione esaminata;

**PRESO ATTO CHE:**

- la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 23/12/2005 sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" e "Il Messaggero";

**PRESO ATTO CHE:**

- il Porto di Civitavecchia è classificato ai sensi della legge n. 84 del 1994 come Porto di rilevanza economica nazionale inserito nella categoria II, classe II;
- il PRP vigente, è stato approvato nel 1990 con voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

N. 667 del 28/3/1990 e con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 5252 del 27 dicembre 1990;

- il PRP 1990 ha conseguito il parere di VIA positivo dalla Commissione di VIA di cui al Decreto n. 2935 del 22/12/1997, ad eccezione di un ulteriore bacino indipendente a Nord denominato Darsena Energetica Grandi Masse;

- in base al decreto VIA n. 2613 del 29/10/1996, è stata realizzata la Torre Petrolifera di Civitavecchia e i relativi oleodotti di collegamento con i depositi già esistenti nella terraferma, allo scopo di trasferirvi i traffici destinati alla darsena petroli sita all'interno del Porto e nelle aree della realizzazione della nuova Darsena Energetico-Grandi Masse prevista dal Piano Regolatore portuale;

- il progetto della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, concernente la "Darsena Energetico-Grandi Masse (DEGM)", da realizzarsi in ambito portuale nel Comune di Civitavecchia" ha ottenuto il parere positivo relativamente alla compatibilità ambientale con il decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002;

- il decreto VIA 680 del 04/11/2003, di approvazione della centrale di Torre Valdalica, ha introdotto modifiche rispetto alla configurazione del molo di sottofutto della Darsena Energetico-Grandi Masse, come approvato con il DEC VIA 6923/02 e conseguentemente tale molo è stato escluso dalla perimetrazione dell'ambito del P.R.P. di Civitavecchia;

- il CIPE, con la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, ha approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, ai sensi della legge 443/2001, che all'allegato I include l'"Hub portuale di Civitavecchia";

- il CIPE, con la delibera 20 dicembre 2004, n. 103, ha approvato i progetti preliminari di dieci opere finalizzate al potenziamento di Porto di Civitavecchia, individuando tra esse un primo lotto funzionale costituito dal Prolungamento dell'antemurale Colombo, dalla Darsena traghetti e dalla Darsena servizi;

- il progetto preliminare delle "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia" è stato preventivamente approvato dal CSLLP con voto n°185 reso nella seduta del 19.12.2003, con prescrizioni da ottemperare in sede di progettazione definitiva;

- sul progetto preliminare di tali dieci opere strategiche si è espresso favorevolmente il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare dopo parere positivo con prescrizioni della Commissione Speciale VIA, con nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche;

- il CIPE, con la delibera 21 dicembre 2007, n. 140, ha approvato i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti e con la delibera 25 gennaio 2008, n. 2, ha approvato il progetto definitivo della Darsena servizi e con le medesime delibere ha disposto la concessione di finanziamenti per la realizzazione delle opere;

- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Commissione Speciale VIA, avendo verificato nel marzo 2006 l'ottemperanza solo parziale del progetto definitivo del primo lotto funzionale alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto preliminare, ha chiesto integrazioni al progetto stesso che è stato nuovamente sottoposto alla citata Commissione per una seconda verifica di ottemperanza conclusasi con esito favorevole con prescrizioni (esito dell'8.8.2006 prot. DSA-2006-0021173), come risulta dalla nota dello stesso Ministero in data 11 agosto 2006, prot. N. 11307, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche sopra richiamata;

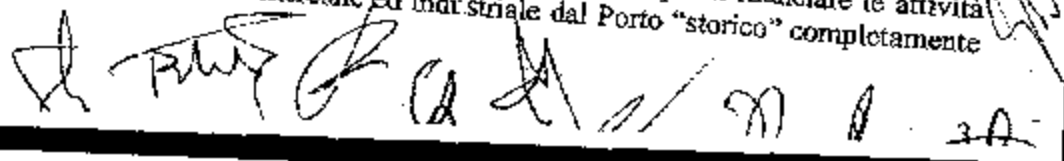
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n. 209 del 29 ottobre 2004, ha approvato con prescrizioni e richieste di integrazioni il PRP 2004;

- il comune di Civitavecchia con deliberazione n. 80 adottata dal Consiglio Comunale nella seduta del 7.9.2004 ha espresso l'intesa al Piano Regolatore Portuale ai sensi della legge 28/gennaio 1994, n. 84;

**VOTO CONTO CHE:**

- il PRP 1990 ha previsto, oltre ad una riorganizzazione del Porto storico con una separazione fisica tra Porto storico e Porto commerciale sottolineata dall'apertura dell'opera foranea verso Sud, dal recupero del patrimonio storico-architettonico esistente, dall'allungamento del molo di sopraffutto in direzione più o meno parallela alla costa ed inserimento di nuovi pontili e banchine, con lo scopo di rilanciare le attività portuali e di svincolare i traffici di carattere commerciale ed industriale dal Porto "storico" completamente

di Civitavecchia





inglobato nel centro urbano;

- con l'approvazione della DEGM di cui al DEC VIA 6923/2002 inizia una riorganizzazione complessiva delle attività del Porto di Civitavecchia con lo spostamento verso Nord delle attività che maggiormente creano disagi alla cittadinanza di Civitavecchia;
- nel corso dell'esecuzione delle opere previste dal Piano sono stati introdotti adeguamenti tecnico-funzionali, approvati dal Ministero dei LL.PP., tra i quali si citano i seguenti:
  - una lieve deviazione planimetrica dell'opera di difesa foranea, al fine di rendere più agevoli le manovre di accesso delle navi;
  - una rettificazione del molo foraneo esistente, sviluppatosi nel corso degli anni con un tracciato irregolare ed abbastanza irrazionale;
  - l'approfondimento dei fondali in modo da renderli atti ad accogliere grandi navi porta-rinfuse e porta-contenitori;
- i dieci interventi approvati dal CIPE con la delibera n. 103/2004, per il potenziamento dell' Hub portuale di Civitavecchia, sono stati approvati anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale delle opere stesse, previo parere favorevole della Commissione Speciale VIA, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Regione Lazio;
- di tali interventi, quelli del primo lotto funzionale, costituito dal Prolungamento dell'antemurale Colombo, dalla Darsena tragbetti e dalla Darsena servizi, sono stati approvati dal CIPE anche come progettazione definitiva, previo parere favorevole dei sopraccitati enti;
- l'approvazione del CIPE, *"sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato"*;
- pertanto tutte le opere già contenute nel PRP 1990, di cui al decreto VIA 2935/97, quelle approvate con la variante della DEGM, di cui al decreto VIA 6923/02 e tutte le opere rientranti nella Delibera CIPE 103/2004, anche se non ancora realizzate, hanno tutte ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale dagli organi preposti dalla legge, e alcune di tali opere hanno già ottenuto la verifica di ottemperanza;
- tuttavia, tali interventi non risultano presenti nel PRP 1990, approvato ai sensi della legge 84 del 1994, e quindi si realizzeranno in variante al PRP vigente, rivelandosi quest'ultimo inattuale, come puntualizza anche il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici nel citato voto n. 209, del 29 ottobre 2004;
- la domanda di compatibilità ambientale presentata per la variante del PRP, denominata "PRP 2004", raccoglie tutti i progetti sopra detti e aggiunge alcune ulteriori opere, di entità contenuta, che nel frattempo si sono rese necessarie secondo l'Autorità Portuale che gestisce il Porto;
- gli interventi nuovi previsti dal PRP 2004 e non ancora valutati con un'analisi ambientale sono:
  - l'allargamento dell'antemurale Colombo
  - il prolungamento dell'antemurale Colombo
  - la realizzazione della Banchina Nord del Terminal Container
- fatta salva la necessità di verificare con lo stesso livello di analisi tutti gli interventi contenuti nel PRP, tenendo conto della sovrapposizione degli effetti e delle sinergie tra le opere, occorre fare particolare attenzione alle opere non ancora valutate con una procedura di VIA e agli impatti ambientali connessi, con riferimento al territorio interessato dal progetto, senza intervenire sulle opere già giudicate compatibili ambientalmente con precedenti procedimenti di VIA o di VIA Speciale e per le quali l'Autorità Portuale può procedere alla realizzazione una volta espletate le verifiche di ottemperanza disposte dalle autorità competenti;

**PRESO ATTO CHE:**

- le linee strategiche del Porto si basano su una serie di considerazioni positive legate alla sua localizzazione. In particolare si evidenziano i seguenti aspetti positivi:
  - assenza di fenomeni di intarrimento e di qualsiasi interferenza con vicini litorali sabbiosi;
  - rapido raggiungimento di profondità elevate al largo del Porto, tale da rendere facile la navigazione nei dintorni delle opere di difesa e nel corso delle manovre di ingresso e di uscita;



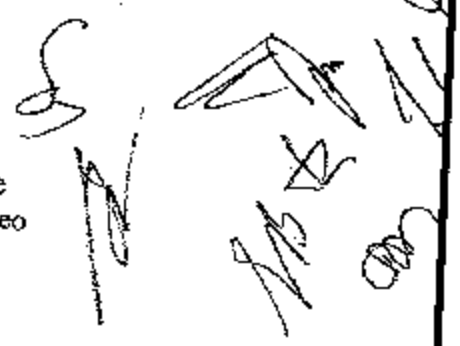
vicinità, con riferimento al Lazio, di caratteristiche idonee per un grande insediamento portuale, che ne fanno a priori il Porto principale della regione, con porti ancillari dal punto di vista commerciale costituiti da quelli di Gaeta e Formello;

- o vicinanza ad un bacino di utenza con una popolazione di numerosi milioni di abitanti che attualmente viene servita, per quanto riguarda arrivo e partenza delle merci, per via prevalentemente terrestre, in contrasto con quelle che sono le moderne tendenze volte a favorire il mezzo marittimo, meno costoso e inquinante di quelli terrestri;
  - o presenza nell'entroterra di un tessuto industriale a carattere concentrato e diffuso (legato ad industrie di tipo prevalentemente leggero o di base), che costituisce ormai una realtà da tutti riconosciuta;
  - o bontà dei collegamenti stradali e ferroviari, che in un prossimo futuro sarà esaltata con il collegamento dell'autostrada Livorno - Civitavecchia e della Superstrada Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni con diramazione Orte - Perugia - Cesena - Mestre, nonché con i previsti miglioramenti dell'asse TIBRE (Tirreno Brennero).
- Gli obiettivi generali del Porto di Civitavecchia sono i seguenti:
    - o rafforzamento della posizione del Porto di Civitavecchia nel Tirreno e rilancio della sua "presenza" nell'ambito dell'economia dell'area alta Lazio;
    - o coordinamento dei traffici marittimi in relazione agli altri porti laziali per costruire un polo "efficace ed efficiente", da ottenere attraverso il continuo confronto della politica tariffaria e dei risultati operativi;
    - o incremento del traffico di cabotaggio;
  - gli obiettivi specifici che si intendono perseguire con il nuovo PRP sono i seguenti:
    - o allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal Porto storico;
    - o predisposizione di calate portuali specializzate nell'area settentrionale del Porto;
    - o individuazione di aree da destinare ad attività complementari a quelle portuali nell'immediato entroterra;
    - o riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale;
    - o incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere;
    - o incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti agli operatori del settore marittimo;
    - o rilancio delle attività turistiche e culturali che interessano la città tramite il recupero del patrimonio storico culturale che caratterizza il Porto storico;
    - o miglioramento dei collegamenti con l'entroterra;

**CONSIDERATO CHE:**

**RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

- con il riconoscimento del Porto di Civitavecchia di valenza strategica per lo sviluppo nazionale dei trasporti, sono stati redatti i dieci progetti preliminari delle dieci opere strategiche, sulla base di una variante al PRP 1990, predisposta nel 2002, di cui fu iniziato l'iter della legge 84/94 e successivamente interrotto per procedere con i finanziamenti della legge n. 443/2001, cosiddetta Legge Obiettivo, e il relativo iter di approvazione dei progetti;
- i progetti preliminari delle opere sopracitate, che sono stati approvati con Delibera CIPE n.103 del 20.12.2004, previo parere della Commissione Speciale VIA (nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche) sono i seguenti:
  - Intervento A — Darsena traghetti
  - Intervento B — Darsena servizi
  - Intervento C — Prolungamento antemurale C. Colombo
  - Intervento D — Prolungamento della banchina n°13
  - Intervento E — Nuovo accesso al bacino storico
  - Intervento F — Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale
  - Intervento G — Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano
  - Intervento H — Viabilità principale
  - Intervento I — Riqualificazione delle banchine del bacino storico
  - Intervento L — Molo di sottofutto Darsena Grandi Masue.



l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha provveduto all'esecuzione degli studi supplementari richiesti dal

di Civitavecchia

*[Handwritten signatures and initials]*

voto dell'Assemblea Generale del CSLP n°185, reso nella seduta del 19.12.2003, e dalla Commissione VIA Speciale del Ministero dell'Ambiente. In particolare le risposte alle prescrizioni sul SIA delle Opere Strategiche sono state raccolte in un "Rapporto di Ottemperanza" redatto nell'ambito della progettazione definitiva delle tre opere del I lotto.



- nell'ambito della progettazione definitiva del Primo Lotto Funzionale, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha ottemperato alle prescrizioni del 2003 suddividendo il lavoro in tre gruppi adottando un criterio di priorità degli interventi;
- il primo gruppo è relativo allo stato di avanzamento dei progetti del Primo Lotto Funzionale di interventi, composto da:
  - A. Darsena Traghetti
  - B. Darsena Servizi
  - C. Prolungamento dell'antemurale Colombo
- il secondo gruppo è relativo allo stato di avanzamento dei progetti del completamento degli interventi delle opere strategiche, composto da:
  - D. Prolungamento banchina n.13;
  - E. Nuovo accesso al bacino storico;
  - F. Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale;
  - G. Ponte mobile di collegamento con l'antemurale Traiano;
  - H. Viabilità principale;
  - I. Riqualificazione delle banchine del bacino storico;
  - L. Molo di sottoflutto della Darsena Grandi Masse
- il terzo gruppo è relativo alle prescrizioni riguardanti l'intero ambito portuale;
- il lavoro relativo al primo e al terzo gruppo è stato presentato al Ministero dell'Ambiente come "Rapporto di Ottemperanza alle prescrizioni contenute nel documento CIPE di approvazione dei progetti preliminari", mentre la risposta alle prescrizioni relative al secondo gruppo è rimandata alla stesura dei progetti definitivi delle relative opere;
- a tali opere si aggiungono le tre opere più significative del PRP 2004, di cui sono stati trasmessi i particolari progettuali, ossia:
  - ampliamento dell'antemurale C. Colombo;
  - prolungamento dell'antemurale C. Colombo;
  - la realizzazione della Banchina Nord del Terminal Container
- per quanto riguarda lo stato di attuazione delle prescrizioni contenute nei pareri VIA relativi al Porto di Civitavecchia l'Autorità portuale dichiara che in fase definitiva sono state già ottemperate le prescrizioni relative ai seguenti temi:
  - interventi di mitigazione e opere di compensazione
  - monitoraggio atmosferico e acustico in fase di cantiere e di esercizio
  - opere di collegamento stradale e opere di adeguamento e riconfigurazione dei collegamenti ferroviari
  - studi idraulici del bacino idrografico dei fossi del Prete e della Fiumaretta
  - valorizzazione del patrimonio artistico monumentale del Porto di Civitavecchia
  - Mobilità di cantiere
  - Piano dei parcheggi
  - Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti

**CONSIDERATO CHE:**

- in merito alla compatibilità con gli atti istituzionali, lo studio ha riportato le conclusioni dei protocolli d'intesa che hanno tracciato le linee guida per le trasformazioni portuali;
- il protocollo d'intesa del gennaio 1996 sottoscritto da parte del Dipartimento delle Aree Urbane della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dai Ministri, degli Enti Locali e delle Aziende interessate allo sviluppo del Porto, ha raggruppato in un unico documento, le volontà sinergiche di Enti direttamente coinvolti nello sviluppo del Porto, sia in qualità di utenti che di finanziatori, richiamando due tipi di obiettivi: quelli relativi allo sviluppo del settore industriale, che mettono in luce le possibili conseguenti ricadute occupazionali, e quelli relativi alla riqualificazione delle aree cittadine, che focalizzano

attenzione sul patrimonio storico, culturale ed ambientale. Le attività già compiute riguardano in particolare:

- la società Ferrovie dello Stato S.p.A. che ha realizzato il nuovo raccordo ferroviario per le nuove banchine commerciali ed ha portato a termine il disimpegno dell'area che era occupata dal fascio binari meridionale e che costituiva un grave impedimento per la fruizione della fascia costiera cittadina;
- l'ANAS che ha realizzato una parte delle infrastrutture viarie di fondamentale importanza per il funzionamento del Porto di Civitavecchia;
- la stessa Autorità Portuale che ha realizzato le nuove banchine commerciali settentrionali, il prolungamento della diga di protezione del Porto, antemurale Colombo, la realizzazione di nuovi accosti per navi crociera sull'antemurale stesso, la ristrutturazione delle banchine interne già esistenti, il dragaggio del fondale d'ingresso e delle nuove banchine per accogliere navi con tiranti d'acqua dell'ordine dei 15 metri.
- **L'Accordo Quadro del gennaio 2000** tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Lazio, Provincia di Roma, Comune di Civitavecchia, Autorità Portuale e Ferrovie dello Stato S.p.A. prevede la demolizione dei fasci binari che non sono più funzionali, nella zona di varco Vespucci, finalizzata a migliorare la viabilità interna al Porto, attivando in modo definitivo l'accesso al Porto dalla bretella Civitavecchia-Viterbo, ed una serie di altri impegni reciproci in merito a beni immobili e cessione di aree, rivolti alla razionalizzazione dell'uso del territorio ed alla restituzione al Comune di Civitavecchia delle aree di naturale sviluppo della città;
- **il Patto Territoriale degli Etruschi**, firmato tra i comuni di Civitavecchia, Allumiere, Tolfa, S. Marinella, Ladispoli, Cerveteri e Fregene, ha individuato i punti di forza e di debolezza dei singoli Comuni, tracciando le linee di comportamento sul piano amministrativo e finanziario per favorire le iniziative emergenti dal territorio. La crisi occupazionale in atto nell'area richiede il completamento del Porto di Civitavecchia al fine di esaltarne la potenzialità produttiva. L'Amministrazione comunale ha avviato la riqualificazione dell'ambiente cittadino, trasferendo le attività più pesanti nella zona settentrionale e riservando la parte storica del Porto alla crociera ed alla nautica da diporto. Tale cambiamento, di importanza fondamentale ai fini del recupero e della riqualificazione locale, è in corso essendo in fase di completamento la maggior parte delle infrastrutture dalle quali dipende il trasferimento delle attività incompatibili;
- **il Protocollo d'intesa per il completamento del Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia, del Sistema di Rete e della Logistica** è stato sottoscritto recentemente presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti, dal Ministero dell'Economia e Finanze, dal Ministero dell'Ambiente, dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, dalla Regione Lazio, dalla Provincia di Roma, dal Comune di Civitavecchia e di Fregene, dall'Autorità Portuale di Civitavecchia e Fregene, dall'ANAS, dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. e dalle Autostrade S.p.A. Tale Protocollo d'intesa si pone in continuità con il Protocollo del 1996, ribadisce l'importanza degli obiettivi di potenziamento del polo portuale di Civitavecchia, allargato al Porto di Fregene, ricompreso recentemente nella Circonscrizione di competenza dell'Autorità Portuale, ed individua un ampio spettro di opere strategiche per il completamento del Porto. In particolare coinvolge i Ministeri competenti e gli altri Enti locali nella accelerazione dei processi di trasformazione del territorio per il raggiungimento dell'obiettivo comune richiamato. Per quanto riguarda le infrastrutture:
  - si richiama l'impegno della Provincia di Roma a realizzare il raccordo tra l'Autostrada A12 e la strada di penetrazione al Porto, ovvero la bretella Civitavecchia - Viterbo;
  - l'impegno dell'ANAS a compiere importanti opere di completamento, fra cui lo svincolo di accesso al Porto, nel varco che è stato definito "Varco commerciale", nonché lo svincolo fra la strada comunale "Mediana" e la bretella Civitavecchia - Viterbo;
  - lo spostamento delle navi traghetto dal Porto Storico al molo 22, al limite meridionale dell'attuale banchina commerciale;
  - l'impegno delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione del fascio binari di appoggio in adiacenza alla Fiumaretta, che consentirà di eliminare l'attuale fascio binari che separa l'accesso del "varco commerciale" dalle aree portuali, dando finalmente continuità al tessuto viario del Porto.
  - la realizzazione della nuova stazione ferroviaria alla Mattonara, in linea con i programmi del Porto,

subordinatamente alla verifica del traffico indotto dalle nuove trasformazioni in corso.

- il progetto tiene conto degli accordi in essere e delle attività già in corso sia in termini di opere in fase di realizzazione che di opere in fase di progettazione;

#### CONSIDERATO CHE:

- In merito alla compatibilità con gli strumenti di pianificazione, lo studio ha analizzato i seguenti strumenti di pianificazione, peraltro già analizzati nei precedenti studi d'impatto ambientale:
  - Piano Generale dei Trasporti;
  - Piano Regionale dei Trasporti;
  - Nuovo Piano di Coordinamento dei Porti del Lazio;
  - Piano Territoriale Regionale Generale;
  - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Roma;
  - Piano Territoriale Paesistico;
  - Piano Regionale di Bonifica;
  - Schema di Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve;
  - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico.
- Il PRUSST interregionale "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il Territorio degli Etruschi"
- Il Piano Regolatore Generale di Comune di Civitavecchia
- Il Piano di Recupero per il Centro Storico
- Iniziative dell'Amministrazione Comunale
- dal confronto effettuato nell'ambito dello SIA per verificare la compatibilità del PRP alla pianificazione vigente è emersa una sostanziale conformità tra le linee adottate dal Nuovo Piano Regolatore Portuale e quanto previsto dai piani; in particolare:
  - si segnala una conformità con il PRG di Civitavecchia e con la destinazione urbanistica delle aree a terra. Il proponente ha fornito la deliberazione n. 80, adottata dal Consiglio comunale nella seduta del 7 settembre 2004, con la quale il comune di Civitavecchia ha espresso parere favorevole alle previsioni progettuali del PRP 2004 e ha fornito l'intesa ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
  - la previsioni del nuovo PRP rientrano nel quadro definito dal Piano Generale dei Trasporti, il quale inserisce il Porto di Civitavecchia a pieno titolo entro il sistema portuale dell'Alto e Medio Tirreno;
  - le trasformazioni previste non contrastano con il Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio;
  - la classificazione delle aree che verranno occupate dalle opere nel nuovo assetto portuale e la presenza di visuali panoramiche, secondo quanto riportato nei Piani Territoriali Paesistici della Regione Lazio, evidenziano l'inevitabile interferenza delle trasformazioni proposte e sono oggetto di valutazione nell'ambito della componente Paesaggio, presente all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale;
  - il Piano Regionale di Bonifica non comprende zone all'interno dell'ambito portuale;
  - il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) ha inserito nella cosiddetta zona P4 (PSAI) poi divenuta fascia "A" (PAI - Area a rischio di inondazioni molto elevato - Tempo di ritorno minore di 30 anni), il tratto del fosso della Fiumareta immediatamente a monte della S.S Aurelia per circa 3 km; pertanto, all'interno dello SIA, è stato allegato lo Studio idrografico dei fossi del Prete e della Fiumareta;
  - per quanto concerne i beni archeologici, lo studio riporta (Qdr. Rif. Ambientale - Allegati 3a e 3b) i risultati delle indagini archeologiche effettuate negli ultimi anni nell'area interessata dal nuovo Piano regolatore Portuale e rimanda al progetto esecutivo gli accorgimenti da adottare e le soluzioni tecniche, sulla base dei vincoli posti dalla competente autorità dei BB.AA.CC, come da delibera CIPE di approvazione dei progetti definitivi del Primo Lotto Funzionale delle opere strategiche. In considerazione della natura, qualità e collocazioni dei beni si prevede l'adozione di provvedimenti differenziati tesi a garantire la percezione visiva ed il corretto rapporto dei beni stessi con il contesto come: conservazione in sito; rimozione temporanea o definitiva degli elementi per restauro conservativo; musealizzazione; tombamento protetto;

#### VALUTATO CHE:

- gli atti di pianificazione ribadiscono l'opportunità di realizzare a Civitavecchia un Porto efficiente ed attrezzato di importanza internazionale, che possa contribuire al rilancio dell'economia locale, regionale e nazionale;

le trasformazioni portuali previste dal nuovo piano regolatore sono in linea con gli obiettivi e le previsioni di sviluppo perseguiti dalla pianificazione: non si discostano dalle previsioni già approvate nell'ambito dei decreti VIA già emessi e le delibere CIPE relative all'approvazione delle opere strategiche;

- lo spostamento delle attività commerciali e produttive nelle aree portuali a nord permetterà l'attuazione dei progetti intrapresi sia dall'Autorità Portuale sia dal Comune per la riqualificazione del Porto storico;
- il Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 29 ottobre 2004, con voto n. 209/2004 si è espresso sul progetto del PRP chiedendo alcuni approfondimenti e integrazioni che l'Autorità Portuale dovrà apportare sui progetti definitivi ed esecutivi delle singole opere;
- per quanto riguarda le aree tutelate dal Codice per i beni culturali e ambientali, Piani territoriali di coordinamento e P.T.P. Sistema territoriale di interesse paesistico n°3 sub-ambito n° 4, il progetto assegna particolare attenzione alla tutela del patrimonio archeologico, alla riqualificazione ambientale delle aree a tutela integrale e al rispetto delle presistenze storiche attraverso la valorizzazione e il restauro; si prevede che tutte le attività in aree vincolate devono ottenere il parere preventivo dell'autorità preposta alla tutela del vincolo;
- in merito alla riqualificazione ambientale e alla riduzione del rischio idraulico dei fossi del Prete e della Fiumaretta, nell'ambito dell'approvazione da parte del CIPE dei progetti definitivi del Primo Lotto Funzionale delle opere strategiche (delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008), è stato chiesto un apposito studio da produrre in fase di redazione dei progetti esecutivi, sulla base di dati pluviometrici aggiornati;

#### CONSIDERATO CHE:

##### RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

- nell'ambito del mutato quadro delle esigenze del Porto di Civitavecchia, si citano i seguenti aspetti:
  - notevole incremento del traffico di navi da crociera, necessitanti di notevoli lunghezze di banchina e di efficienti servizi a terra (stazione marittima; zona di parcheggio dei pullman; vettovagliamento e bunkeraggio);
  - nascita e impetuoso sviluppo dei cosiddetti traghetti "veloci", che, grazie a velocità di crociera dell'ordine di 40 nodi, consentono di effettuare la tratta Civitavecchia - Olbia in poco più di tre ore. Si noti che i traghetti attualmente ospitati nel Porto impiegano un tempo notevole e del tutto diseconomico per effettuare l'operazione di attracco a partire dall'ingresso nel bacino portuale;
  - modifica del quadro mondiale di rifornimento di prodotti "energetici", con necessità strategica di ovviare alla monodipendenza dai prodotti petroliferi, operando a favore di altri prodotti (carbone) provenienti da fonti più sicure (Australia, Sud e Nord America) e per la cui movimentazione servono vasti piazzali a terra; a rilevante ed impreveduta richiesta di prodotti (clinker) destinati ad alimentare le industrie per la produzione di cementi in corso di costruzione nell'alto Lazio;
  - avvio del cosiddetto "cabotaggio", cioè del trasferimento di merci a medio taglio, prevalentemente con navi del tipo Ro/Ro, fra i porti italiani e fra questi e quelli stranieri più vicini, ricadenti in prevalenza all'interno del Mediterraneo, favorendo il trasporto via mare rispetto a quello, ormai saturo, per via stradale.
- il quadro morfologico evidenzia la presenza di un litorale roccioso con piccole insenature, con pochi tratti in corrispondenza delle estremità Nord e Sud che mantengono ancora la propria naturalità, modificato dalle opere del Porto Storico, dalle espansioni residenziali, dal lungomare urbano nonché dalle strutture del Porto commerciale, il quale, a seguito dei lavori attualmente in corso, si sviluppa fino alla zona de "La Maronara", oggi notevolmente compromessa;
- la parte nord corrisponde agli insediamenti produttivi delle centrali termoelettriche Torre Valdaliga Nord e Sud, alla centrale di Fiumaretta, oggi dismessa, e ad ulteriori edifici industriali, alcuni di imponenti dimensioni;
- la pineta "La Frasca", caratterizzante del territorio agricolo a nord della centrale Torre Valdaliga, è in stato di degrado, essendo meta di attività turistiche non controllate. Il decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002 di approvazione della DEGM prevede come compensazione la revisione del progetto di riqualificazione e

recupero ambientale della pineta attraverso l'individuazione di soluzioni che riescano a coniugare, con maggiore efficacia, le evidenti necessità di razionalizzazione della fruizione pubblica con le esigenze di valorizzazione e tutela delle risorse ambientali;

- il Porto storico è situato in corrispondenza del nucleo urbano originario, segnato da importanti resti archeologici dell'epoca romana, alcuni superstiti e altri nascosti dalle opere del dopoguerra. Sono citati nel SIA il Molo del Lazzaretto, la Darsena Romana, la Porta Livorno, le Mura del Bernini e il forte Michelangelo;
- dal punto di vista funzionale, il Porto allo stato attuale è articolato nel Porto Commerciale e Porto traghetti che investono l'area Est del Porto dalla banchina commerciale fino alla darsena Umberto I, e nel Terminal Crocieristico che si sviluppa lungo l'antemurale Colombo;
- la città consolidata e la recente espansione si sviluppano lungo la costa a Sud del centro originario, mentre lungo il litorale si trovano strutture destinate alla ricettività turistica connessa con la fruizione del mare (stabilimenti balneari, bar, ristoranti, alberghi, negozi);

#### CONSIDERATO CHE:

- lo SIA sottolinea l'importanza del traffico marittimo a corto raggio per l'Europa e il Mediterraneo e il ruolo strategico che assume il Porto di Civitavecchia per la portualità italiana, in quanto assume una posizione baricentrica rispetto ai porti tirrenici. A questo proposito è determinante, oltre al miglioramento della qualità dei servizi, la capacità di pianificare e realizzare per tempo adeguati interventi infrastrutturali che dovrebbero servire a spostare il traffico pesante su gomma in parte sui traghetti ed in parte sui treni;
- l'attuale sistema portuale laziale è caratterizzato essenzialmente da tre poli di movimentazione, il polo di Civitavecchia, il polo Romano (Fiumicino-Anzio) e il polo Pontino (Gaeta-Formia-Terracina);
- il Piano dello Sviluppo della Regione Lazio auspica che il Porto di Civitavecchia formi con quelli di Fiumicino e Gaeta un unico polo commerciale per il centro Italia. I traffici che interessano il Porto di Civitavecchia si distinguono in prodotti petroliferi, passeggeri internazionali - mercato crocieristico, passeggeri nazionali - cabotaggio, merci varie;
- la realizzazione della Torre petrolifera off-shore ha consentito la riconversione della Darsena Petroli per le attività commerciali. Secondo un accordo ratificato negli ultimi tempi, la boa sarà demolita all'atto dell'entrata in servizio della DEGM; tramite la boa off-shore vengono alimentati i depositi costieri delle società Eni, Interpower, Sodico, Agip Petroli, Sipic, Italtroli, che complessivamente dispongono di una capacità di stoccaggio a terra pari a circa 1.420.000 m<sup>3</sup>, nonché l'oleodotto che serve l'aeroporto di Fiumicino;
- il polo energetico costituito dalle centrali termoelettriche assorbe una quota dei prodotti sbarcati, avviati alle centrali di Torre Valdaliga e Montalto di Castro. Il resto è assorbito dall'utenza di prodotti finiti (benzina, gasolio e kerosene) legati all'industria e alla residenza sia del Lazio che della bassa Toscana, dell'Umbria e dell'Abruzzo;

#### CONSIDERATO CHE:

- riguardo al traffico passeggeri, il Porto di Civitavecchia possiede una posizione di rilievo nel contesto del Mediterraneo ove intercetta il 24% del traffico complessivo ed ha una posizione di predominio nell'ambito del corridoio Tirrenico dove, invece, intercetta il 100% del traffico;
- la domanda è composta nella maggior parte da passeggeri nordamericani, cui fanno seguito quelli europei, tedeschi e britannici in particolare. Il fattore che più incide sulla massificazione del mercato è l'introduzione di vettori sempre più grandi (70.000 tons di stazza) che consentono grandi economie di scala ma che, d'altro canto, comportano la realizzazione di infrastrutture dedicate all'interno del Porto;
- il terminale crocieristico del Porto di Civitavecchia è localizzato lungo le banchine della diga foranea Antemurale Cristoforo Colombo, ed è dotato di una capacità di oltre 2000 metri lineari di banchina e di 80.000 m<sup>2</sup> di spazi retrostanti;
- il mercato dei passeggeri nazionali rappresenta uno dei punti forti del Porto di Civitavecchia, che con 1.417.660 passeggeri nazionali al 2001 si conferma quale scalo leader italiano in merito. Il traffico civitavecchiese è caratterizzato dal collegamento con la regione Sardegna che attualmente impegna tre vettori;
- particolare interesse assume il traffico di cabotaggio e lo sviluppo delle "Autostrade del Mare" al quale il

Porto di Civitavecchia ha volto un particolare interesse.

il traffico di rinfuse solide, nella maggior parte sotto forma di merci in colli, piuttosto che in container nella minor parte, è caratterizzato dall'eterogeneità dei prodotti movimentati: alimentari, prodotti siderurgici, prodotti chimici ed inerti;

- a livello nazionale i maggiori scambi avvengono con le regioni confinanti: Toscana, Umbria, Abruzzo, Campania e Sardegna. A livello internazionale i paesi con i quali il Lazio verifica maggiori scambi sono Germania, Francia, Benelux, Regno Unito. A questi si aggiungano l'Africa mediterranea e centrale, l'Estremo Oriente e l'America settentrionale;

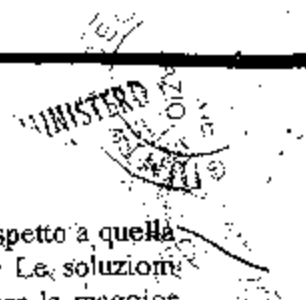
#### CONSIDERATO CHE:

- lo studio trasportistico è stato articolato nelle seguenti attività:
  - ricostruzione della domanda di trasporto attuale e stima della domanda futura passeggeri e merci;
  - campagna di indagini sul traffico veicolare interno all'area portuale;
  - ricostruzione ed analisi dei movimenti veicolari interni al Porto;
  - ricostruzione ed analisi dell'impatto, allo stato attuale e nel medio periodo, del traffico portuale sulla viabilità cittadina;
  - studio per l'organizzazione dei movimenti e della sosta delle autoveature, dei camion e dei treni all'interno dell'area portuale.
- le simulazioni effettuate restituiscono, per ogni arco della rete viaria interna principale e con riferimento a due scenari, del giorno medio e di quello del giorno di punta, i dati relativi ai flussi giornalieri bidirezionali distinti in leggeri e pesanti, arrivando con ciò alla indicazione dei valori presenti all'Ingresso Nord ed all'Ingresso Commerciale, nonché relativi livelli di servizio;
- lo SIA «evidenzia che la relazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale per la Darsena Energetico Grandi Masse prospetta il raggiungimento di un totale di merci movimentate nel Porto di Civitavecchia al 2020 pari a 25 milioni di tonnellate annue in caso di forte domanda di carbone (che si ridurrebbero a 20 milioni, in caso di assenza di questo fattore). Tale quantitativo risulterebbe ripartito in 9 milioni di tonnellate di merci secche, 11 milioni di tonnellate di prodotti liquidi e altri energetici, 5 milioni di tonnellate di carbone. L'incremento complessivo di merci al 2020 rispetto al 1999 viene quindi quantificato nel 127%;
- lo studio analizza i «rilievi di traffico sulla viabilità interna all'area portuale e su quella esterna», i «dati storici disponibili» e la «ricostruzione ed analisi dell'impatto, alla attualità e nel medio periodo, del traffico portuale sulla viabilità cittadina»;
- si produce la stima dello scenario "basso" incrementando i traffici all'attualità secondo quanto stimato dal PGT, e di quello "alto" considerando gli effetti dei nuovi servizi che il Porto sarà in grado di offrire attraverso l'ampliamento e l'assetto previsto dal PRP 2004, ipotizzato per l'anno 2010;
- i dati che concludono lo studio con riferimento al traffico merci stimato per lo Scenario basso: circa 15.760.000 tonnellate/anno nel complesso e 7.700.000 tonnellate/anno, escludendo le rinfuse liquide, e per lo Scenario alto: circa 22.000.000 tonnellate/anno nel complesso e circa 13.000.000 tonnellate/anno escludendo le rinfuse liquide;
- i risultati dello studio, pur basandosi su analisi diverse, rispecchiano le previsioni calcolate nell'ambito dello SIA elaborato per la DEGM;
- i dati che concludono lo studio con riferimento al traffico passeggeri, sono stimati per lo scenario basso in 2.177.000 passeggeri, 548.000 autoveature di seguito, 352.000 crocieristi, e per lo scenario alto 2.555.000 passeggeri, 644.000 autoveature di seguito e 955.000 crocieristi;
- lo studio riporta «i valori dei flussi di autoveature e di camion che interessano la viabilità di connessione tra l'area portuale e la Autostrada A12 nella situazione attuale ed in quella nei due scenari di previsione. Nei periodi estivi si sottolineano le criticità della rete stradale per i flussi provenienti dalla barriera sud della A12 che sia a causa dell'incremento dei flussi previsto, anche se contenuto, sia per la tendenza all'incremento delle capacità di trasporto delle navi comporterà fenomeni di ulteriore concentrazione dei flussi. Il confronto dei dati di ingresso dalla A12 prevede su 7.000 veicoli, 6.400 dalla barriera sud e 600 dalla barriera nord. Ciò avvalorava l'impostazione del PRP che ha lo scopo di spostare alla barriera nord i flussi di traffico»;

#### CONSIDERATO CHE:

Porto di Civitavecchia

*[Handwritten signatures and initials]*



- nel corso della rivisitazione del PRP vigente sono state studiate configurazioni alternative rispetto a quella finale prescelta. Tali configurazioni non hanno riscontrato vantaggi tecnici apprezzabili. Le soluzioni alternative sono in ogni caso superate dal fatto che le opere previste dal PRP risultano, per la maggior parte, già approvate;
- la definizione dell'assetto portuale conseguente alla riorganizzazione prevista dal PRP 2004 segue il seguente schema:

Funzione	Aree funzionali	
Commerciale	Attuale	Localizzazione presso la banchina commerciale e le banchine Compagnia Roma e Albicini, affaccianti sulla darsena Albicini
	PRP 2004	Realizzazione del <i>Terminal Commerciale</i> (C1, C2 e C3), in posizione baricentrica rispetto alla nuova configurazione portuale ed in diretta connessione con l'Ingresso Commerciale, dove trasferire la quota parte delle attività commerciali oggi operanti sulle banchine Compagnia Roma e Albini. Superficie complessiva dell'ambito 634.000 m <sup>2</sup> per le aree a terra.
Industriale	Attuale	Torre off-shore dove attraccano le navi petrolifere connesse ai depositi costieri dell'oleodotto Italtroli, dei quali peraltro è stata avanzata l'ipotesi di dismissione
	PRP 2004	Tre aree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Area ENEL IA2</i>: localizzata alla estremità Nord del Porto banchina Energetica-Grandi masse, è dedicata alle attività di ENEL. Superficie di 18.700 m<sup>2</sup>;</li> <li>• <i>Area IA1 - Area cantieristica navale</i>: localizzata alla estremità Nord del Porto a ridosso della Darsena Energetica-Grandi masse, è dedicata alla cantieristica navale per imbarcazioni di piccola e media dimensione, ed è dotata di un proprio affaccio sullo specchio acqueo di detta darsena. Superficie 42.000 m<sup>2</sup>;</li> <li>• <i>Area IA2 - Area produttiva connessa ai traffici portuali</i>: localizzata lungo il confine portuale tra Ingresso Nord ed Ingresso Commerciale, è dedicata ad attività industriale e/o artigianali connesse alla movimentazione e trasformazione delle merci. Superficie 257.500 m<sup>2</sup></li> </ul>
Diportistica	Attuale	Localizzazione presso la Darsena Romana e la Darsena Vespucci
	PRP 2004	Porto storico. Superficie complessiva dell'ambito 237.200 m <sup>2</sup>
Passeggeri - traghetti	Attuale	Localizzazione Darsena Petroli, Traianea ed Umberto I
	PRP 2004	Realizzazione della nuova <i>Darsena Traghetti</i> (PT), dedicato alle diverse tipologie di traffico (varie, container, rinfuse solide), al fine di incrementare la estensione delle banchine e delle aree a terra rispetto alla attualità. Superficie complessiva dell'ambito 336.600 m <sup>2</sup>
Passeggeri - crociere	Attuale	Promisqua
	PRP 2004	Realizzazione del <i>Terminal Crociere</i> , attraverso l'ampliamento verso mare dell'antemurale Colombo e la sostituzione delle darsene Petroli, Albicini e Vespucci. Superficie complessiva dell'ambito 237.000 m <sup>2</sup>
Servizi portuali	Attuale	Localizzazione presso Darsena Romana
	PRP 2004	Realizzazione nuova <i>Darsena Servizi</i> , all'interno della quale è prevista la localizzazione delle autorità di pubblica sicurezza e della flotta peschereccia locale. Superficie complessiva dell'ambito 195.500 m <sup>2</sup>
Sistema mobilità interna	Attuale	Relativa agli accessi e a carattere provvisorio nel lato nord
	PRP 2004	<p><u>Sistema viario</u></p> <p>Realizzazione di due assi ed altrettante "Aree cerniera", queste ultime intese come punti di snodo del traffico portuale nelle quali sono presenti attività di controllo e sicurezza, e parcheggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viabilità Nord-Sud tra l'ingresso Nord e quello Commerciale, a servizio delle diverse aree funzionali con schema distributivo a pettine;</li> <li>• Viabilità di servizio tra l'ingresso Commerciale e quello Vespucci, con diramazione sino all'attuale ingresso Fortezza;</li> <li>• Area Cerniera Ingresso Nord</li> <li>• Area Cerniera Ingresso Commerciale</li> </ul> <p><u>Sistema ferroviario</u></p> <p>Infrastrutturazione ferroviaria di Piano prevista in una area di competenza FS a tergo dell'Ingresso Nord e comprendente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuova stazione</li> <li>• Fascio binari di appoggio ai binari operativi di banchina</li> </ul>

la configurazione del PRP 2004 sopradescritta si completa con la Darsena Energetica Grandi Masse e l'Area polifunzionale costituita dalla retrostante banchina per una superficie complessiva pari a 1.103.000 m<sup>2</sup>; tale darsena, promossa dalla Compagnia Porto di Civitavecchia, accoglie i flussi di traffico connessi all'utilizzo del carbone per la produzione energetica e possiede una rilevanza strategica ai fini dello sviluppo del Porto anche in relazione ai traffici commerciali. Nella schedatura delle aree territoriali ed ambiti componenti il Porto Commerciale, si evince infatti che la componente funzionale caratterizzante di tale area è costituita dalla funzione commerciale (C) e da quella industriale (IA);

- nelle linee generali il PRP 2004 prevede la infrastrutturazione portuale del tratto di costa tra la zona delle centrale ENEL Torre Valdaliga ed il Porto storico, ed una configurazione funzionale articolata in funzione della quale l'arco compreso tra la Darsena Energetica Grandi Masse ed il Porto storico è destinato alle funzioni commerciali, industriali e traghetti, l'antemurale Celombo alla funzione croceristica, ed il Porto storico a quella diportistica;

#### CONSIDERATO CHE:

- per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale del PRP 2004, lo studio evidenzia che l'accessibilità a Civitavecchia e al Porto è attuata dalla Strada Statale Aurelia (SS 1) che corre parallela alla costa transitando nell'abitato, nonché dalla Autostrada A12 (Roma-Civitavecchia) che si collega alla viabilità locale con due svincoli Nord e Sud;
- l'accesso al Porto commerciale avviene attraverso tale raccordo autostradale Civitavecchia-Viterbo che ha inizio in corrispondenza dell'intersezione tra A12 e Strada Aurelia e sviluppandosi interamente a Nord dell'abitato di Civitavecchia entra in area portuale in corrispondenza del fosso Fiumaretta - Varco Commerciale;
- di particolare interesse ai fini del miglioramento della funzionalità della rete viaria è la strada Mediana che corre parallelamente alla costa in posizione intermedia tra l'Aurelia e il raccordo Civitavecchia-Viterbo. Nelle previsioni del vigente PRG essa è destinata a proseguire il suo corso verso Nord e, attraversata la zona industriale, a ricollegarsi nuovamente alla via Aurelia;
- nell'ottica del miglioramento dei collegamenti del Porto con il Nord Italia si colloca il completamento dell'autostrada A12 nel tratto compreso tra Livorno e Roma, mentre in relazione alla connessione con il centro Italia è auspicabile il completamento del Raccordo Orte - Viterbo - Civitavecchia nel tratto Viterbo-Civitavecchia;
- Il miglioramento dei collegamenti in direzione Sud necessita di due interventi a livello locale:
  - il Collegamento Trasversale Bretella Nord, Piastra Logistica - Porto - Varco Nord, la cui realizzazione è stata di recente intrapresa dal Comune di Civitavecchia;
  - il Passante Civitavecchia - A12 - Porto - Varco Commerciale, denominato Bretella Sud, il quale ha lo scopo di connettere l'autostrada A12 con un percorso analogo a quello della Via Terme di Traiano, raggiungendo il Raccordo Civitavecchia Viterbo all'incirca all'altezza dell'incrocio con la Via Mediana. Ad essa spetterebbe il compito di supportare il traffico veicolare proveniente da Roma, per lo più legato ai traghetti, che ad oggi si concentra in parte lungo la Via Terme di Traiano e in parte lungo l'Aurelia, generando le purtroppo note situazioni di congestione. Per la realizzazione di questa opera è stata predisposta una bozza di Accordo tra le varie Amministrazioni ed Enti interessati (APC, Comune di Civitavecchia, Provincia, ANAS, Autostrade);
- per quanto concerne i collegamenti ferroviari, il Porto di Civitavecchia è servito da:
  - la linea ferroviaria Roma-Pisa (stazione di Civitavecchia) che corre in direzione Nord-Sud, parallela alla costa;
  - la linea ferroviaria Civitavecchia - Capranica, parzialmente dismessa, con un tratto in uso adibito al trasferimento di automobili dal Porto commerciale ad un'area industriale retrostante (Area DECAR);
- di concerto con Ferrovie dello Stato, si prevede la realizzazione di una nuova stazione merci e passeggeri alle spalle del Varco nord, denominata Torre Valdaliga, e un nuovo fascio binari di servizio realizzati esternamente all'area portuale nell'area di pertinenza delle FS;

- 
- il Porto di Civitavecchia è punto di partenza di quattro condotte per il trasporto di prodotti petroliferi, dirette all'AeroPorto Leonardo da Vinci, ai depositi costieri locali e Roma, in località Pantano e Ponte Galeria;
  - Gli ambiti del PRP 2004 si articolano in due macroaree:
    - Porto Commerciale, con accesso da Nord, interamente destinata alle attività commerciali, articolato nelle aree territoriali: Area Enel; Area Cantieristica Navale; Darsena Energetica Grandi Masse; Darsena Servizi; Area produttiva connessa ai traffici portuali; Darsena Traghetti; Aree Cerniera; Terminal Commerciale; Terminal Crocieristico; Area Authority Trade Center
    - Porto Storico, accessibile da Sud, destinata alla nautica da diPorto ed ospitante funzioni di tipo urbano.
  - Per ciascuna delle aree territoriali - ambito - il Piano definisce localizzazione, ruolo, componenti/ funzionali caratterizzanti ed ammesse nonché i dati di quantità, ossia la superficie complessiva d'ambito, le informazioni relative alle opere a mare e/o quelle relative alle opere a terra, come riportato nell'Allegato 6 del PRP 2004, Normativa tecnica di Attuazione, Capo VI - Prescrizioni Tecniche;
  - per le opere a mare, in linea generale, il PRP 2004 fornisce superficie e fondale dello specchio acqueo, lunghezza e profondità del fronte di accosto, tipo di naviglio accolto;
  - in relazione alle opere a terra sono definite le quantità edificabili espresse tramite il rapporto di copertura max, dato dal rapporto in percentuale tra l'area di concentrazione dei volumi e la superficie complessiva d'ambito; le aree di sosta dedicate; le prescrizioni tecniche riguardanti l'altezza degli edifici (H), la distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA), la distanza dai confini e dalle recinzioni (DC), la distanza degli edifici dalla viabilità stradale (DS) e, infine, la distanza degli edifici dalla viabilità ferroviaria (DF);
  - per quanto concerne l'edilizia esistente, il PRP 2004 distingue tra gli edifici e/o manufatti a servizio dell'attività portuale ed edifici e/o manufatti storici; nel caso dei primi sono consentiti tutti i tipi di intervento (manutenzione ordinaria, straordinaria, ristrutturazione, demolizione, ampliamento, nel caso degli edifici storici vincolati ai sensi della legge 1089/39, il PRP 2004 definisce una serie di interventi di ristrutturazione finalizzati al recupero e alla valorizzazione;

#### VALUTATO CHE:

- in merito agli aspetti urbanistici il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'ambito del Voto 209/2004, chiede un'attenta disamina delle dimensioni e volumetrie degli edifici, in considerazione della vicinanza del centro storico della città, e specifiche intese e concertazioni con il Comune e con gli organi di tutela sulla pianificazione attuativa, prevedendo la revisione e riduzione degli indici edificatori, al fine di diminuire l'impatto delle nuove volumetrie edilizie e di conseguire una maggiore sostenibilità ambientale;
- nell'ambito delle integrazioni di dicembre 2008 è stata presentata una relazione integrativa delle opere in fase di progettazione che presenta una descrizione delle opere marittime, in termini di caratteristiche fisiche-dimensionali e di modalità realizzative. Per quanto concerne le opere ex legge obiettivo, i progetti definitivi delle opere del I lotto funzionale sono stati già approvati dal CIPE mentre sono in fase di ultimazione i progetti definitivi delle restanti opere di cui sono stati approvati dal CIPE i progetti preliminari; le caratteristiche di tali opere sono state già valutate nelle relative procedure di approvazione;
- nell'ambito delle integrazioni di dicembre 2008 l'Autorità Portuale ha fornito le caratteristiche fisiche-dimensionali ed i particolari costruttivi relativamente alle tre opere non comprese tra quelle approvate con la procedura della legge obiettivo: ossia del secondo prolungamento di ulteriori 400 m dell'antemurale Colombo, dell'ampliamento dell'antemurale Colombo e della realizzazione del molo della banchina commerciale;

#### CONSIDERATO CHE:

- in merito alla viabilità di ingresso al Porto Industriale, la pianificazione individua nell'ingresso Commerciale e nell'Ingresso Nord i due punti principali di accesso alle "Aree Cerniera" del nuovo Porto, presso le quali si svolgono le prime attività di dogana, sicurezza e controllo del traffico e dalle quali si sviluppa la viabilità principale interna al Porto, di circa 1,8 km, a due corsie per senso di marcia; lo svicolo in corrispondenza alla darsena traghetti evita interferenze con il tracciato della linea ferroviaria interna del Porto collegata con la nuova stazione Valdaliga;
- i collegamenti principali con il Porto Storico rimangono quelli attualmente presenti;



la viabilità minore realizzata all'interno dell'area portuale viene distinta fra quella afferente il Porto industriale e quella a servizio del Porto storico, tenendo conto questioni legate alla funzionalità e alla sicurezza della circolazione;

- i parcheggi sono stati dimensionati sulla base del piano di sviluppo del Porto ed al numero di accosti previsti per le varie banchine, anche in relazione alla presenza contemporanea di più unità navali. I parcheggi sono previsti soprattutto in prossimità delle arce doganali, aventi funzione di area per il controllo doganale ed area di attesa per i veicoli destinati all'imbarco. Si prevedono i seguenti parcheggi per il Porto commerciale per un totale di 124.100 mq corrispondente a circa 750-800 stalli:
  - o PA 1.1 Cerniera Sud Dogana Sud 22.800
  - o PA 1.2 Cerniera Sud Dogana Sud 6.600
  - o PA 1.3 Cerniera Sud Rotatoria R1 37.500
  - o PA 1.4 Cerniera Sud Rotatoria R1 13.100
  - o PA 1.5 Zona Sud Rotatoria R1 1.000
  - o PA 2.1 Cerniera Nord Dogana Nord 9.000
  - o PA 2.2 Cerniera Nord Dogana Nord 7.900
  - o PA 2.3 Cerniera Nord Rotatoria R2 6.800
  - o PA 2.4 Zona Nord Rotatoria R3 9.400
- altre arce destinate a parcheggio si prevedono in prossimità dell'Authority Trade Center (5.000 mq) e dell'Ingresso Vespucci (15.000 mq). Ulteriori aree si prevedono inoltre in corrispondenza delle banchine e dei terminal, in specifici punti che andranno individuati e definiti in base alle attività di gestione ed esercizio dei singoli moli;
- la viabilità all'interno del Porto storico dovrà essere limitata ai mezzi di servizio e di soccorso nonché ai mezzi privati adibiti ai rifornimenti per le imbarcazioni da di Porto che potranno sostare negli appositi parcheggi a tempo; il progetto propone 6 parcheggi interrati, per una superficie totale pari a 36.150,36 mq;

**CONSIDERATO CHE:**

- la realizzazione delle opere è prevista in 3 fasi secondo il seguente schema che considera come fase 1 quella attuale:

Tipologie di interventi	Localizzazione	Fase
Strutture opere portuali	• Darsena Energetica Grandi Masse	1
	• Prolungamento primo tratto antemurale Colombo	
	• Ampliamento antemurale Colombo	
Opere di difesa e di collegamento	• Ponte di collegamento con antemurale Colombo	2
	• Darsena Traghetti	
	• Darsena Servizi	
Opere di difesa e di collegamento	• Diga foranea di protezione dell'apertura Sud (bacino Umberto I)	3
	• Prolungamento secondo tratto antemurale Colombo	
	• Sporgente terminal crocieristico	
Opere di difesa e di collegamento	• Torre di Controllo;	1
	• Darsena Energetica Grandi Masse: approfondimento alla - 5,00, alla - 16,00 (area di banchina) ed alla - 18,00 (bacino di evoluzione) m. s.l.m.m.	
	• Canale di accesso Nord: approfondimento alla - 18,00 (tratto antistante darsena traghetti) m. s.l.m.m.	
Opere di difesa e di collegamento	• Darsena Traghetti: approfondimento alla - 10,00 (area di banchina) ed alla - 15,00 m. s.l.m.m.	1
	• Darsena Servizi: approfondimento alla - 6,00 m. s.l.m.m.	
	• Bacini Terminal Crociere e Terminal Commerciale: approfondimento alla - 13,50 ed alla - 15,00 m. s.l.m.m.	
Opere di difesa e di collegamento	• Opera di difesa dell'attuale darsena "La Mattonara"	3
	• Banchina in corrispondenza dell'apertura Sud	
	• Sporgenti Darsena Petroli	
Opere di difesa e di collegamento	• Sporgenti Darsena Albicini	2
	• Sporgenti traghetti Ferrovie dello Stato	
	• Sporgenti Darsena Petroli	

R. C. M. S. P.  
 Com. S. C. P.  
 150

di Civitavecchia

150



Edifici in demolizione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• edifici e/o manufatti a tergo della Darsena Energetica Grandi Masse;</li> <li>• edifici e/o manufatti a ridosso della Darsena Romana;</li> <li>• edifici e/o manufatti a ridosso del Forte Michelangelo;</li> <li>• Terminal Bramante;</li> <li>• Edifici e/o manufatti situati lungo il tratto Sud dell'Antemurale C.Colombo;</li> <li>• oleodotto Itaipetroli: depositi costieri;</li> <li>• edifici e/o manufatti situati lungo la Darsena Albicini;</li> <li>• edifici e/o manufatti zona Nord della Darsena Romana;</li> <li>• edifici e/o manufatti zona a ridosso della Darsena Romana;</li> <li>• edifici e/o manufatti a tergo sporgente Terminal Crocieristico;</li> <li>• edifici e/o manufatti posti a Nord della Darsena Romana;</li> <li>• edificio Guardia Costiera situato nel Porto Storico;</li> </ul>	2
Edifici o manufatti da ristrutturare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darsena Romana;</li> <li>• Porta Livorno e Rocca adiacente;</li> <li>• Forte Bramantesco;</li> </ul>	1
Realizzazione infrastrutture viarie e ferroviarie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Varco Nord ingresso DEGM</li> <li>• Rampe Nord Ingresso Commerciale</li> <li>• Parco ferroviario</li> <li>• Stazione ferroviaria e fascio binari di appoggio esterni all'area portuale (in prossimità dell'ingresso Nord)</li> <li>• Viabilità interna</li> </ul>	2

• si prevede l'allestimento di un'area di cantiere principale alle spalle della darsena traghetti, per tutta la durata dei lavori e l'allestimento di cantieri temporanei in prossimità delle opere da realizzare per ciascuna fase;

**VALUTATO CHE:**

- la maggior parte degli interventi risulta nella fase 1; l'orizzonte assunto per la conclusione delle opere è quello del anno 2010, ma tale orizzonte si assume come indicativo, in quanto nei fatti è ampiamente superato dai ritardi intervenuti nell'approvazione dei progetti; la realizzazione di una gran parte delle opere segue le delibere CIPE di approvazione dei progetti e dei relativi finanziamenti;
- anche nel Voto n. 209/2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si notano le lungaggini nell'approvazione degli strumenti di pianificazione che "per la complessità e la durata del loro procedimento di formazione, finiscono spesso con l'essere superati dalle esigenze reali prima ancora che il procedimento stesso di concluda e, quando tali esigenze lo richiedano, vengano preceduti dalla progettazione delle opere che essi stessi avrebbero dovuto programmare";

**CONSIDERATO CHE:**

- le principali differenze intercorrenti tra le scelte di pianificazione del PRP vigente, come approvato con procedura di VIA, rispetto al PRP 2004, sono sintetizzate come segue:
  - a) prolungamento per circa 413 m della diga foranea con una rotazione di circa 22° rispetto all'allineamento esistente. Tale prolungamento è stato approvato, anche come progetto definitivo, tra le opere strategiche. Il PRP 2004 prevede un ulteriore prolungamento di ulteriori 400 m circa;
  - b) ampliamento della diga foranea. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La problematica dei rischi dovuti al fenomeno del sormonto è stata approfondita;
  - c) apertura di un canale nella diga di separazione tra Porto Commerciale e Porto Storico ai fini di sicurezza e di ricircolo delle acque e costruzione di un ponte mobile. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche. I rilievi sollevati dal Consiglio Superiore LLFP sono stati approfonditi;
  - d) rettificazione della diga foranea, ai fini di una più sicura navigabilità dei mega-yacht, in luogo dell'andamento ad S previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche;
  - e) modifica planimetrica della parte Sud della banchina commerciale e approfondimento del livello del fondale del canale interno alla - 15,00 s.l.m.m. in luogo della - 13,50 s.l.m.m. previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche.
  - f) allargamento del moletto di sopraffutto della zona terminale lato Nord della banchina polifunzionale container e rinfuse. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;
  - g) inserimento nella zona de "La Mattonara" della Darsena Traghetti, della Darsena Servizi. Le

modifiche, che costituiscono la più sostanziale differenza intercorrente con il PRP vigente, sono state approvate, anche come progetti definitivi, tra le opere strategiche.

- h) inserimento della Darsena Energetica Grandi Masse, approvata dal Ministero dell'Ambiente con decreto VIA/6923, in luogo della darsena destinata al traffico delle rinfuse prevista dal PRP 1990. La banchina è stata denominata "polifunzionale" nella configurazione approvata dal Ministero dell'Ambiente. Il decreto VIA 680 del 04/11/2003, di approvazione della centrale di Torre Valdalica ha introdotto modifiche rispetto alla configurazione del molo di sottofutto, come approvato con il DEC VIA 6923/02. Tale molo è stato escluso dalla perimetrazione dell'ambito del P.R.P. di Civitavecchia. Inoltre si prevede una variazione della profondità dei fondali che si presentano ora alla profondità di -16 m. (invece di -14 m) mentre il bacino di evoluzione e l'area di accosto delle carboniere resta alla profondità di -1.8 m. La utilizzazione prevista dal PRP 2004 è per le rinfuse solide e per container, a fronte delle numerose richieste avute in tal senso dalla Autorità Portuale;
- i) accessibilità viaria e ferroviaria
- j) utilizzazione delle aree tra il confine portuale e la viabilità di collegamento interno;

**VALUTATO CHE:**

- in merito al terminal crocieristico e alla struttura mobile di collegamento tra l'antemurale e le aree portuali di riva, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha già impartito prescrizioni ai fini dell'adozione di tutte le cautele necessarie per evitare i problemi di trascinamento del moto ondoso e per garantire la sicurezza degli utenti e l'efficienza delle vie di fuga;
- il collegamento acquico tra Porto storico e commerciale garantisce sia questioni legate alla sicurezza sia un miglior ricircolo delle acque dei due bacini;
- il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, giudica favorevolmente il secondo prolungamento di ulteriori 400 m dell'antemurale Colombo, finalizzato ad allungare il corridoio protetto per l'ingresso alle darsene interne, ritenendo opportuno attribuire priorità alla realizzazione di tale prolungamento, attualmente previsto nella terza fase dei lavori;
- l'approfondimento dalla -14 s.l.m.m. alla -16 s.l.m.m. di una parte dei fondali della Darsena Energetica Grandi Masse e alla -18 s.l.m.m. della zona del canale di accosto al Porto e dei cerchi di evoluzione delle manovre delle navi è opportuno ai fini della sicurezza delle navi; gli effetti dei dragaggi sulla prateria di Posidonia sono stati già valutati e compensati nell'ambito del decreto VIA di autorizzazione della DEGM, e delle darsene sevizi e traghetti;
- le opere nuove, non comprese nei procedimenti della legge obiettivo sono di ridotta entità rispetto al contesto di riferimento e descritte come segue:
  - *il prolungamento dell'antemurale C. Colombo* di ulteriori 400 m circa, allo scopo di prolungare il canale di ingresso al Porto e garantire l'accosto protetto delle navi alle darsene interne. L'opera si prevede in cassoni cellulari imbasati sopra uno scanno di fondazione costituito in massi naturali. L'opera ricade all'esterno delle praterie di Posidonia oceanica; il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha suggerito l'anticipo della realizzazione dell'opera alla prima fase dei lavori, vista l'importanza della stessa ai fini della riduzione del rischio di navigazione e dell'aumento dei tempi dell'operatività delle banchine;
  - *l'ampliamento dell'antemurale C. Colombo* ha la funzione di ampliare lo spazio dell'area crocieristica con aumento dell'operatività degli accost., e di assicurare idonee condizioni di sicurezza nelle fasi di sbarco e di imbarco dei passeggeri. L'opera è realizzata con cassoni cellulari su uno scanno di imbasamento a scogliera con sovrastruttura in c.a. e con muro paraonde dotato di risvolte, contro la trascinazione ondosa. Si prevede il riutilizzo dei materiali di salpamento e demolizione del muro paraonde e della scogliera esistenti. La realizzazione dell'opera, per dimensione e connotazione non si ritiene che possa incidere sulla valutazione degli impatti già effettuata per l'antemurale C. Colombo, al di fuori degli impatti transitori della fase di cantiere. Sono stati effettuati approfondimenti richiesti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente alle problematiche legate alla trascinazione ondosa.
  - *La realizzazione della banchina nord del Terminal Container*, prevede una sporgenza di circa 27 m sul fronte della banchina commerciale e la realizzazione della mantelata di chiusura della cassa di colmata. Il fronte di accosto del nuovo terminale avrà una lunghezza totale di 297m. La realizzazione è

*[Handwritten signatures and notes]*

a cassoni cellulari su scanno di imbasamento.

- la realizzazione delle opere previste nel nuovo PRP comporterà l'utilizzo di materiali naturali provenienti da cave e da dragaggi demolizioni e salpamenti anche di altre opere in corso di realizzazione nell'ambito portuale; il progetto prevede il riutilizzo di tutto il materiale proveniente da dragaggi e demolizioni di opere esistenti;
- il progetto nell'assetto finale prevede un volume totale di materiali da reperire per i riempimenti pari a 8.122.737 mc, di cui solo 854.464mc da cava. Inoltre si prevede l'utilizzo di 2.622.000 mc di massi naturali o pietrame, di cui 2.372.000 mc da cava e 250.000 mc da salpamenti;
- il progetto del PRP recepisce i dati dei dragaggi e dei bilanci dei materiali approvati nell'ambito dei pareri DEC VIA 6923/2002, relativo alla DEGM e DEC VIA 0680/2003 relativo alla centrale ENEL, delle delibere CIPE di approvazione delle opere della Legge obiettivo e dei progetti definitivi approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

#### CONSIDERATO CHE:

- l'analisi effettuata per l'individuazione delle cave di prestito inerenti il fabbisogno per la tipologia dei materiali di progetto, ha esaminato le attività estrattive autorizzate presenti nelle province di Roma e Viterbo ed ha individuato un ambito geografico congruo, tale da contenere i tempi di trasporto escludendo nel contempo eccessivi concentramenti di traffico;
- nei territori comunali limitrofi sono state individuate 16 cave autorizzate che per attrezzature installate e natura dei litotipi coltivati sono in grado di fornire nei volumi e nelle tipologie (tout-venant e massi naturali delle varie categorie) tutti i materiali naturali previsti dal progetto. In particolare il solo settore più prossimo al Porto, compreso tra Cerveteri e Tarquinia, è in grado di fornire volumi autorizzati pari a circa 5.400.000 m<sup>3</sup> e ulteriori 1.000.000 m<sup>3</sup> sembrano essere in corso di autorizzazione;

#### VALUTATO CHE:

- allo stato attuale risulta evidente la disponibilità delle cave individuate nell'ambito dello studio; tuttavia, vista la consistenza delle opere e dei conseguenti tempi lunghi di attuazione del PRP, anche in considerazione della subordinazione ai finanziamenti dilazionati della legge obiettivo, si ritiene opportuna una verifica all'atto di realizzazione di ciascuna opera, prescrivendo che i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità. Inoltre i progetti esecutivi dovranno contenere il progetto delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata;
- in considerazione che non risultano presenti nello SLA riferimenti circa le interferenze che il trasporto dei materiali può comportare sia in termini di modifica dei livelli di servizio sulla rete viaria interessata che di implicazione sulle matrici ambientali, si ritiene indispensabile un continuo monitoraggio durante le attività di cantiere sia sui flussi di traffico sulla rete viaria che sulle componenti ambientali atmosfera e rumore, come peraltro già prescritto dai decreti VIA e dalle delibere CIPE per le opere della legge obiettivo;
- l'analisi ambientale della cantierizzazione ha elencato i potenziali impatti ambientali correlati alla fase di costruzione delle opere, riconducibili soprattutto all'inquinamento atmosferico ed acustico da traffico e alla risospensione di materiali dalle attività di dragaggio;
- le mitigazioni suggerite dallo studio da tener presenti nello svolgimento delle varie attività di cantiere, prima di iniziare i lavori, durante i lavori e a fine lavori, devono essere inserite negli Capitolati d'appalto e negli oneri contrattuali dell'appaltatore;

#### CONSIDERATO CHE:

- per quanto riguarda i rifiuti, la gestione dei rifiuti prodotti in ambito portuale, è attuata sulla base del "Regolamento portuale dei servizi di pulizia e raccolta rifiuti", mentre la gestione dei rifiuti e dei residui del carico provenienti dalle navi facenti scalo in Porto è regolata dal Piano ex art. 5 del D. Lgs. 24.06.2003, n.182 approvato con Delibera del Comitato Portuale n. 43 del 28.06.2004; i servizi relativi alla gestione dei rifiuti sono stati impostati tenendo conto dell'ampliamento del Porto;
- l'analisi costi e benefici dell'intervento ha rilevato un'elevata redditività economico-sociale dell'intervento

proposte, indicando che, in termini reali, il progetto dà luogo ad una accumulazione di benefici netti attualizzati in fase di regime di oltre 1,3 miliardi di Euro, a fronte di un costo attualizzato di investimento di circa 282 milioni di euro;

## CONSIDERATO CHE:

### RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

- le problematiche ambientali, per ciascuna componente, sono state analizzate nell'ambito dello SIA a partire dalla definizione dello stato zero di riferimento, stimando gli impatti attesi nella situazione a regime;

#### ATMOSFERA

- Lo studio è stato articolato nelle seguenti fasi operative:
  - o descrizione degli agenti inquinanti prodotti dal traffico veicolare e marittimo;
  - o individuazione delle sorgenti di inquinanti atmosferici attualmente presenti nell'area di indagine;
  - o determinazione dei fattori di emissione dalle sorgenti emissive;
  - o caratterizzazione meteorologica dell'area di indagine;
  - o applicazione del modello dispersivo gaussiano ISC AERMOD VIEW per la determinazione dei carichi inquinanti ante e post-operam;
  - o valutazione degli effetti indotti dalla realizzazione degli interventi progettuali nell'area.
- le condizioni meteo prese in considerazione sono riferite ai periodi 13-14 Dicembre 2001 e 10-11 Luglio 2004, le cui variabili meteorologiche sono state ritenute dallo studio ben caratterizzanti delle condizioni climatiche dei rispettivi periodi;
- per mancanza di riferimenti temporali e tecnici, lo studio ha utilizzato in maniera qualitativa le 13 centraline ENEL di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico, di cui tre, corrispondenti alle stazioni di Fiumaretta, Villa Albani e via Isonzo, ricadono nell'area oggetto di analisi;
- la caratterizzazione della qualità dell'aria ha fatto riferimento alla zonizzazione del territorio regionale, di cui alla delibera n. 763/2003, ai sensi della quale il comune di Civitavecchia è classificato come Classe 2 "Comuni nei quali almeno un inquinante è stato valutato tra il limite di legge aumentato del margine di tolleranza e il limite di legge";
- ai fini della valutazione degli impatti sono state effettuate simulazioni, prendendo in considerazione le sorgenti da traffico veicolare stimate per l'ora di punta e quelle portuali di un scenario di presenza in concomitanza di imbarcazione nell'area navigabile, riferite al traffico merci e passeggeri, rilevando gli impatti delle concentrazioni complessive, valutate rispetto alla media oraria, prodotte da dette sorgenti nello scenario ante operam ed in quello post operam; per la stima del traffico veicolare è stata utilizzata la metodologia COPERT, mentre per quello marittimo la metodologia MEEC, raddoppiando il numero delle navi di riferimento; per la definizione dei recettori è stata utilizzata una maglia rettangolare 290 x 315 m, per un totale di 44 recettori;
- la quantificazione delle sorgenti nello studio previsionale appare diversificata in ragione della tipologia di traffico veicolare per l'ora di punta del periodo invernale e per quella del periodo estivo, in funzione delle due condizioni meteo e dei volumi di traffico;
- per lo scenario ante operam è stato considerato il traffico delle strade SSI, raccordo Civitavecchia-Viterbo, Via Terme di Traiano, Via Mediana, mentre per lo scenario post operam è stato tenuto conto della realizzazione della Bretella Nord e Sud, del prolungamento Via Mediana e della viabilità interna;
- lo studio evidenzia che i risultati delle modellazioni hanno rilevato concentrazioni di monossido di carbonio modestamente basse, sia in estate che in inverno, valori di picco per le concentrazioni di NOx che superano di pochi microgrammi le concentrazioni limite dei livelli di attenzione ma rientrano abbondantemente in quelli di qualità e valori di concentrazione oraria al di sotto dei limiti di legge per le polveri sottili;
- le conclusioni dello studio evidenziano per il funzionamento del Porto a regime che sia le nuove arterie viarie, sia il presumibile aumento del traffico mercantile all'interno del bacino portuale, non producono

nuove situazioni di criticità per la qualità dell'aria;

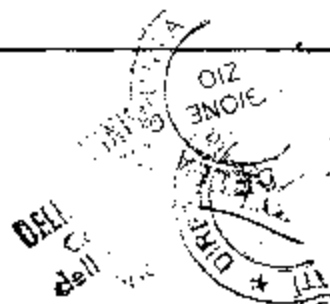
#### VALUTATO CHE:

- il riferimento all'anno 2010 per lo scenario dei completamento delle opere, ampiamente superato a causa dei ritardi per l'approvazione dei progetti, si prende in considerazione solo come indicativo per poter rappresentare lo scenario della messa in esercizio del Porto nell'assetto finale;
- il quadro fondamentale inalterato dei valori di concentrazione dei principali inquinanti rilevato dallo studio, tra ante operam e post operam, è dovuto soprattutto alle misure di fluidificazione del traffico prese sia dall'Autorità Portuale che dal Comune di Civitavecchia;
- un fatto incontestabilmente positivo è quello legato al miglioramento della qualità dell'aria delle zone maggiormente urbanizzate proveniente dallo spostamento verso nord delle attività portuali di maggior fastidio ed impatto;
- allo scopo di verificare la qualità dell'aria sia nel periodo della realizzazione delle opere sia nella fase di funzionamento a regime del Porto e appurare il rientro delle emissioni reali nei valori limite normativi, con i tempi di mediazione ivi previsti, anche in considerazione della recente DGR Lazio del 23 giugno 2008 e anche in considerazione del fatto che i lavori iniziano in concomitanza con la realizzazione delle opere viarie da parte del comune di Civitavecchia, si ritiene opportuno prevedere un monitoraggio continuo sui punti significativi della viabilità esistente, interna ed esterna al Porto, anche per poter valutare il fondo atmosferico locale, gli apporti di inquinamento del Porto e di altre sorgenti industriali presenti, tra le quali la centrale ENEL;
- tutti i decreti VIA già emessi e le delibere CIPE, relative al PRP vigente e alle opere, prescrivono piani di monitoraggio della qualità dell'aria e pertanto occorre prescrivere un sistema di monitoraggio complessivo in grado di caratterizzare sia le concentrazioni globali sia i contributi del Porto, al fine di rendere più efficaci gli eventuali interventi di contenimento;
- come è noto da recenti agenzie stampa, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha messo in atto un programma di sviluppo energetico del Porto che prevede un ampio utilizzo di energia derivante da fonti rinnovabili con la realizzazione di impianti fotovoltaici ed eolici e l'adozione di particolari sistemi di illuminazione dell'area portuale; nell'ambito di tale programma, Enel e Autorità Portuale, con il supporto tecnico di Fincantieri, hanno progettato un impianto pilota (High Voltage Shore Connection) per l'alimentazione elettrica di una banchina per navi da crociera all'ormeggio nel Porto; tale programma di elettrificazione della banchina creerà una significativa riduzione delle emissioni inquinanti delle navi;
- per quanto riguarda gli ossidi di zolfo la normativa vigente prevede un abbassamento del tenore di zolfo dei combustibili generalmente utilizzati nelle navi, ed in particolare la Direttiva Comunitaria 32/99/CE obbliga gli Stati membri a ridurre il tenore di zolfo dei combustibili navali al 1,5% in massa, già dal 2006, mentre il d.lgs 9 novembre 2007, n. 205, di attuazione della direttiva 2005/33/CE, prevede dal 1° gennaio 2010 l'utilizzo di combustibili con tenore di zolfo non superiore all'1,5% in massa per il mare aperto e al 0,1% per le navi in ormeggio;

#### CONSIDERATO CHE:

##### RUMORE E VIBRAZIONI

- i passi fondamentali compiuti nello studio di impatto acustico possono essere così schematizzati:
  - analisi delle caratteristiche principali del progetto ai fini della produzione del rumore, ed individuazione delle sorgenti fisse e mobili;
  - analisi degli strumenti urbanistici e di pianificazione e programmazione ambientale vigenti a livello locale, in particolare, la destinazione d'uso del territorio dove si collocano le sorgenti e loro estensione. Tale analisi non si è riferita solo al piano regolatore previsto dalla zona, ma anche alla relativa zonizzazione acustica;
  - analisi dell'ambiente acustico in esame, tramite una campagna di misurazioni fonometriche estesa alla zona oggetto del progetto, condotta con tecnica spaziale e temporale e con strumentazione conforme al D.M. 16/3/98;
  - analisi del rumore ambientale nella situazione ante operam e post operam estesa alle zone interessate dal progetto e suo intorno significativo, con l'utilizzo del codice di calcolo Mirna versione 4.00;



analisi degli impatti, valutati impiegando la differenza emergente tra gli scenari ante e post simulati, come indicatrice sui livelli acustici misurati;

o analisi delle eventuali necessità di mitigazione degli impatti ed eventuali indicazioni di modifiche progettuali o di tipologie di intervento di bonifica;

- lo scenario acustico dello stato ante operam preso a riferimento è identico a quello relativo allo stato ante operam misurato e simulato nello Studio di Impatto Acustico del progetto preliminare delle Opere Strategiche, realizzato nell'anno 2003, e a quello dello studio per il rapporto di ottemperanza redatto nel 2005. Le misure fonometriche sono state effettuate in un'apposita campagna sia in periodo diurno che in periodo notturno;
- i rilevamenti hanno riguardato n. 48 stazioni di misura in periodo diurno con  $T_m = 20$  minuti, di cui n. 22 stazioni effettuate in 2 serie; n. 22 stazioni di misura in periodo notturno, condotte con  $T_m = 20$  minuti nelle stazioni in cui sono stati effettuati i rilievi su due serie; n. 2 stazioni di rilevamento con  $T_m = 7$  gg; n. 9 stazioni per il rilevamento di specifiche attività lavorative portuali; per un totale di 103 rilievi si è misurato per un tempo complessivo di n. 370 ore;
- le postazioni di misura fonometrica sono state scelte sulla base dell'analisi del territorio nella configurazione attuale, nonché sulle indicazioni fornite dagli elaborati di progetto, relativamente alla specifica zona di realizzazione del Porto ed alla posizione delle infrastrutture di trasporto attuali ed in progetto. In generale le stazioni di misura sono state effettuate nella fascia territoriale a cavallo della SS1 Aurelia, comprendendo quindi la fascia portuale nell'intorno del suo confine e la fascia a destra di quest'ultimo relativa all'area urbana e verso nord alla zona industriale;
- lo studio ha riportato le tabelle di sintesi con i valori di livello registrati in ogni stazione, per gli intervalli temporali di rilevamento; le sorgenti sonore sono riconducibili a traffico ferroviario, traffico veicolare leggero e pesante, sia in ambito portuale che extra-portuale, traffico veicolare urbano locale, costituito da mezzi leggeri privati, transito marittimo in banchina, relativi ai piccoli cantieri di rimessaggio imbarcazioni, attività portuali riconducibili in generale alla movimentazione delle merci;
- per quanto riguarda le sorgenti extraportuali, il clima acustico attuale evidenzia i livelli acustici maggiori in prossimità delle attuali arterie viarie extraportuali connesse sia alle attività portuali, sia e soprattutto al traffico urbano; sostanzialmente, i livelli di rumore generati da tale viabilità aumentano il clima acustico tanto da superare i valori limite previsti dal D.P.C.M. 14/11/97 per le varie classi in cui il territorio ricade;
- le misurazioni condotte in prossimità delle attività intraportuali verificano un clima acustico mai superiore a 70 dB(A) se non per la movimentazione di materiali ferrosi che sfiora gli 84 dB(A); in quest'ultimo caso deve notarsi che la misurazione è stata effettuata proprio nel raggio di azione della benna e che la lavorazione si svolgeva in banchina, quindi ben lontano da edifici ad uso abitativo;
- secondo le analisi svolte, la rumorosità delle attività intraportuali, soprattutto effettuate nelle aree verso mare, non può per il fattore distanza, deteriorare il clima acustico ai ricettori extraportuali abitativi, già pesantemente immersi nel clima acustico del traffico veicolare;
- ai fini della valutazione degli impatti sono state effettuate simulazioni con il codice di calcolo *Mithra*;
- per la caratterizzazione della situazione ante operam è stata considerata la rete esterna di adduzione con flussi di traffico nell'ipotesi invernale ed estiva del giorno medio con riferimento alla velocità; le navi all'attracco sono state ipotizzate su tutte le banchine a saturazione della capacità attuale con livello di emissione potenza sonora  $L_w = 87$  dB(a)/m; il traffico ferroviario è stato considerato di tipo commerciale con livello di emissione  $L_w = 67$  dB(a)/m;
- per la simulazione della situazione post operam sono state considerate la rete esterna di adduzione e la rete interna con flussi giornalieri bidirezionali del giorno di punta; la localizzazione delle navi su tutte le banchine a saturazione della capacità di progetto con livello di emissione potenza sonora  $L_w = 87$  dB(a)/m; navi in avvicinamento pari a 2 sorgenti nel canale di accesso al Porto commerciale e 1 sorgente nel Porto storico; il traffico ferroviario è stato considerato sempre di tipo commerciale con livello di emissione  $L_w = 67$  dB(a)/m;
- sono state individuate due tipologie di recettori:
  - o Recettori in facciata all'esistenza, già considerati nel rapporto di ottemperanza allo SIA opere strategiche (da R1 a R100);



- o Ricettori in campo libero corrispondenti ai punti di stazione di rilevamento fonometrico (da R101 a R148) e R200 ed R300 con stazione di rilevamento fonometrico di durata settimanale;
- lo studio evidenzia che il Comune di Civitavecchia, nel 2003, ha predisposto una classificazione acustica basata sulla relativa fruizione delle aree e non su metodi di analisi quantitativa;
- ai fini della valutazione degli impatti sono state effettuate una verifica dei recettori in facciata all'edificio esistente (confronto dei livelli simulati ante operam e post operam ed evidenziazione delle differenze superiori a 3 dB(A)) e una verifica dei recettori in campo libero (confronto dei livelli simulati ante operam e post operam e confronto rispetto ai valori misurati);

#### VALUTATO CHE:

- non sono state prese in considerazione altre sorgenti come l'attività del Porto commerciale e dei relativi macchinari (es. carico scarico container, n. gru e carrelli) e come le aree produttive portuali, soprattutto la IA2; tuttavia le navi sono state posizionate a riempire le banchine utili, secondo un quadro di capacità massima odierna che si ritiene sovrastimato. La simulazione in 3D, al fine di creare uno scenario acustico quanto più pesante possibile, ha inserito negli specchi d'acqua portuali tre sorgenti lineari emisferiche con altezza della sorgente a 10 metri, piattaforma 20 mt e livello di emissione pari a  $L_w = 87$  dB(A)/m, a simulare il percorso in navigazione di avvicinamento ed allontanamento dal Porto. Il traffico ferroviario è stato immesso all'interno dell'area portuale come indicato dallo stato di progetto, considerandolo solamente mercantile con una velocità di 20 Km/h, e livello di emissione pari a  $L_w = 67$  dB(A)/m;
- da quanto riportato nelle simulazioni i superamenti dei limiti registrati riguardano esclusivamente recettori ad uso produttivo;
- sulla base del lavoro di analisi e valutazione svolte, l'Autorità Portuale conclude che l'assetto delle attività portuali, previste dal PRP2004 in uno scenario di esercizio massimo ha impatto acustico nullo ai recettori abitativi; la realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio comporterà uno "spostamento" dei livelli acustici generati dall'attività portuale verso nord, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di recettori abitativi; lo sviluppo areale del Porto verso ovest e nord-ovest, allontana le fonti di rumore dalla porzione nord dell'area urbana come anche dagli insediamenti abitativi posti nell'intorno della SSI Aurelia nord;
- la valutazione evidenzia l'esistenza di emergenze acustiche derivanti dalla realizzazione delle sole seguenti infrastrutture, quali Bretella Nord, Mediana Nord, Bretella Sud, completamento Via Terme di Traiano; la progettazione definitiva ed esecutiva di tali infrastrutture dovrà essere effettuata realizzando una puntuale valutazione di impatto acustico una volta fissati i tracciati definitivi e le loro caratteristiche geometriche, gli effettivi flussi presumibili di esercizio, e la geometria specifica in relazione alla posizione dei singoli recettori; occorre pertanto un monitoraggio continuo per verificare l'eventuale superamento dei limiti imposti dal D.P.R. 142/04 in relazione alla categoria della strada, alle fsce A o B di pertinenza acustica, ed alla tipologia del recettore ed effettuare la progettazione delle opere di mitigazione del rumore stradale, conformemente alle leggi vigenti;
- l'analisi del progetto, non prevede sorgenti vibrazionali immesse nell'ambiente nelle fasi di esercizio e di attività del Porto tali da essere percepite agli edifici o dagli occupanti di essi, sia in ambito portuale che nelle aree extraportuali;
- per la fase di cantiere e di realizzazione delle opere dovranno essere effettuate valutazioni di impatto acustico e vibrazionale sulla base degli specifici piani di lavoro e dei mezzi utilizzati per la loro costruzione;
- si rende opportuno un monitoraggio dei livelli acustici, come previsto anche per la componente atmosfera, che tiene conto di tutti i monitoraggi già in corso, come prescritti dalle precedenti autorizzazioni delle opere, per tutta la fase del cantiere e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale;

#### CONSIDERATO CHE:

##### SUOLO E SOTTOSUOLO

- è stata effettuata la caratterizzazione del territorio per la valutazione delle interferenze che le opere in progetto possono determinare sul contesto idro-geomorfologico locale, con particolare riferimento



all'alterazione dei processi morfologici ed alla equilibrata utilizzazione delle risorse naturali, prendendo a riferimento dati bibliografici inerenti il comprensorio dei Monti della Tolfa e dati geologico-stratigrafici derivati da campagne geognostiche effettuate nell'ambito dei procedimenti di approvazione delle opere;

- l'area portuale è caratterizzata dall'affioramento di depositi sedimentari pleistocenici, di natura per lo più sabbiosa limosa e calcarenitica, impostati su terreni argilloso-limosi, a loro volta giacenti sul substrato flyschoides; nell'ambito delle integrazioni è stato presentato uno studio geomorfologico dell'area della "Buca di Nerone";
- in ordine alla sismicità dell'area lo studio ha fatto riferimento all'Ordinanza n°3274 del 20/03/03, con la quale la regione Lazio, con Deliberazione n°766, del 01/08/2003, ha approvato la "riclassificazione sismica del territorio della Regione Lazio", confermando la posizione in zona sismica 4 del territorio del Comune di Civitavecchia;

**VALUTATO CHE:**

- le mitigazioni previste evidenziano le scelte progettuali per le tipologie delle opere, basate sull'utilizzo di cassoni prefabbricati in calcestruzzo armato, che consentono un risparmio di materiale da cava di circa l'80% oltre ad un riutilizzo del materiale dragato per il riempimento dei cassoni; pertanto i fattori di riduzione degli impatti dalla riduzione di volumi e dall'utilizzazione del materiale di dragaggio per le colmate, oltre che dalla ricerca di un massimo "cotapenso" ed una riutilizzazione tra volumi di materiali scavati e rilevati;

**CONSIDERATO CHE:**

**AMBIENTE IDRICO**

- le opere sono dimensionate in compatibilità con il regime di circolazione delle acque superficiali e profonde, con l'obiettivo di migliorare la situazione di deflusso attuale dei fossi minori interessati; è stato effettuato uno studio idrologico ed idraulico del fosso della Fiumaretta e del fosso del Prete, nell'ambito del progetto per il completamento della banchina commerciale e per la realizzazione della darsena traghetti, esaminato nell'ambito della relativa istruttoria CIPE (delibere n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008), ed oggetto di apposite prescrizioni;
- in merito al sistema dell'approvvigionamento idrico lo studio fa riferimento alle iniziative intraprese dal Comune di Civitavecchia, miranti a una produzione a basso costo di acque per uso industriale;
- per la caratterizzazione del moto ondoso si è fatto riferimento soprattutto alla boa ondometrica direzionale di Torre Valdaliga, posta al largo del sito in esame. Gli eventi più rilevanti sono dal settore sud-sud-ovest. Il fetch efficace massimo che ne deriva è pari a circa 300 km ed è riferibile al settore sud-sud-ovest (180°-210°N mezzogiorno-libeccio);
- i venti locali regnanti (più frequenti) sono diretti lungo l'asse sud-est (scirocco) - nord-ovest maestrale), mentre i venti dominanti (più forti) sono diretti lungo l'asse sud-ovest (libeccio) - nord-est (grecale). Si nota inoltre che i venti più intensi (con la velocità del vento maggiore di 25 nodi) hanno una frequenza di circa 2% (circa 6 giorni l'anno);
- i flussi delle correnti di gradiente (o di densità) sono condizionati dal fenomeno di riflusso della circolazione d'insieme antioraria del Mar Tirreno e pertanto sono diretti da Sud verso Nord. In generale nel Tirreno centrale la velocità media delle correnti in superficie è piuttosto modesta, circa 0.05 m/s, con punte massime comunque inferiori a 0.5 m/s;
- la conferma batigrafica del sito in esame, associata alla limitata escursione dei livelli di marea astronomica, lascia prevedere valori trascurabili delle possibili correnti di marea. In definitiva il regime delle correnti marine nel paraggio costiero in esame ha effetti irrilevanti sulla dinamica dei sedimenti costieri, dominata invece dalle correnti litoranee, comprese tra la linea dei frangenti e la riva, indotte dall'azione del moto ondoso frangente;
- l'onda significativa per un tempo di ritorno di 100 anni è pari a circa 5.65 m su base trioraria e di circa 6.30 m su base oraria o semioraria; durante la mareggiata del 28 dicembre 1999, risultata la più intensa verificatasi nel Tirreno o per questo definita anche "la mareggiata del secolo", è stata rilevata un'altezza d'onda significativa al colmo pari a 7.9 m dall'ondametro di Ponza (che appartiene alla Rete Ondometrica

*[Handwritten signatures and initials]*



Nazionale) e pari a circa 5.6 m al largo di Civitavecchia;

- gli studi e le simulazioni effettuati relativi alla penetrazione del moto ondoso nei due accessi del Porto hanno evidenziato che, per quanto riguarda la realizzazione del nuovo accesso al bacino storico, le altezze d'onda residue si mantengono su livelli contenuti ed entro ai limiti ammissibili anche in concomitanza con il verificarsi di condizioni meteo-marine eccezionali;
- ai fini del dimensionamento dell'imboccatura nord del Porto, sono state considerate le dimensioni delle navi (in modo particolare delle navi da crociera) e si è optato per una larghezza del canale di accesso pari a 200 m che consente l'ingresso e l'uscita dal Porto delle imbarcazioni in condizioni di sicurezza;
- le simulazioni con modello numerico hanno consentito di determinare le zone e i tempi nei quali si verifica la maggiore agitazione dovuta alla penetrazione del moto ondoso, in base alla distribuzione planimetrica dei coefficienti di diffrazione e alla serie storica di misure ondometriche rilevate dalla boa di Torre Valdaliga; in via cautelativa, si sono ritenuti non operativi gli ormeggi o le banchine in corrispondenza delle quali l'altezza d'onda significativa residua superi il valore limite di 0.5 m per il bacino dei traghetti e per la banchina per il traffico dei container, e di 1.0 m per la banchina delle merci secche; per il settore di traversa del moto ondoso 235-305°N, si manifesta la seguente non operatività delle banchine:
  - per quanto riguarda il bacino traghetti sono stati considerati separatamente i tre moli di attracco; per il molo n.3 la non operatività è risultata nulla indipendentemente all'entità del prolungamento del molo di sopraflutto. Per gli altri due moli la non operatività si riduce da circa 10 giorni/anno a circa 1.5 giorni/anno prolungando il molo di sopraflutto da 200 a 400 m;
  - per quanto riguarda le banchine per merci secche del terminal container la non operatività è risultata pari a circa 1 giorno/anno sia per un prolungamento dell'antemurale pari a 200 m sia per quello pari a 400 m;
  - considerando un prolungamento del molo di sopraflutto pari a 800 m la non operatività delle banchine è risultata mediamente nulla;
  - per quanto riguarda il bacino destinato ai pescherecci ed alle autorità non si è riscontrato un livello di agitazione residua all'interno del bacino tale da rendere non operative le banchine.
- l'analisi del rischio di navigazione si è basata su prove di navigabilità eseguite presso il laboratorio del Force Technology; il valore della probabilità di urto è risultato in generale molto basso e si abbassa ulteriormente nel caso di prolungamento del molo di sopraflutto del Porto;
- lo studio della tracimazione ondosa su modello fisico eseguito dal Laboratorio di Idraulica Ambientale e Marittima (LIAM) del Dipartimento di Ingegneria delle Strutture delle Acque e del Terreno (DISAT) della Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di L'Aquila per conto dell'Autorità Portuale di Civitavecchia si è basato sull'aggiornamento dello studio meteo-marino al largo del Porto di Civitavecchia e sull'esecuzione di prove sperimentali bidimensionali (eseguite in canale) in scala 1:35 della tracimazione ondosa dell'antemurale C. Colombo del Porto di Civitavecchia finalizzate all'ampliamento e al banchinamento dell'antemurale. Tale studio ha permesso di ottimizzare la sezione della diga per garantire la sicurezza e il transito di veicoli e persone e per la sicurezza delle strutture; lo studio evidenzia che le prestazioni in termini di contenimento dei volumi tracimanti possono essere notevolmente migliorate prevedendo il risvolto in sommità del muro paraonde e modificando la forma della porzione a parete verticale dell'opera;
- in merito alla qualità delle acque lo studio fa riferimento alle campagne di monitoraggio effettuate ai sensi del DM VIA 97; sono stati effettuati prelievi e misure in 25 transeetti, consistenti di 3 stazioni ciascuno. Sono stati determinati temperatura, torbidità, salinità, pH, ossigeno disciolto e saturazione (anche in profilo verticale), idrocarburi totali, IPA, PCB, Pesticidi Clorurati, NO<sub>2</sub>, NO<sub>3</sub>, NH<sub>4</sub>, N organico, P totale, PO<sub>4</sub>, SiO<sub>2</sub>, Cu, As, Cd, Cr tot, Hg, Ni, Pb, Zn, Chl "a", coliformi totali e fecali;
- si nota una maggiore torbidità che interessa la fascia meridionale sia per quanto riguarda i valori medi sia per quelli massimi. Tali valori risultano correlati anche con i maggiori livelli di fluorescenza (clorofilla "a") presenti in tale area;
- lo stato trofico e microbiologico sembra legato al persistere in tale sito di una "lente" d'acqua a minor salinità e, soprattutto, meno satura in Ossigeno e più ricca in composti dell'azoto e in silicati, in logica correlazione con la qualità e la portata considerevoli dei due fossi principali (Fosso Fiumaretta e Fosso del Prete) che recapitano in mare acque da scarichi non trattati;

il monitoraggio ha rilevato basse concentrazioni di metalli, con particolare riferimento a Zn, Cu e Pb, una diffusa presenza di naftalene, sia pure ai limiti della dosabilità e PCB, pesticidi clorurati e idrocarburi totali sempre al di sotto delle capacità di rivelazione dei rispettivi metodi analitici;

#### VALUTATO CHE:

- al fine di evitare dispersioni nel sottosuolo, e quindi a mare, di acque di rifiuto e di altri fluidi potenzialmente inquinanti, occorre prevedere un'adeguata rete di drenaggio e di raccolta e di depurazione delle acque di prima pioggia;
- occorre inoltre prevedere a livello esecutivo la predisposizione degli interventi per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nei voti 250/2000, 185 del 2003, 209 del 2004 e 49 del 2005, ha ritenuto opportuna ed ha prescritto una verifica a livello esecutivo della sezione proposta per l'ampliamento dell'antemurale C.Colombo, allo scopo di ottimizzare la sezione del molo, in tutte le sue parti, e contenere la trascinazione in limiti tali da conseguire la sicurezza del terminale crocieristico;
- occorre proseguire i monitoraggi già prescritti sulla qualità delle acque;

#### CONSIDERATO CHE:

##### VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI TERRESTRI

- lo studio vegetazionale ed ecosistemico è stato finalizzato all'analisi delle fisionomie vegetali e degli ecosistemi dell'area interessata indirettamente e direttamente dalla realizzazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia; l'analisi eco sistemica dell'area vasta ha rilevato una netta distribuzione degli ecosistemi urbani nella zona costiera, ecosistemi agricoli nel settore nord ed orientale e sistemi di transizione ad elevata naturalità distribuiti nelle aree attraversate dai principali fossi della zona;
- gli unici ecosistemi forestali si sviluppano nel settore nord occidentale, in corrispondenza del rimboschimento a conifere "bosco la Frasca", e nel settore sud orientale, in corrispondenza del bosco a prevalenza di *Quercus ilex*, localizzato sulle colline in località "l'Infernaccio";
- l'identificazione degli impatti potenziali evidenzia un contesto territoriale fortemente modificato dall'azione dell'uomo, con aree naturali e seminaturali molto scarse e relegate alle zone più impervie, quindi non utilizzabili a scopi agricoli e/o urbanistici in senso lato; il PTPR individua nell'area costiera compresa tra S.Agostino e la Mattonara un "sistema territoriale di interesse paesistico", con prescrizione per la zona costiera di tutela orientata o integrale; la fascia corrispondente alla pineta La Frasca è classificata come "boschi a tutela integrale"; la fascia interna in corrispondenza a Torre Valdaliga è classificata come "zona agricola ad alto valore paesistico" e per essa si prescrive la tutela paesaggistica;
- lo studio rileva che l'unica area che potrebbe presentare una criticità intrinseca e/o una sensibilità alle opere in progetto è quella dove è presente la Pineta della Frasca. Allo stato attuale è stato redatto il progetto preliminare - Interventi di recupero e di razionalizzazione della fruizione pubblica della pineta "La Frasca";

#### VALUTATO CHE:

- il "Progetto di riqualificazione ambientale" relativo alla Pineta della Frasca è già oggetto di prescrizione in sede del decreto VIA n. 2935 del 22 dicembre 1997 e del decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002; l'insieme di interventi per la riqualificazione della pineta consistono in:
  - riqualificazione forestale-ambientale dell'area della pineta, separazione degli elementi di maggior impatto presenti e rimodellamento morfologico della costa, interventi di diradamento selettivo
  - interventi di manutenzione sulle singole alberature
  - interventi fitosanitari
  - pulizia e miglioramento del suolo
  - costituzione di nuovi settori di pineta mediante impianti ex novo
  - separazione degli elementi di maggior impatto presenti
  - la centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord si pone certamente quale elemento di certa intrusione visiva; al fine di isolare quanto più possibile tale elemento, nel settore meridionale dell'area di intervento si propone la realizzazione di una barriera vegetale, eventualmente da impiantarsi al culmine di un rimodellamento artificiale (duna).

*[Handwritten signatures and initials]*

- o riqualificazione naturalistica della linea di costa mediante formazione di una fascia di macchia mediterranea continua, da realizzarsi con la massa a dimora di elementi coerenti con i caratteri fitoclimatici dei luoghi eventualmente previo rimodellamento morfologico a formare una duna artificiale
- o valorizzazione delle aree archeologiche mediante pulizia degli elementi emersi dalla vegetazione infestante, eventuale restauro ( da verificare e concordare con competenti enti), posa di cartellonistica esplicativa, eventuale recinzione dei beni, sentieristica di accesso
- o percorsi pedonali in pozzolana compattata , pista ciclabile, aree di sosta attrezzate
- o strutture ricettive ad alta compatibilità ambientale e arredi
- o impianto sportivo ad alta compatibilità ambientale composto da piscina scopribile, campi polivalenti, strutture di servizio e ricezione adeguate
- o approdo per piccole imbarcazioni e sistemazione del fondale come supPorto per le attività didattiche, sportive e di utilizzo della fascia costiera, realizzato con materiale lapideo e passerelle in legno
- o parcheggi
- o riqualificazione del campeggio (impianto di illuminazione, rete di smaltimento delle acque nere, impianto di depurazione, viabilità interna e strutture di servizio);
- in merito alle mitigazioni proposte si rileva il "Piano generale per la sistemazione paesaggistica-ambientale del Porto di Civitavecchia", che definisce le linee guida e le zone per la sistemazione a verde dell'ambito portuale, e il documento di approfondimento denominato "Piano regolatore del verde", in corso di completamento;
- lo studio identifica le possibili specie da impiegare per la realizzazione degli interventi, scelte sulla base di diversi parametri, tra cui coerenza con le caratteristiche climatiche e fitoclimatiche dell'area, velocità di accrescimento, ridotta manutenzione, tolleranza agli stress, caratteristiche estetiche del fogliame, dei frutti e dei fiori, tolleranza gli aerosol marini; il progetto per la gestione delle aree verdi è rimandato alla fase esecutiva

#### CONSIDERATO CHE:

#### VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI MARINI

- lo studio fa riferimento al susseguirsi di studi ambientali marini condotti sul paraggio di Civitavecchia a partire dagli inizi degli anni '70, nel segmento di costa che va, all'incirca, dal Lido di Tarquinia a S. Severa, illustrando soprattutto le attività molto recenti, relativi al monitoraggio prescritto dal DEC/VIA/2935 del 22 dicembre 1997 (PRP Civitavecchia) e al trapianto di *Posidonia oceanica* prescritto dal DEC/VIA/6923 del 28 gennaio 2002 (Variante D.E.G.M.), e reimpostato ai sensi del DEC/VIA 680 del 4 novembre 2003 (centrale ENEL di Torrevaldaliga Nord), tuttora in fase di raccolta, elaborazione ed interpretazione dei dati;
- la caratterizzazione bati-morfologica dei fondali fino alla profondità di 40 m è stata realizzata a mezzo Sonar a Scansione Laterale, interfacciato ad un sistema di posizionamento DGPS, ad un sistema di navigazione e acquisizione dati e ad un sistema batimetrico single beam; gli acofotogrammi della costa sono stati realizzati con un volo ad hoc;
- ai fini della mappatura dell'area sono state eseguite riprese Remote Operated Vehicle perpendicolari alla costa, intervallati di 400 m ed estesi fino alla profondità di 40m; sono state inoltre eseguite due mappe di maggiore dettaglio, nella zona della Mattonara e in quella di S. Marinella, a servizio del progetto di trapianto di 300.000 talee di *Posidonia* dalla zona in cui è prevista la costruzione della DEGM a S. Marinella, così come prescritto dal DEC/VIA/6923 del 28 gennaio 2002. In questo caso, la verità-mare è stata valutata mediante una lunga serie di immersioni subacquee e specifiche osservazioni ROV;
- l'arco costiero, fino alla profondità di 20-25 m, presenta un fondale caratterizzato da affioramenti rocciosi riferibili alla panchina quaternaria a calcareniti; tali affioramenti si presentano assai accidentati ed erosi, spesso incisi da canali e da depressioni più o meno ampie in cui si raccoglie del sedimento, in prevalenza sabbioso. E' su questo substrato che si possono insediare popolamenti a *Posidonia oceanica*, talora formanti delle "mattes" cordoniformi. Spesso il pendio del fondale è accentuato, come si osserva dalle isobate in molti casi assai ravvicinate; dalla profondità di 25 m in poi, gli affioramenti sono sporadici e prevalgono i sedimenti sciolti, caratterizzati da sabbie che via via si arricchiscono in peliti;



per quanto riguarda i popolamenti bentonici: lo studio descrive quelli di fondo mobile e quelli di fondo duro, richiamando studi già effettuati nell'ambito degli studi di impatto ambientale elaborati per l'approvazione delle opere;

**CONSIDERATO CHE:**

**INCIDENZA DELLE OPERE SULLE AREE TUTELEATE**

- le coste dell'alto Lazio, a partire da Punta S. Agostino a Nord, fino a Punta Macchia Tonda a Sud, presentano un ampio sistema di praterie di Posidonia oceanica impostate prevalentemente su roccia, con locali estensioni su fondi mobili o su matte. In particolare, in prossimità dell'attuale Porto di Civitavecchia, si sviluppano due praterie di posidonia oceanica. La prima, denominata "La Mattonara" (SIC IT6000005), si estende nella zona nord del Porto tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara per complessivi circa 500 ha; la seconda, "Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro" (SIC IT6000006), si estende a sud del Porto;
- nello specchio di mare che verrà interessato dalla realizzazione di moli, tanchine, arce di dragaggio, ecc. della Darsena Energetico Grandi Masse (già approvata con DEC/VIA/6923 del 28.01.2002) è presente la porzione più meridionale della prateria denominata "La Mattonara". Anche la Darsena traghetti e la Darsena servizi (opere strategiche di cui sono già stati valutati e approvati i progetti definitivi delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008) ed inoltre il molo di sottoflutto della DEGM (di competenza dell'ENEL ed approvato con Decreto del Ministero delle Attività Produttive n. 55/02/2003 e DEC VIA 680 del 04/11/2003) ricadono parzialmente all'interno del SIC "La Mattonara" (IT6000005).
- l'Autorità Portuale, ha riportato gli studi effettuati da vari autori sulle aree SIC IT6000005 e IT6000006 ed ha evidenziato che la continuità del sistema dei posidonieti si interrompe per alcuni chilometri all'altezza di Civitavecchia, dalle propaggini della città, fino all'estremità settentrionale del Porto. Ai fini della valutazione dell'incidenza delle opere del PRP, ai sensi del DPR 357/97, sulle due aree SIC adiacenti all'area portuale è stato rinviato alla Valutazione di Incidenza Ambientale ex DPR 357/97 predisposta nell'ambito dei progetti delle Opere Strategiche;

**VALUTATO CHE:**

- l'identificazione degli impatti rileva la distruzione delle comunità in posto nelle zone di dragaggio e in quelle di imbonimento ed in particolare della prateria di *Posidonia oceanica*, a causa della realizzazione delle opere precedentemente approvate, nonché la sostituzione delle comunità biologiche con altre caratteristiche delle nuove condizioni ecologiche, la riduzione della trasparenza nella colonna d'acqua; le mitigazioni proposte riguardano aspetti connessi con le tecnologie di dragaggio, ai fini di non generare torbide eccessive e persistenti;
- in merito allo stato di conservazione della *Posidonia oceanica*, le analisi effettuate nell'ambito dello studio rilevano che il giudizio finale più prossimo alla realtà ecologica del sito è che non ci troviamo in presenza di una vera prateria, bensì di un mosaico complesso di popolamenti di fondo duro (che, nelle porzioni più profonde si manifesta con un'attività concrezionante tipo "coralligeno") all'interno dei quali si trovano disseminati popolamenti a *Posidonia* di modesta estensione, impostati su roccia e aventi densità e caratteristiche localmente variabili; solo i tratti di fondo mobile che si osservano tra gli affioramenti della panchina quaternaria ospitano macchie di *Posidonia*, talora su matte;
- gli effetti delle opere sui SIC sono stati già valutati e compensati sia nell'ambito della VIA ordinaria Decreto VIA n. 6923/2002 relativo alla DEGM e Decreto VIA 680/2003 relativo alla centrale ENEL, sia nell'ambito delle procedure legge obiettivo per le darsene traghetti e servizi e il prolungamento dell'antemurale Colombo, attraverso l'effettuazione di apposite valutazioni d'incidenza. Nell'ambito delle prescrizioni delle delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008 è stato prescritto di "prevedere che, in considerazione della riduzione complessiva dell'habitat determinata anche da interventi pregressi, l'area di riempimento della prateria a *Posidonia oceanica* sia incrementata di un ulteriore ettaro rispetto all'estensione prevista nelle prescrizioni del decreto ministeriale n. 6923/2002, garantendo il mantenimento delle condizioni ecologiche specifiche delle praterie a *Posidonia oceanica* nelle aree di trapianto";
- pertanto a seguito di valutazione d'incidenza, come prescritto dalle norme comunitarie, sono stati

*[Handwritten signatures and initials]*

identificati gli impatti e ricompensati con opere di compensazione già commisurate nelle autorizzazioni ambientali già concesse; le opere nuove previste dal PRP 2004 sono di ridotta entità rispetto al contesto di riferimento e non ricadono nelle aree dei SIC;

#### CONSIDERATO CHE:

##### PAESAGGIO

- la componente ambientale paesaggio è stata descritta nei decreti VIA precedentemente emessi e nelle istruttorie relative all'approvazione delle opere della legge obbiettivo. Le nuove opere previste dal PRP 2004 non incidono ulteriormente su tale componente.
- nello studio effettuato il paesaggio è inteso come sintesi dello stato dell'ambiente costituito dai dinamismi evolutivi degli elementi esistenti in natura, comprendendo in esso l'uomo, le sue attività ed i riferimenti culturali legati all'evoluzione del territorio.
- gli obiettivi dello studio sul paesaggio hanno riguardato:
  - la determinazione dell'area interessata visivamente dall'intervento;
  - la definizione degli elementi fisici e tipologici che costituiscono il paesaggio;
  - la verifica del grado di sensibilità alla trasformazione, evidenziando le caratteristiche di pregio e/o criticità dell'area e dei punti principali di osservazione.
- sono state esaminate le caratteristiche morfologiche dell'area, per verificare il grado di visibilità dell'opera legato all'andamento altimetrico del suolo ed alla presenza di eventuali schermature ed è stata, quindi, delimitata la zona di influenza visiva del progetto, sulla base della collocazione paesaggistica dell'intervento e della morfologia del territorio in questione;
- l'identificazione degli impatti potenziali, delle misure di mitigazione e degli interventi di compensazione sono stati definiti per le quattro differenti aree critiche individuate, ossia il mare e la costa, la zona delle pinete, il Porto storico e il Porto industriale;
- in particolare lo studio fa riferimento alle attività di trapianto della *Posidonia oceanica* e alle indagini archeologiche effettuate negli ultimi anni nell'area interessata dal Nuovo Piano Regolatore Portuale, in fase di progettazione avanzata delle singole opere, prevedendo l'adozione di soluzioni tecniche sulla base dei vincoli posti dalla competente autorità dei B.B.A.A.CC. in considerazione della natura e qualità dei beni; gli interventi di riqualificazione del Porto storico sono connessi alla realizzazione di un organismo portuale riservato alla nautica da diPorto nel pieno rispetto delle preesistenze storiche tese a valorizzare ogni singolo monumento attraverso il recupero ed il restauro; la riqualificazione della pineta "La Frasca" rappresenta la misura di compensazione ambientale per la perdita dell'area libera della Mattonara;

#### VALUTATO CHE:

- nell'ambito delle prescrizioni delle delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008, relative all'approvazione del progetto definitivo e dei finanziamenti per la realizzazione del prolungamento dell'antemurale Colombo, della Darsena Traghetti e della Darsena Servizi, sono previsti progetti archeologici e scavi sotto sorveglianza della competente Soprintendenza, anche subacquei, sia sulla zona della Mattonara che lungo la fascia costiera tra il Porto Romano e la località Torre Valdaliga, nonché misure di mitigazione volti alla tutela e alla fruizione delle preesistenze e dei reperti archeologici, sia durante la fase di cantiere e in quella di esercizio;
- nell'ambito delle prescrizioni delle delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008, sono previsti inoltre indicazioni per la redazione dei progetti di recupero e riqualificazione del Porto storico, impartite dal ministero per i Beni e le Attività Culturali;

#### CONSIDERATO CHE:

##### SALUTE PUBBLICA

- i rischi per la salute pubblica sono legati essenzialmente alla manifestazione dei fenomeni di inquinamento atmosferico ed inquinamento acustico, tuttavia lo studio effettuato non prevede impatti aggiuntivi provocati dalle attività portuali in fase di esercizio sulle componenti ambientali atmosfera e rumore; non si riscontrano impatti aggiuntivi dalla realizzazione delle nuove opere rispetto a quelli già valutati nell'ambito dei precedenti decreti VIA e delle delibere CIPE;

SECRETARIA REGIONALE  
LAZIO  
VALUTATO CHE:

- il progetto del PRP 2004 oggetto di esame raccoglie un insieme di progetti di opere per i quali sono state eseguite già valutazioni, anche ambientali, cercando di riportare in un quadro complessivo, come quello del Piano regolatore portuale, le sinergie e la sovrapposizione degli effetti che i singoli progetti possono portare sull'ambiente;
- il presente parere ha lo scopo "ricucire" la compatibilità delle opere già approvate, chiarendo il quadro di riferimento e richiamando le approvazioni già concesse, anche in considerazione dello stato di realizzazione delle opere stesse;
- anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel Voto n. 209/2004 ha fatto riferimento all'iter pianificatorio a ritroso di conferma e ratifica delle "opere strategiche" effettuata dal PRP 2004, che "non procede dal Piano alla progettazione delle opere ma conferma il nuovo Piano sulla base di opere già progettate"; il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha evidenziato i problemi della "generalità degli strumenti di pianificazione (portuali e non), che, per la complessità e la durata del loro procedimento di formazione, finiscono spesso con l'essere superati dalle esigenze reali prima ancora che il procedimento stesso si concluda e, quanto tali esigenze lo richiedano, vengono preceduti dalla progettazione delle opere che essi stessi avrebbero dovuto programmare";
- il Porto di Civitavecchia è un Porto di rilevanza internazionale, il cui ampliamento è rientrato nell'ambito dei progetti strategici per lo sviluppo del Paese; il progetto del PRP 2004 garantisce la conformità tra la realizzazione delle opere marittime e la pianificazione delle stesse, anche se a posteriori;
- le tre opere nuove previste dal PRP 2004 e non rientranti nelle approvazioni già concesse, per dimensioni e collocazione, non si ritengono in grado di produrre modifiche sostanziali alle valutazioni ambientali già intercorse nelle approvazioni precedenti; parimenti gli approfondimenti dei fondali previsti si ritengono necessari al fine di garantire la sicurezza dell'accosto delle navi, anche in considerazione della rilevanza del Porto di Civitavecchia per la strategia di sviluppo del Paese;
- la documentazione integrativa fornita sul reimpiego dei materiali di dragaggio evidenziano un'ottimizzazione rilevante sul recupero di tali materiali per riempimenti;

RESO ATTO che nel corso dell'istruttoria è pervenuta al MATTM la seguente osservazione, acquisita al prot. SA/2007/31841 del 10/12/2007, avanzata ai sensi dell'art. 6, comma 9 della L. 349/1986 dai seguenti soggetti uniti:

- Associazione Parco Antiche Mole;
- Associazione Archeologica Centumcellae;
- Italia Nostra Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico Artistico e Naturale d'Italia;
- Associazione WWF

VALUTATO che come dichiarato dagli stessi osservanti, l'oggetto dell'osservazione riguarda "la sola parte che si ferisce alla rete di collegamenti stradali tra il Porto di Civitavecchia e l'entroterra" e in particolare riguarda l'asse viario "Bretella Sud" di collegamento dell'Autostrada I2 con il centro di Civitavecchia. Tale viabilità, anche di importanza rilevante per la regolamentazione del traffico cittadino, non è a carico del Proponente. Peraltro gli interventi nuovi previsti dal PRP 2004 non hanno particolare rilevanza sugli incrementi di traffico già valutati nelle precedenti autorizzazioni di compatibilità ambientale, per cui tale viabilità non è funzionalmente legata agli stessi. Pertanto le questioni sollevate nelle osservazioni dovranno essere affrontate e risolte nell'ambito della progettazione esecutiva dell'asse viario dai soggetti competenti alla realizzazione dell'opera;

RESO ATTO che non è ancora pervenuto il parere della Regione Lazio;

RESO ATTO che non è ancora pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

IN TUTTO CONTO dei decreti VIA e delle delibere CIPE in vigore, nonché dei relativi giudizi di compatibilità ambientale già intervenuti relativamente alle opere comprese nel PRP in esame, come citati nelle premesse;

IN TUTTO CONTO che il progetto del PRP non prevede modifiche alle opere ex legge obiettivo già approvate dal

Porto di Civitavecchia

CIPE con il parere favorevole della Commissione Speciale VIA;

TENUTO CONTO altresì che gli interventi nuovi di cui non è stata ancora valutata la compatibilità ambientale sono l'allargamento dell'antemurale Colombo, il prolungamento dell'antemurale Colombo e la realizzazione della Banchina Nord del Terminal Container, nonché alcune variazioni della profondità dei fondali, funzionali all'utilizzo delle banchine, ferma restando la profondità massima dei 18 m all'ingresso del Porto;

### ESPREME

**PARERE FAVOREVOLE** circa la compatibilità ambientale del progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia "PRP 2004" subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito elencate:

- 1) devono essere rispettate tutte le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti dal decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002, relativo alla "Darsena Energetico-Grandi Masse (DEGM), dalla Delibera CIPE 20 dicembre 2004, n. 103, relativo ai progetti preliminari delle dieci opere strategiche, dalla Delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 140, relativo ai i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti, dalla Delibera CIPE 25 gennaio 2008, n. 2, relativa al progetto definitivo della Darsena servizi, nonché dai relativi pareri del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione Speciale VIA, e dai relativi Voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emessi per le citate opere, e inoltre dal Voto n. 209, del 29 ottobre 2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativo al "PRP 2004", e dai conseguenti Voti relativi alle singole opere;
- 2) l'Autorità Portuale deve rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;
- 3) dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello S.I.A. e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle presenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come "Norme ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative;
- 4) per tutte le opere previste dal PRP, i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, prima di iniziare i lavori, durante i lavori e a fine lavori;
- 5) deve proseguire il monitoraggio sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi marini come previsto, rispettivamente, dalle lettere b) e c) del quadro prescrittivo del decreto VIA n. 2935 del 22/12/1997, e recepito nei decreti successivi, per tutta la durata dei cantieri e per almeno due anni successivi alla messa in esercizio del Porto nell'assetto finale, tenendo conto degli aggiornamenti delle tecniche disponibili;
- 6) i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere il progetto delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati e ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità;
- 7) in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nell'ambito del bacino portuale, come risultante dalla preventiva caratterizzazione che dovrà essere effettuata ai sensi del D.M. 24.1.1996 e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini-Dragaggi portuali", dovranno essere stabilite in accordo con ARPA Lazio e attuate le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata, preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca di colmata esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Lazio le modalità di

stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;

- 8) ferme restando le misure di mitigazione previste dal progetto per non incrementare gli impatti in termini di rumore, qualità dell'aria, sicurezza stradale e più in generale di vivibilità dei contesti limitrofi all'area portuale, la movimentazione dei materiali di costruzione in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, ove possibile;
- 9) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere concordato con l'ARPA Lazio e attuato un regolamento del cantiere con l'indicazione analitica delle attività di cantiere, della localizzazione delle aree di lavorazione, degli accorgimenti e dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie ed accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) da parte dei macchinari operativi, dei tempi e dei percorsi dei mezzi pesanti e dei veicoli comunque in transito da/per le aree di cantiere, che comunque non dovranno interferire con il centro abitato di Civitavecchia, di tutte le misure di mitigazione e dei presidi ambientali come individuati nello SIA e concordati con l'ARPA Lazio. Tale regolamento dovrà essere attuato sotto il controllo dell'ARPA Lazio e dovrà fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori;
- 10) i progetti esecutivi devono inoltre prevedere: accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare lungo il percorso di banchina, accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale, idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare, impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso;
- 11) in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
- 12) ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

#### Traffico stradale:

- a. allo scopo di monitorare i flussi di traffico sui varchi portuali e sulla viabilità esterna dell'area periportuale, verificare la congruità della "ricostruzione ed analisi dell'impatto" effettuata nell'ambito dello studio trasportistico e appurare l'incidenza del traffico portuale sulla viabilità cittadina, anche ai fini del riscontro dei dati emersi dai monitoraggi relativi alle componenti ambientali atmosfera e rumore, l'Autorità portuale deve predisporre ed attuare un Piano di monitoraggio dei flussi del traffico, con verifica dei livelli di servizio della rete viaria, per tutto il periodo del cantiere e per almeno due anni dalla messa in esercizio del Porto nell'assetto finale;
- b. l'Autorità Portuale, in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, deve prevedere l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;

#### Componente atmosfera:

- c. l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria dell'area periportuale e nel centro abitato di Civitavecchia interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'installazione di postazioni fisse di rilevamento, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPA Lazio, il monitoraggio dovrà tenere conto dei dati e dei rilievi delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1) e dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del Porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una

ideale banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

- d. ai fini della riduzione delle emissioni inquinanti delle navi dovranno essere proseguiti i programmi di elettrificazione delle banchine già previste dall'Autorità portuale, secondo le migliori tecnologie in materia;
- e. dovrà essere adottata la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione di energia solare;

#### Componente ambiente idrico:

- f. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovranno essere perfezionati con il Comune di Civitavecchia e con il gestore del servizio idrico accordi per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;
- g. le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
- h. nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale e comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito di mezzi e materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D. Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, dovranno essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 dell'Al. 5 del D. Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, oppure inviate ad impianto di depurazione;
- l. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9.3.2004 n. UL/2004/1825;
- j. il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;
- k. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà predisporre:
  - \* un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc., utilizzate nelle aree destinate alla cantieristica o in altre aree portuali;
  - \* un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;
  - \* un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al "Piano operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005";
  - \* con riferimento alle aree portuali destinate ad attività artigianali e industriali deve essere stabilita la tipologia degli impianti industriali di cui è consentita la realizzazione ai fini della sicurezza
  - \* i suddetti piani e programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo;

#### Componente rumore e vibrazioni:

- l. in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, l'Autorità Portuale dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati

in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16.3.1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei recettori sensibili intervenendo, in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai recettori sensibili maggiormente esposti. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un piano di monitoraggio che dovrà tenere conto dei dati e dei rilievi delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1), dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

- 13) tutti gli interventi dovranno essere condotti tenendo conto delle emergenze archeologiche e monumentali, nonché degli edifici e costruzioni tutelati del centro storico, secondo le disposizioni impartite dalle locali Soprintendenze e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali; alle Soprintendenze di settore deve essere data preventiva comunicazione della data di inizio lavori delle opere previste dal PRP; gli edifici previsti nel Porto che a causa delle loro altezze o volumetrie potrebbero causare disturbi o occlusione visiva al centro storico o a beni vincolati tutelati devono essere sottoposti all'approvazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali o della Soprintendenza di settore;
- 14) i parcheggi interrati dovranno ottenere le apposite autorizzazioni dalle autorità preposte;
- 15) dovranno essere acquisiti tutti i pareri delle autorità preposte alla tutela dei vincoli per aree e beni ricadenti all'interno del PRP, anche con riferimento al nuovo Piano Territoriale Paesistico regionale in corso di approvazione;
- 16) tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti dal progetto o contenuti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura e spese dell'Autorità Portuale, concordando con ARPA Lazio (qualora non diversamente disposto) le modalità operative, la frequenza, i parametri, i metodi di analisi e i tempi di esecuzione;

Le prescrizioni n. 3, 4, 5, 6, 12 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Le prescrizioni n. 7, 8 e 9 e 11 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte dell'ARPA Lazio.

Tenuto conto delle caratteristiche del progetto, si ritiene che, ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal Decreto Legislativo 15 gennaio 2008, n. 4, può essere stabilito un periodo di quindici anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale per la realizzazione del progetto.



Presidente *Claudio De Rose*

Assente

Cons. *Giuseppe Caruso*  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. *Guido Monteforte Specchi*  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. *Maria Fernanda Stagno d'Alcontres*  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Assente

Avv. *Sandro Campilongo* (Segretario)

Prof. *Saverio Altieri*

Prof. *Vittorio Amadio*

Assente

Dott. *Renzo Baldoni*

Prof. *Gian Mario Baruchello*

Dott. *Gualtiero Bellomo*

Avv. *Filippo Bernocchi*

Ing. *Stefano Bonino*

Ing. *Eugenio Bordonali*

Assente

Dott. Gaetano Bordone

Arenne

Dott. Andrea Borgia

Arenne

Prof. Ezio Bussoletti

Ezio Bussoletti

Ing. Rita Canoselli

Rita Canoselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arenne

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Arenne

Dott. Siro Ccrezzi

Arenne

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Arenne

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

orto di Civitavecchia

[Signature]



Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Amene

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Amene

Prof. Antonio Grimaldi

[Handwritten signature]

Ing. Despoina Karniadaki

[Handwritten signature]

Dott. Andrea Lazzari

[Handwritten signature]

Arch. Sergio Lembo

[Handwritten signature]

Arch. Salvatore Lo Nardo

[Handwritten signature]

Arch. Bortolo Mainardi

Amene

Prof. Mario Manassero

Amene

Avv. Michele Mauceri

Amene

Ing. Arturo Luca Montanelli

Amene

Ing. Santi Muscarà


Amene

Avv. Rocco Panetta

Amene

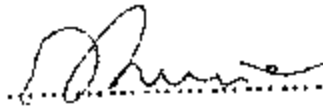
Arch. Efeni Papafeludi Melis

[Handwritten signature]

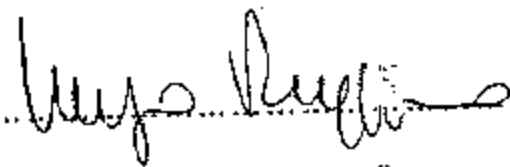
  
Ing. Maurizio Patti



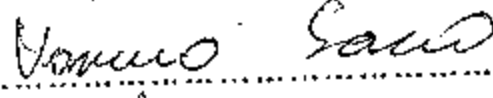
Dott.ssa Francesca Federica Quercia



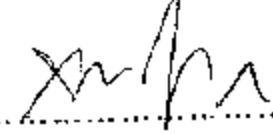
Dott. Vincenzo Ruggiero



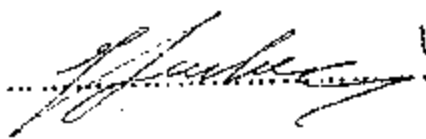
Dott. Vincenzo Sacco



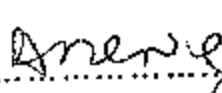
Avv. Xavier Santiapichi



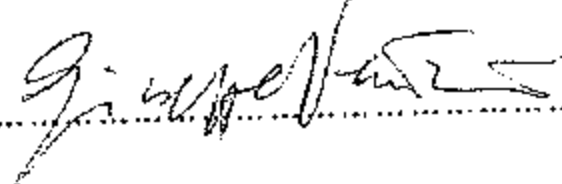
Dott. Franco Secchieri



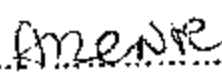
Arch. Francesca Soro



Arch. Giuseppe Venturini

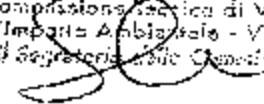


Ing. Roberto Viviani




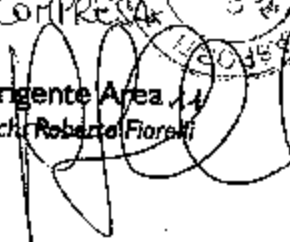
Il presente atto è conforme all'originale  
di N. 38 pagine comprese  
suo originale  
Roma, li 15/01/2009

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione



IL PRESENTE ATTO SI COMPONE  
DI N. 38 PAGINE COMPRESA  
LA PRESENTE

Direttore Area  
Arch. Roberto Fiorani





LA BELLA  
NE

GIUGGIO DELEGNATE  
DELLA REGIONE DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
del Turismo Ambientale - VIA a VAS  
Il Segretario della Commissione



ALLEG. alla DELIB. N. 121 <sup>62</sup>  
DEL 23 MAR. 2012

ALL. B2

Roma 5 AGO. 2009

Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 21 - 00133 Roma  
Tel. 06/58434454 - Fax 06/58434416

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA



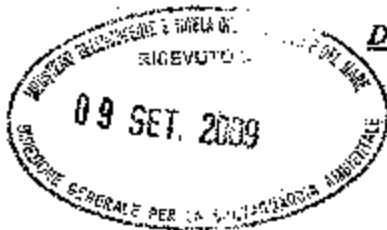
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E prot DSA - 2009 - 0023900 del 10/09/2009

DE. PAAC/34. 19.04/10511

OGGETTO: CIVITAVECCHIA. PIANO REGOLATORE PORTUALE 2004.  
Richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale ex art. 6 della legge 349/86, secondo la procedura di cui al D.P.C.M. 27.12.1988.

Prolungamento Antemurale - Ampliamento Antemurale - Terminal Container - Banchina Nord.



Alla Regione Lazio  
Dipartimento del Territorio  
Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i popoli  
Area valutazione Impatto Ambientale  
Via del Tintoretto 432  
00142 Roma



VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;  
VISTO il previgente art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349 istitutiva del Ministero dell'Ambiente, che all'art.6 comma 4 stabilisce che il giudizio di compatibilità ambientale deve essere espresso dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministro dei beni Culturali ed Ambientali, sentita la Regione interessata;  
VISTO il previgente D.P.C.M. del 10 agosto 1988  
VISTO il DPCM del 27 dicembre 1988 n. 377 e successive modifiche e integrazioni con il quale vengono individuate le componenti ambientali, nonché le modalità per la redazione degli studi di impatto ambientale;  
VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", parte seconda, così come modificato dal D.Lgs.n.4/08;  
VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.250 del 26 ottobre 1998;  
VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006 e modificato dal D.Lgs.n.63 del 26 marzo 2008;  
VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2007, n. 233 "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e successive modificazioni;  
VISTO il DPR n. 91 del 2 luglio 2009 recante "Regolamento recante modifiche ai decreti presidenziali di riorganizzazione del Ministero e di organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro per i Beni e le Attività Culturali";

CIVITAVECCHIA - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale. Pronuncia di compatibilità ambientale.  
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri  
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it

Il Direttore  
Dott. Ing. Bernardo Mario Fabrizio

Dirigente Area A1  
Luca De Luca

IL PRESENTATO  
COMPRESO IN 9 PAGINE  
COMPRESA LA COESIONE



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

VISTO il DM del 20 luglio 2009 recante "Articolazione degli Uffici dirigenziali di livello non generale dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero per i Beni e le Attività Culturali";

CONSIDERATO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia, con apposita istanza prot. n. 0001914 del 24/01/2008, acquisita agli atti di questa Direzione Generale con prot. n. 34.19.04/ fasc.73 del 06/02/2008, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 6, comma 3 della legge 349/86 e ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, che ha modificato le Parti I e II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per il "Prolungamento Antemurale - Ampliamento Antemurale - Terminal Container - Banchina Nord" situato nel Comune di Civitavecchia, Provincia di Roma.

CONSIDERATO che il P.R.P. 1990 ha parere di VIA positivo della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali di cui al Decreto n.2935 del 22/12/97 con prescrizioni (la Regione Lazio richiedeva come compensazione un progetto di riqualificazione e recupero ambientale della pineta la "Frasca" attraverso la costituzione di un osservatorio ambientale con la partecipazione oltre alla regione Lazio anche del ministero dei Beni culturali e dell'Ambiente).

CONSIDERATO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia con apposita istanza prot. n.2003/00004471, pervenuta alla Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio in data 06/06/03 ed acquisita agli atti con prot.n.ST/408/22477/2003 ed integrata con nota di chiarimento n.29/03 del 27/10/2003 acquisita agli atti della suddetta Direzione Generale in data 27/10/2003 al prot.n.ST/408/35464/2003, ha presentato i progetti preliminari relativi alle opere strategiche per il porto di Civitavecchia A) Darsena traghetti; B) Darsena servizi; C) Prolungamento antemurale Colombo; D) Prolungamento della banchina n.13; E) Nuovo accesso al bacino storico; F) Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale; G) Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano; H) Viabilità principale; I) Riqualificazione delle banchine del bacino storico; L) Darsena Grandi Masse. Molo di sottofutto; M) Ampliamento Molo di sopraflutto (procedura ex art.3 comma 4 e 5, procedura per la valutazione di impatto ambientale ex art.17 e 18 del D.Lgs.190 del 20/08/02 in attuazione della Legge 21/12/01 n.443, Legge Obiettivo); - il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Direzione per i Beni Architettonici ed il Paesaggio Servizio IV Paesaggio con nota prot. ST/408/36859/2003 del 07/11/03 ha espresso parere favorevole nella più scrupolosa osservanza di prescrizioni da ottemperare in sede di progettazione definitiva dei vari lotti funzionali. -

CONSIDERATO che la Delibera Cipe del 20/12/2004 n.103 ha approvato i progetti preliminari di 10 opere finalizzate al potenziamento del porto di Civitavecchia;

VISTO i pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.185 del 19/12/2003 e n.209 del 29/10/2004 relativo al PRP 2004

CONSIDERATO che l'Autorità portuale di Civitavecchia, con successiva istanza prot.n. 2005/00007765 del 17/06/2005, ha presentato il progetto definitivo "Hub Portuale di Civitavecchia I Lotto funzionale ( Darsena traghetti; darsena servizi;prolungamento antemurale C.Colombo);

CONSIDERATO che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici, la Direzione per i Beni Architettonici ed il Paesaggio Servizio IV Paesaggio con nota prot. DGBAP/SO2/34.19.04/596/2005 del 12/01/06 ha espresso parere



**Ministero  
per i Beni e le Attività Culturali**

*Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea*

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

favorevole nella più scrupolosa osservanza delle prescrizioni delle Soprintendenze qui di seguito elencate:

- **la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Lazio, con nota n. 7286/B del 04/07/2005** : *Nella fattispecie, considerata l'avanzata fase dei lavori che consentono la realizzazione delle prime opere di bonifica dell'area portuale storica (abbattimento dei silos sovrastanti l'antico molo traiano) si rende ormai necessario approfondire ed effettuare un esame comparativo delle idee e dei progetti fin qui elaborati, in parte esaminati nell'ambito dei lavori della cabina di regia, per il recupero e la riqualificazione dell'area portuale antica verificandone anche e soprattutto le connessioni storiche e funzionali con la città ed in particolare con il lungomare a sud del porto che dovrà necessariamente essere interrelato con le attività turistiche culturali del porto. A parere della scrivente dovranno essere attentamente esaminate le proposte sin qui elaborate, e talvolta contrastanti, subordinandone l'attuazione alle inderogabili priorità di restauro dei beni architettonici e archeologici presenti nel porto. Nell'area portuale dovranno essere privilegiate percorrenze pedonali o di mezzi pubblici ( tipo navette elettriche ), previste connessioni con la metropolitana e gli eventuali parcheggi concentrati in un'unica area di scambio (esterna al porto storico) e non a ridosso delle singole attività (acquario, albergo, museo del mare, ecc. ...) moltiplicandone peraltro la quantità. Il porto recuperato nei suoi originari valori e significati dovrà attirare turisti e non autovetture, che dovranno nel massimo grado possibile rimanere all'esterno dell'area portuale antica assimilabile a un grande parco archeologico. In tale ottica un ruolo fondamentale dovrà essere svolto dal forte Michelangelo, sinora tutelato da una "area di rispetto", che sarà finalmente liberato da tale necessario ma insufficiente strumento di tutela passiva per riacquisire l'originario ruolo di emergenza e divenire il fulcro della rinascita culturale della città e del porto >*

- **la Soprintendenza per i Beni archeologici dell'Etruria Meridionale, con nota n. 4194 del 16/05/2005** : *...le opere previste ricadono in un settore costiero di notevole interesse storico-archeologico caratterizzato dalla presenza sia del porto traiano che dei numerosi insediamenti antropici di varia tipologia e cronologia, in parte tutelati con provvedimenti amministrativi che risalgono agli anni 1950. Inoltre lo specchio d'acqua antistante la linea di costa è fortemente indiziato da strutture e relitti antichi. Inoltre ciascun intervento è stato oggetto di riunioni collegiali presso l'Autorità Portuale nell'ambito della c.d. "cabina di regia". Grazie a ciò, sino ad oggi tutti i lavori pertinenti il 1° lotto funzionale del porto sono stati preceduti da indagini archeologiche*

- **la medesima Soprintendenza per i beni archeologici del Lazio, Sezione Etruria Meridionale, con successiva nota prot. n. 5804 del 06/12/2005**, ha inoltrato le seguenti osservazioni: *Si fa seguito ai precedenti intercorsi ( v. da ultimo ns. nota prot. 2133/2005 ) relativi alla proposta progettuale di riqualificazione e valorizzazione di tale settore portuale ove le numerose e puntuali indagini archeologiche hanno messo in luce una necropoli arcaica con tombe a camera, le tracce di un abitato preistorico ed, infine, tra la linea di costa e lo specchio d'acqua antistante, l'impianto di una peschiera adibita alla piscicoltura.*

*Poiché tali preesistenze insistono tutte all'interno della futura Darsena, in un'area circoscritta di facile perimetrazione tale da consentire la richiesta musealizzazione delle testimonianze storiche pertinenti l'evoluzione antropica lungo la costa, la Scrivente torna a sollecitare, come già ribadito nella recente cabina di regia del 29.09.05, la necessità di acquisire il progetto definitivo di*



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

valorizzazione, al fine di concludere tutti i lavori pertinenti il 1° lotto funzionale del porto nella più scrupolosa osservanza delle prescrizioni costantemente riportate nei ns. precedenti pareri di competenza

- la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Lazio**, con nota n. 14111/B del 21/12/2005, ; Con riferimento (... ..) alla riunione tenutasi il 19 c. m. presso codesta Direzione Generale a seguito di convocazione pervenuta a questo Ufficio con vs. nota prot. DG.BAP/S02/34.19.04./2005 del 15.12.2005, si conferma il parere espresso con nota prot. 7286/B del 04.07.2005 e per quanto di competenza, conformemente al succitato parere, il nulla osta alla realizzazione delle opere marittime relative alla realizzazione della Darsena Traghetti; Darsena Servizi; Prolungamento dell'Antemurale Colombo, conformemente ai progetti definitivi esaminati nel corso del procedimento VIA.

Si prende altresì atto che a seguito degli importanti ritrovamenti archeologici in località La Mattonara, costituiti da peschiera romana e da una necropoli costituita da otto tombe a camera ipogea e due a fossa, al fine di una migliore valorizzazione e fruizione dell'area archeologica, si intende delocalizzare in tale zona la Stazione marittima.

Nella fattispecie si esprime parere favorevole all'ipotesi progettuale presentata nella sopraccitata riunione e si rimanda alle successive fasi di studio e di approfondimento l'accertamento della fattibilità e l'eventuale approvazione di tale ipotesi progettuale che servirebbe a meglio valorizzare il sito archeologico altrimenti isolato e circondato da incongruenti e sovraccaricate strutture portuali. > ;

- la **Soprintendenza per i Beni archeologici dell'Etruria Meridionale**, con nota n. 6949 del 23/12/2005: Si fa seguito alla riunione del 19.12.2005, presso codesta Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e all'esame del progetto preliminare di riqualificazione e valorizzazione dell'area interessata dalle preesistenti archeologiche ( tracce di un abitato preistorico, necropoli arcaica e peschiera romana ), consegnato alla Scrivente in data 19 c.m. a completamento delle prescrizioni impartite nelle nostre precedenti note in merito la realizzazione del suddetto 1° lotto funzionale ( cfr. ns. nota prot. 4194 del 16/05/2005 ). Considerato che alla disamina della documentazione prodotta relativa all'intervento di "musealizzazione" di tale settore è emersa una soluzione razionale che coniuga gli aspetti pratici-funzionalità del sito mediante percorsi pedonali con quelli storico/didattici-immediata comprensione e diffusione delle testimonianze antiche su tale settore del territorio, come suggerito dal ns. personale tecnico scientifico nel corso delle numerose Cabine di Regia, questa Soprintendenza esprime parere di competenza favorevole al progetto che completa la realizzazione del 1° lotto funzionale.

Si sottolinea, comunque, la necessità di verificare collegialmente le destinazioni d'uso degli ambienti moderni all'interno del percorso mussale, al fine di garantire la compatibilità con il settore storico riqualificato, a tutela del decoro delle testimonianze storiche.

- la **Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici**, a conclusione, dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, con parere prot. n° DG BAP/S02/34.19.04./447/2006 del 10/01/2006, acquisite le valutazioni delle Soprintendenze di settore e il parere istruttorio della Direzione Generale per i beni archeologici, ha ritenuto di poter concordare con i suddetti pareri favorevoli, nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite, con le seguenti ulteriori prescrizioni:

- il progetto di **Riqualificazione dell'Area Archeologica denominata "La Mattonara"**, presentato allo stato di progettazione preliminare, dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione definitiva ed esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici del Lazio- Sezione Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Lazio;

- l'**Autorità Portuale di Civitavecchia**, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette

b



**Ministero**  
**per i Beni e le Attività Culturali**

*Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea*

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

*opere di riqualificazione, dovrà sottoscrivere un Protocollo di Intesa con le citate Soprintendenze, nel quale sia previsto un cronoprogramma che evidenzi le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste;*

*- alle Soprintendenze di settore dovrà essere data preventiva comunicazione della data di inizio lavori delle opere previste nel 1° Lotto funzionale dell'HUB Portuale, anche per quanto attiene alle opere di cantierizzazione;*

*- ogni eventuale prescrizione, dettata da altri Enti e/o Amministrazioni coinvolte nella presente procedura, che dovesse incidere direttamente o indirettamente su aree o beni vincolati tutelati, dovrà essere sottoposta all'approvazione di questo Ministero.*

**CONSIDERATO** che la **Delibera Cipe del 21/12/2007 n.140** e ha approvato i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti e la **Delibera Cipe del 25/01/08 n.2** ha approvato il progetto definitivo della Darsena servizi.;

**CONSIDERATO** che l'**Autorità Portuale di Civitavecchia**, con apposita istanza prot. n. 15891 del 02/12/2008, ha trasmesso a questa Direzione Generale "Integrazioni spontanee" al progetto per il "Prolungamento Antemurale - Ampliamento Antemurale - Terminal Container - Banchina Nord" e, a seguito delle riunioni tecniche svoltesi presso questa Direzione Generale in data 08/01/09 e 09/02/09 alle quali hanno partecipato i rappresentanti dell'Autorità portuale di Civitavecchia, ha trasmesso alle Soprintendenze di settore e a questa Direzione Generale apposita istanza prot. n. 0002060 del 10/02/2009, acquisita agli atti con prot. n. 34.19.04/ 4434 fasc. 73 del 01/04/2009, una "Documentazione integrativa e riepilogativa" degli interventi e delle approvazioni rilasciate dai vari Enti.

**CONSIDERATO** che la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di RM-RI-VT**, con nota n. 34.19.04/15.18 del 18/02/2009 pervenuta a questa Direzione Generale in data 10/03/09 ed acquisita agli atti con prot.n.34.19.04/4485 del 02/04/09 ha espresso il seguente parere: *A riscontro della nota n.34.19.04/872 del 20 gennaio 2009 di codesta Direzione Generale ricevuta il 26 gennaio 2009 e prot.ia al n.2141 del 2 febbraio 2009,concernente la richiesta di parere endoprocedimentale relativo al procedimento di VIA della variante al Piano regolatore, denominata PRP 2004,concernente le seguenti opere: a) darsena traghetti; b)darsena servizi; c) prolungamento della diga foranea antemurale Cristoforo Colombo; d) prolungamento banchina n.13; e) nuovo accesso al bacino storico; f)ampliamento Terminal crocieristico e nuove banchine commerciali; g) ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano posto tra il bacino storico ed il porto commerciale; h) viabilità principale;i) riqualificazione delle banchine del bacino storico; j)molo di sottoflutto della darsena grandi masse, considerato che le opere sopradescritte risultano esaurientemente giustificate dalle necessità funzionali delle attività portuali e correlate all'attuazione del progetto di delocalizzazione e di sviluppo verso nord del porto di Civitavecchia ed alla conseguente possibilità di riconversione e valorizzazione turistica e culturale dell'antico porto traiano, considerato che a parere della Scrivente le opere previste rappresentano nel complesso un miglioramento dell'architettura portuale e non configgono con rilevanti e visibili valori paesaggistici, si esprime, per quanto di competenza, relativamente al procedimento di VIA, parere favorevole all'accoglimento della Variante al piano regolatore denominata PRP2004. Si evidenzia che il nuovo accesso al bacino storico (e), il ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano posto tra il bacino storico ed il porto commerciale (g), la riqualificazione delle banchine del bacino storico (i) in quanto interessanti l'antico porto romano sono soggette ad*



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

autonoma autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/04 che verrà rilasciata a seguito dell'elaborazione dei progetti definitivi delle opere.

**CONSIDERATO** che la Soprintendenza per i Beni archeologici dell'Etruria Meridionale, con nota n. 1434 del 16/02/2009, pervenuta a questa Direzione Generale in data 05/03/09 ed acquisita agli atti con prot. n. 34.19.04/4478 del 02/04/09 ha espresso il seguente parere:

La valutazione generale degli elaborati relativi alle opere in oggetto inoltrate da codesta Autorità Portuale in data 05/12/2008 reitera e conferma quanto già espresso dalla Scrivente nelle precedenti note con le quali si esprimeva un parere di massima favorevole ma sempre subordinato a puntuali prescrizioni sia per la variante di PRP sia per la realizzazione dei singoli progetti ricadenti e nel settore del porto c.d. "storico", ivi compresi quelli di riqualificazione, sia nell'area di costa localizzata per l'ampliamento delle attività commerciali ed energetiche (cfr. le seguenti note prot. 15120/1996, prot. 11625/1998, prot. 12467/2001, prot. 4506/2002, prot. 7446/2002, prot. 403/2003, prot. 4847/2003, prot. 5050/2003, prot. 4194/2005).

Nello specifico si osserva che il I stralcio funzionale del progetto esecutivo relativo all'ampliamento dell'antemurale C. Colombo finalizzato alla fornitura di un maggior spazio nell'area crocieristica del porto con migliori condizioni di sicurezza per il pubblico dei viaggiatori si presenta come opera di completamento di struttura già esistente e operativa; inoltre l'ampliamento è previsto sul fronte "mare aperto" e non verrebbe ad interferire con il profilo dell'antico porto traiano. Pertanto in linea di massima si esprime una valutazione favorevole all'integrazione del primo progetto di PRP. Tuttavia si sottolinea che già nella nostra nota prot. 4194 del 16/05/2005 si evidenziava la necessità di acquisire un progetto di riqualificazione e valorizzazione delle preesistenze archeologiche relative alla necropoli arcaica e alla peschiera romana della Mattonara, in parte già note all'inizio del XX secolo e in parte completate e restituite integralmente nel corso delle indagini eseguite nel 2002. 03 quale condicio sine qua non per l'autorizzazione definitiva delle opere del I lotto funzionale. A tale proposito si torna a ribadire che le due realtà - integrazione e realizzazione di opere integrative al precedente PRP sono strettamente connesse alla definitiva musealizzazione delle testimonianze archeologiche della Mattonara e della Buca di Nerone. Anche le opere di banchinamento del Terminal Container rappresentano un completamento funzionale di un terminale fronte di accosto già per un terzo esistente; il parere di massima, anche per questa opera, è favorevole con le medesime prescrizioni sopra menzionate in relazione alle strutture emerse. Le opere strategiche nel progetto preliminare comprendono il prolungamento della diga di sopraflutto e l'allargamento della banchina n. 13. Tali opere rientrano nella definizione del nuovo terminal crocieristico già a suo tempo esaminato senza la richiesta di particolari prescrizioni. Più complesso e rischioso è il progetto del nuovo accesso al bacino storico i cui lavori ricadono nello specchio d'acqua interno e prossimo sia alla linea di costa originaria sia alla reale ubicazione del porto traiano. Pertanto tutte le fasi di demolizione e successiva realizzazione del canale di accesso andranno precedute da indagini subacquee di verifica dei fondali. Meno critica è la costruzione di un ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano i cui plinti di fondazione andranno ad inserirsi sul terrapieno moderno di risulta dell'area dragata. Si esprime, infine, parere favorevole alla sistemazione del Fosso del Buonaugurio nel tratto della Foce del medesimo purché il tombamento del fosso e la rimodulazione dell'alveo siano precedute da un'indagine delimitata alle spallette del corso d'acqua.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434514 - Fax 06/58434416

**CONSIDERATO** che la Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici, acquisite le valutazioni trasmesse dalla suddetta Soprintendenza per i Beni AP di RM-RI-VT a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, ha espresso il seguente parere istruttorio (trasmesso con nota prot. N.8538 del 14/04/09 pervenuta a questa Direzione Generale con nota prot. 34.19.04/5089 del 16/04/09): *In ottemperanza al D.P.R. 233/2007, art.7 comma 2 lett.i) si riscontra la richiesta...Al riguardo, valutato che il Piano Regolatore portuale 2004 in esame prevede interventi interessanti l'antico porto romano soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.42/04 e s.m.i., Parte seconda - Titolo I la Scrivente ritiene che detto piano possa considerarsi di larga massima ammissibile, purchè, nei successivi livelli di progettazione delle opere propedeutiche e correlate alla realizzazione degli interventi programmati, sia preventivamente acquisita l'autorizzazione ai sensi dell'art.21 dello stesso D.Lgs.42/04 così come indicato dalla competente Soprintendenza con propria nota n.3228 del 18/02/09.*

**CONSIDERATO** che la Direzione Generale per i Beni Archeologici, acquisite le valutazioni trasmesse dalla suddetta Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, Sezione Etruria Meridionale, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto ha espresso il seguente parere istruttorio (trasmesso con nota prot.N.3942 del 14/04/09, pervenuta a questa Direzione Generale con nota prot.34.19.04/5072 del 16/04/09): *Con riferimento alle opere in oggetto, la scrivente Direzione generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale con la nota n.1434 del 16/02/09, concorda con le prescrizioni ivi espresse.*

**PRESO ATTO** che l'Autorità Portuale, ancorché non ricompresi nel presente procedimento, ha trasmesso i progetti definitivi di riqualificazione "La Frasca" e la "Mattonara" in data 16/04/09

**PRESO ATTO** che la Direzione Regionale del Lazio ha trasmesso con nota n. 34.19.04/187 del 15/06/09 e pervenuta a questa Direzione Generale con nota prot.8248 del 22/06/09 i seguenti pareri della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di RM-RI-VT e della Soprintendenza per i Beni archeologici del Lazio, Sezione Etruria Meridionale

- la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di RM-RI-VT: *In merito all'oggetto emarginato si esprime per quanto di competenza parere favorevole all'esecuzione degli interventi di riqualificazione paesaggistica della pineta La Frasca e dell'area archeologica La Mattonara. Per quanto concerne gli interventi di riqualificazione del lungomare fronteggiante la pineta La Frasca, considerando il particolare ambiente marino e l'utilizzo pubblico dei servizi, si raccomanda di porre particolare attenzione nella scelta dei materiali che dovranno assicurare la più elevata curabilità, idonee caratteristiche di resistenza ad atti vandalici e minime necessità di manutenzione al fine di preservare nel tempo la qualità architettonica del progetto.*

- la Soprintendenza per i Beni archeologici dell'Etruria Meridionale: *Sono pervenuti a questo Ufficio i due progetti definitivi (ns. prot. 3628 del 16.04.2009) relativi, distintamente, alla riqualificazione della Mattonara e della Frasca.*

*Per quanto riguarda la zona denominata La Mattonara, cui si aggiunge l'adiacente settore definito Buca di Nerone, ove è stata eseguita nel 2003 una campagna di scavo con risultati estremamente importanti tali da richiedere un drastico intervento di musealizzazione dei ritrovamenti archeologici, risolutivo per l'adozione del PRP, questa Soprintendenza comunica che il progetto presentato ha pienamente considerato sia l'aspetto storico-archeologico che il risvolto funzionale dell'area destinata all'attività industriale, cantieristica navale e produttiva connessa ai traffici portuali.*



Ministero

## per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

Si evidenzia, inoltre, la positività di un percorso pedonale e ciclabile che accompagna i visitatori nell'area storica scendendo alla quota archeologica e destinando un polo informativo e di servizi come punto di partenza del sito. Infine, il progetto definitivo, rispetto al precedente preliminare, considera il completamento delle indagini, la manutenzione delle strutture archeologiche, una musealizzazione secondo principi moderni, all'interno di un settore portuale che in tutto risponde alle funzioni strettamente industriali e marittime per cui è stato realizzato.

Pertanto, il parere di competenza al progetto presentato è assolutamente favorevole. Le fasi di riqualificazione saranno, di volta in volta, eseguite contestualmente alle verifiche e al controllo in corso d'opera da parte della Scrivente.

Per quanto riguarda il progetto della Pineta La Frasca, questa Soprintendenza conferma che l'area con DM 20.04.2009 è sottoposta a tutela per la sua rilevanza archeologica, insistendo su detta zona l'insediamento romano di Columna. Pur esprimendo parere favorevole all'intervento di recupero naturalistico e archeologico, tuttavia, si formulano le seguenti osservazioni:

- l'area di parcheggio denominata nel progetto di riqualificazione Columna va arretrata rispetto alla linea di costa perché non incida sulle preesistenze archeologiche.
- la realizzazione di impianti idrici, fognari ed elettrici dovrà essere preceduta da puntuali verifiche tecnico-archeologiche sul terreno interessato da suddette installazioni.
- il percorso ciclo pedonale per quanto non modifichi il piano di calpestio va, tuttavia, sottoposto a costanti controlli, specie nella fascia a sud dell'area, in prossimità del parcheggio denominato Cappelletto, ove sono concentrate numerose preesistenze archeologiche.
- tutte le opere, infine, di completamento della riqualificazione (recinzioni, eventuali strutture ricettive, servizi igienici, cartellonistica, etc., etc.) ivi comprese le azioni di radamento naturalistico selettivo e i nuovi impianti vegetazionali, dovranno essere valutate dopo un'attenta e puntuale indagine sui settori interessati dai singoli interventi e, comunque, non dovranno implicare movimenti di terra profondi e dovranno essere soprattutto compatibile con la valenza storico-archeologica del sito.

VISTE le valutazioni delle Soprintendenze di settore; acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per i beni archeologici; acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici, esaminati gli elaborati progettuali e lo Studio di Impatto Ambientale, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, la Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea **concorda con il parere favorevole e con tutte le prescrizioni**

indicate dalle suddette Soprintendenze, dalla Direzione Generale per i beni archeologici, dalla Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici e, precisando che l'Autorità Portuale Civitavecchia, dovrà osservare scrupolosamente tutte le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti nei precedenti Decreti VIA e pareri, si specifica, in particolare, che:

- il progetto di Riqualificazione e musealizzazione delle preesistenze archeologiche relative alla necropoli arcaica e alla peschiera romana della Mattonara e della Buca di Nerone dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di RM-RI-VT;
- la sistemazione del Fosso del Buonaugurio nel tratto della Foce del medesimo il tombamento e la



**Ministero  
per i Beni e le Attività Culturali**

*Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,  
l'architettura e l'arte contemporanea*

Servizio II - Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma  
Tel. 06/58434334 - Fax 06/58434416

rimodulazione dell'alveo dovranno essere preceduti da un'indagine scientifica delimitata alle spalle del corso d'acqua.

- le opere di banchinamento del Terminal Container dovranno essere strettamente connesse alla definitiva musealizzazione delle strutture emerse.
- il progetto di Riqualficazione per il nuovo accesso al bacino storico romano (e) (i lavori del nuovo accesso al bacino storico ricadono nello specchio d'acqua interno e prossimo sia alla linea di costa originaria sia alla reale ubicazione del porto traiano), il ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano posto tra il bacino storico ed il porto commerciale (g), la riqualficazione delle banchine del bacino storico (i) interessanti l'antico porto approvato allo stato di progettazione preliminare da questo Ministero con nota n.ST/408/36859 del 07/11/03, dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione definitiva ed esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici dell' Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di RM-RI-VT.
- l'Autorità Portuale di Civitavecchia, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette opere di riqualficazione, dovrà sottoscrivere un Protocollo di Intesa con le citate Soprintendenze, nel quale sia previsto un cronoprogramma che evidenzi le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste.

Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere sottoposte alla verifica di ottemperanza da parte di questa Amministrazione.

**Il Direttore Generale  
Arch. Francesco Prosperetti**



IL PRESENTATO SI  
COMPONE DI N. 9 PAGINE  
COMPRESA LA PRESENTE



**Dirigente Area 11  
Arch. Roberto Fiorelli**

**Il Direttore  
Dott. Ing. Bernardo Macio Fabrizio**



**REGIONE LAZIO**

DIPARTIMENTO TERRITORIO  
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TR

ALLEG. alla DELIB. N. 121 R

DEL 23 MAR 2012

ALL. B3

AREA 2S/04 "VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - DANNO AMBIENTALE"

Prot. 157253

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale  
E. prot. DSA - 2009 - 0022297 del 18/08/2009  
Roma, li 11 AGO. 2009

→ Al Ministero Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
Direzione Generale per la salvaguardia ambientale  
Via Colombo Cristoforo, 44  
00147 Roma (RM)

e p.c. Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione PARC servizio II  
Via di San Michele, 22  
00153 Roma



Oggetto : trasmissione determinazione regionale n. 133400 del 31.07.09 relativa alla Variante di Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia

Si trasmette per il seguito di competenza la pronuncia di compatibilità ambientale espressa da questa Amministrazione sul procedimento in oggetto.

Il responsabile del procedimento

Arch. Paola Pezone

Il Dirigente dell'area VIA

Arch. Luca Colosimo

IL PRESENTE ATTO SI  
COMPONE DI N. 15 PAGINE  
COMPRESA LA PRESENTE

Dirigente Area 11  
Arch. Roberto Fiorelli

*Luca Colosimo*





**REGIONE LAZIO**



**Dipartimento:** DIPARTIMENTO TERRITORIO  
**Direzione Regionale:** AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI  
**Area:** VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

### DETERMINAZIONE

N. 133400 del 31 LUG. 2009

Proposta n. 11583 del 26/06/2009

**Oggetto:**

Pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di variante al piano regolatore portuale di Civitavecchia

**Proponente:**

Estensore	GIZZI ANNA LIDIA	<i>[Signature]</i>
Responsabile del procedimento	ARCH. PAOLA PELONE	<i>[Signature]</i>
Responsabile dell' Area	L. COLOSIMO	<i>[Signature]</i>
Direttore Regionale	G. BARGAGNA	<i>[Signature]</i>
Direttore Dipartimento	R. DE FILIPPIS	<i>[Signature]</i>
Protocollo Invio		23 LUG. 2009
Firma di Concerto		169542 31 LUG. 2009

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



OGGETTO: PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE PER IL PROGETTO DI  
VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO TERRITORIO

VISTA la L.R. n.6 del 18 febbraio 2002, inerente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché le disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;

VISTO il Regolamento Regionale n.1 del 6.09.2002 e ss.mm.e ii;

VISTA la D.G.R.L. n.734 con la quale è stata istituita la figura del Direttore del Dipartimento;

VISTA la D.G.R.L. n.734 del 28.09.2007, con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore del Dipartimento Territorio al Dr. Raniero De Filippis;

VISTA la D.G.R.L. n. 801 del 26.10.2007 con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli all'Arch. Giovanna Bargagna;

VISTA la L.R. n.25.2001 norme in materia di Programmazione Bilancio e Contabilità Regionale;

VISTE le L.R. nn.26 e 27 del 28 dicembre 2007 riguardanti rispettivamente la Legge Finanziaria Regionale e il Bilancio di previsione della Regione Lazio per l'esercizio finanziario 2008;

VISTE le Direttive comunitarie del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985 e 97/11/CE del 3 marzo 1997, concernenti la "Valutazione di impatto ambientale di particolari progetti pubblici e privati";

VISTO il D.P.C.M. 10 agosto 1988 n.377, recante regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale;

VISTO il DPCM del 27 dicembre 1988 concernente Norme Tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale;

VISTO l'art.35 2 ter D.Lgs 152/06 "Norme in materia ambientale", così come modificato dal D.Lgs 4/08;

VISTA la L.R. n.6 del 7.06.99, che all'art.19 richiama l'assunzione degli atti amministrativi a carico dei dirigenti e che all'art. 46, nelle more dell'emanazione della apposita legge regionale che disciplini la materia, dà attuazione alle Direttive Comunitarie in materia di VIA ed individua fra l'altro l'Autorità competente in materia di VIA nell'apposita struttura dell'Assessorato Utilizzo, Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, oggi Assessorato all'Ambiente e Cooperazione tra i Popoli;

PRESO ATTO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha depositato presso questa Autorità competente copia dello studio di impatto ambientale relativo al progetto di variante del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia 2004 e ha provveduto a pubblicare sul quotidiano 'Il Messaggero' e 'Il Sole 24 Ore' l'annuncio di avvenuto deposito;

CONSIDERATO che in data 18.06.2009 la competente Area ha redatto la relazione istruttoria;

Copia conforme all'originale



RITENUTO di dover procedere all'espressione del parere di competenza ambientale, sulla base dell'istruttoria tecnica effettuata dagli uffici dell'Area V.I.A.;

DETERMINA

1. di approvare il giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni, espresso con l'istruttoria soprarichiamata, che si allega quale parte integrante della presente determinazione.
2. di stabilire che la presente determinazione sarà inoltrata per il giudizio di compatibilità ambientale al competente Ministro dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare.

Il Direttore  
Dr. Raniero De Filippis

COPIA CONFERMATA ALL'ORIGINALE



**DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO**

**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI  
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE**

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

**PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE RELATIVA AL PROGETTO DI  
VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CIVITAVECCHIA 2004**

**PROCEDURA**

Direttiva 85/337/CEE

Direttiva 97/11/CE

Ex art. 6 della Legge 8 luglio 1986 n. 349

D.Lgs 152/2006, come modificato dal D.Lgs 4/2008

L.R. 11/08/2008 n.14

L'Estensore Arch. Monica Angeli

Il Responsabile del Procedimento Arch. Paola Pelone

Il Dirigente e dell'Area V.I.A.: Arch. Luca Colosimo

Roma, 18.06.09

VISTE le Direttive comunitarie del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985 e 97/11/CE del 3 marzo 1997, concernenti la "Valutazione di impatto ambientale di particolari progetti pubblici e privati";

VISTI i D.P.C.M. 10 agosto 1988, n.377 e 27 dicembre 1988 con i quali vengono individuate le componenti ambientali, nonché le modalità per la redazione degli studi di impatto ambientale;

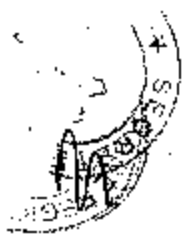
VISTA la legge 8 luglio 1986 n.349, istitutiva del Ministero dell'Ambiente, che all'art.6 comma n.4 stabilisce che il giudizio di compatibilità ambientale deve essere espresso dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, sentita la Regione interessata;

VISTO l'art.35 2 ter D.Lgs 152/06 "Norme in materia ambientale", così come modificato dal D.Lgs 4/08;

VISTO l'art.1 comma 19 della L.Reg.11.08.2008 n.14 che, in attesa della legge regionale di disciplina della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e della Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A) per i procedimenti di V.A.S. e di V.I.A. di competenza Regionale applica quanto previsto dalla parte II del D.L.gs 152/2006 e successive modifiche, nonché disposizioni dei commi 20,21,22,23,

VISTO l'art.46 della L.R. n.6 del 7/6/99 che individua come autorità competente in materia di V.I.A l'apposita struttura dell'Assessorato all'Ambiente;

Copia conforme all'originale



PRESO ATTO che in data 2 gennaio 2006 l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha depositato presso questa Autorità competente copia dello studio di impatto ambientale relativo al progetto di variante del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia 2004 e ha provveduto a pubblicare sul quotidiano 'Il Messaggero' e 'Il Sole 24 Ore' l'annuncio di avvenuto deposito;

PRESO ATTO che la suddetta documentazione è stata registrata da questa Autorità competente nel proprio elenco progetti con il n.2/2006;

PRESO ATTO che nei termini previsti dal comma 9 dell'art.6 della L.349/86 non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri sull'opera in oggetto;

**ESAMINATI** gli elaborati trasmessi:

- Quadri di riferimento Programmatico e Progettuale: Relazione
- Quadri di riferimento Programmatico e Progettuale: Allegati
- Allegato 1 Pareri in merito allo studio di Impatto Ambientale del Progetto Preliminare per la
- Opere Strategiche
- Allegato 2 Relazione Idrologica e Idraulica del fosso della Fiumaretta e del fosso del Buon
- Ausurio
- Allegato 3 Studio trasportistico del Porto di Civitavecchia
- Allegato 4 Analisi Costi e Benefici
- Quadri di riferimento Programmatico e Progettuale: Tavole
- QR Pgt 01 Inquadramento territoriale, scala 1:15000
- QR Pgt 02 Stato attuale e P.R.P. 2004, scala 1:15000
- QR Pgt 03 P.R.P. vigente, scala 1:5000
- QR Pgt 04 P.R.P. vigente e P.R.P. 2004, scala 1:5000
- QR Pgt 05 Schema generale della variante, scala 1:5000
- QR Pgt 06 PRG Comune di Civitavecchia e PRP 2004, scala 1:10000
- QR Pgt 07 Modello di assetto dell'attuale rete di accessibilità al porto, scala 1:15000
- QR Pgt 08 Modello di assetto della rete di accessibilità al porto prevista dal Piano, scala
- 1:15000
- QR Pgt 09 Scelte localizzative ed ambiti, scala 1:5000
- QR Pgt 10 Porto e territorio: unità funzionali, scala 1:15000
- QR Pgt 11 Porto e territorio: il progetto, scala 1:15000
- QR Pgt 12 Articolazione degli interventi, fasi 1, 2 e 3, scala 1:5 000
- QR Pgt 13 Fasi realizzative degli interventi e ubicazione delle aree di cantiere. Fase 1. Scala
- 1:5.000
- QR Pgt 14 Fasi realizzative degli interventi e ubicazione delle aree di cantiere. Fase 2. Scala
- 1.5000
- QR Pgt 15 Fasi realizzative degli interventi e ubicazione delle aree di cantiere. Fase 3. Scala
- 1:5000
- QR Pgt 16 Studio della viabilità portuale e piano delle aree di sosta principali, scala 1:5000
- Quadro di riferimento Ambientale: Relazione
- Quadro di riferimento Ambientale: Allegati
- Allegato 1 Metodologia per la stima delle emissioni in atmosfera da traffico marittimo
- Allegato 2 Rapporto della campagna di misurazioni fonometriche
- Allegato 3 Studio delle Attività Estrattive
- Allegato 4a
- Ricerca bibliografica per l'individuazione dei siti archeologici nel tratto di costa
- compreso tra le località Torre Valdaliga e Punta del Cimitero, comune di
- Civitavecchia
- Allegato 4b
- Prospezioni S.S.S. per l'individuazione dei siti archeologici nel tratto di costa
- compreso tra le località torre Valdaliga e Punta del Cimitero, comune di
- Civitavecchia
- Quadro di riferimento Ambientale: Tavole
- QR Amb 01 Carta delle stazioni di rilevamento fonometrico, scala 1:5.000
- QR Amb 02 Rendering 3D dello scenario ante-operam, scala 1:5.000
- QR Amb 03 Planimetria dello scenario ante-operam, scala 1:10.000
- QR Amb 04 Mappa acustica ad isofone dello scenario ante-operam, scala 1:10.000
- QR Amb 05 Rendering 3D dello scenario post-operam, scala 1: 5.000
- QR Amb 06 Planimetria dello scenario post-operam, scala 1:10.000
- QR Amb 07a Mappa acustica ad isofone dello scenario post-operam, scala 1, 10.000
- QR Amb 07b Planimetria dello scenario post-operam con ricettori corrispondenti ai punti di
- stazione fonometrica
- QR Amb 08 Carta fitonomico strutturale delle tipologie vegetazionali reali presenti 1:25000
- QR Amb 09 Carta fitonomico strutturale delle tipologie vegetazionali reali presenti 1:5000
- QR Amb 10 Carta degli ecosistemi reali presenti (area vasta) 1:25000
- QR Amb 11 Carta degli ecosistemi reali presenti 1:5000
- QR Amb 12 Componente Ecosistemi Naturali Carta Batimorfologica (01), scala 1 10000
- QR Amb 13 Componente Ecosistemi Naturali Carta Batimorfologica (02), scala 1 10000
- QR Amb 14 Componente Ecosistemi Naturali Carta Batimorfologica (03), scala 1:10000
- QR Amb 15 Componente Ecosistemi Naturali Carta Batimorfologica (04), scala 1:10000
- QR Amb 16 Carta Geologica 1:25000

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



- QR Amb 17 Carta Idrogeologica 1:25000
- QR Amb 18 Carta delle Intervisibilità o Vedute, scala 1:15.000
- QR Amb 19 Carta delle emergenze paesaggistiche e regime vincolistico, scala 1:15.000/1:5.000
- QR Amb 20 Carta dei Sistemi Paesaggistici, scala 1:15.000
- QR Amb 21 Caratteristiche Percettive dell'ambito territoriale esaminato, scala 1:15.000
- QR Amb 22 a Componente paesaggio: misure proposte. Molo del Bicchiere Sezione A-A', Scala 1:500
- QR Amb 22 b Componente paesaggio: misure proposte. Lato terra. Sezione B-B' Scala 1:500
- QR Amb 22 c Componente paesaggio: misure proposte. Lato Lazaretto. Sezione C-C', Scala 1:500
- QR Amb 23 Opere di sistemazione a verde. Scala 1:5.000
- Sintesi Non Tecnica: Relazione

**PRESO ATTO** che in data 20.11.06 prot. 0015624 acquisite da questa Autorità in data 27.11.2006 prot. 209365 ed esaminati gli elaborati trasmessi;

- el.n.5 sovrapposizione PRP vigente/opere strategiche/PRP2004
- el.n.6 interventi previsti nel PRP 2004-ampliamento antemurale
- el.n.7 interventi previsti nel PRP 2004-Prolungamento antemurale
- el.n.8 interventi previsti nel PRP 2004-terminal Commerciale-banchina nord

**PRESO ATTO** che in data 2.12.08 prot. 0015891 acquisite da questa Autorità in data 4.12.08 prot. 213769 ed esaminati gli elaborati trasmessi:

- ampliamento antemurale c. colombo-progetto esecutivo
- planimetria di progetto
- sezione tipo del nuovo terrapieno
- sezione tipo del raccordo con l'antemurale interno e Nord
- completamento funzionale terminal container banchina nord
- progetto esecutivo
- planimetria di progetto
- planimetria ubicazione sezioni tipologiche
- sezioni tipologiche a-a, b-b e c-c
- sezioni tipologiche
- prolungamento antemurale c. colombo, darsena servizi e darsena traghetti-progetto esecutivo
- sezioni caratteristiche di progetto tav. 1-2-3
- pianta e sezione trasversale pontili traghetti
- prolungamento antemurale colombo sezione tipo dell'opera
- opere strategiche per il porto di Civitavecchia-progetto preliminare
- planimetria generale di progetto
- prolungamento banchina 13 planimetria di progetto
- prolungamento banchina 13 planimetria di progetto sezione tipo del banchina mento e carpenteria cassone
- nuovo accesso al bacino storico sezioni tipo scogliera, sezioni tipo banchina
- nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale
- ponte mobile, planimetria a opera finita
- ponte mobile sezioni tipo

**PRESO ATTO CHE:**

- il Porto di Civitavecchia è classificato ai sensi della legge n. 84 del 1994 come Porto di rilevanza economica nazionale inserito nella categoria II, classe II;
- il PRP vigente, è stato approvato nel 1990 con voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, N. 669 del 28/3/1990 e con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 3252 del 27 dicembre 1990;
- il PRP 1990 ha parere di VIA positivo dalla Commissione di VIA del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali di cui al Decreto n. 2935 del 22/12/1997, deliberazione della Regione Lazio n.2933 del 20.05.1997, ad eccezione di un ulteriore bacino indipendente a Nord denominato Darsena Energetica Grandi Masse;
- il progetto della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, concernente la "Darsena Energetica-Grandi Masse" (DEGM), da realizzarsi in ambito portuale nel Comune di Civitavecchia ha ottenuto il parere positivo relativamente alla compatibilità ambientale con determinazione della Regione Lazio n.486 del 6.12.2001 e n.494 del 21.12.2001 e con il decreto VIA del MATT n. 6923 del 28/01/2002;
- nel decreto sopracitato la Regione Lazio per l'approvazione del DEGM richiedeva come compensazione un progetto di riqualificazione e recupero ambientale della pineta la "Frasca"



- attraverso la costituzione di un osservatorio ambientale con la partecipazione oltre alla Regione Lazio anche del Ministero dei Beni Culturali e del Ministero dell'Ambiente
- il decreto VIA 680 del 04/11/2003, di approvazione della centrale di Torre Valdalica, ha introdotto modifiche rispetto alla configurazione del molo di sottoflutto della Darsena Energetico-Grandi Masse, come approvato con il DEC VIA del MATT 6923/02 e determinazione della Regione Lazio n.1058 del 26.05.2003 e conseguentemente tale molo è stato escluso dalla perimetrazione dell'ambito del P.R.P. di Civitavecchia;
  - il progetto preliminare delle "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia" è stato preventivamente approvato dal CSLLP con voto n°185 reso nella seduta del 19.12.2003, con prescrizioni da ottemperare in sede di progettazione definitiva;
  - sul progetto preliminare di tali dieci opere strategiche si è espresso favorevolmente il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare dopo parere positivo con prescrizioni della Commissione Speciale VIA, con nota prot.GAB2004/842/BO1 del 20/12/03, con determinazione della Regione Lazio 124298, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche;
  - il CIPE, con la delibera 20 dicembre 2004, n. 103, ha approvato i progetti preliminari di dieci opere finalizzate al potenziamento di Porto di Civitavecchia, individuando tra esse un primo lotto funzionale costituito dal Prolungamento dell'antemurale Colombo, dalla Darsena traghetti e dalla Darsena servizi;
  - il CIPE, con la delibera 21 dicembre 2007, n. 140, ha approvato i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti e con la delibera 25 gennaio 2008, n. 2, ha approvato il progetto definitivo della Darsena servizi e con le medesime delibere ha disposto la concessione di finanziamenti per la realizzazione delle opere;
  - il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nel 2006 ha chiesto integrazioni al progetto stesso per una seconda verifica di ottemperanza conclusasi con esito favorevole con prescrizioni nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche sopra richiamata;
  - il Comune di Civitavecchia con deliberazione n. 80 adottata dal Consiglio Comunale nella seduta del 7.9.2004 ha espresso l'intesa al Piano Regolatore Portuale ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
  - il Comune di Civitavecchia con nota n.19123 del 29.04.2008 ha precisato che la DEGM è compatibile con la previsione degli strumenti comunali vigenti;

#### TENUTO CONTO CHE:

gli interventi nuovi previsti dal PRP 2004 e non ancora valutati con un'analisi ambientale sono:

- l'allargamento dell'antemurale Colombo
- il prolungamento dell'antemurale Colombo
- la realizzazione della Banchina Nord del Terminal Container.

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto di seguito riportato in corsivo, è estrapiato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dal richiedente.

*Motivazioni del piano regolatore portuale 2004*  
*L'Autorità Portuale del porto di Civitavecchia, divenuta nel frattempo Autorità dei porti dell'intera Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) predispose nel 2002 un Piano Regolatore sostitutivo di quello del 1990 e che aveva in animo di inviare al Ministero dei LL.PP. per la necessaria approvazione.*  
*Al termine del 2002, invece, si è concretizzata l'opportunità di procedere con i finanziamenti della Legge Obiettivo (L. 443/01), in quanto a livello governativo si è rinnovata la validità delle affermazioni precedenti, cioè che il porto di Civitavecchia costituisce uno dei nodi strategici per lo sviluppo nazionale dei trasporti.*  
*Pertanto gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale del 2002, secondo le indicazioni della legge suddetta, hanno costituito la base per la redazione di dieci progetti preliminari, inviati alla cosiddetta "Unità di Missione" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la quale doveva raccogliere le osservazioni degli Enti istituzionalmente preposti, al fine di stabilire l'accettabilità dei progetti stessi e inviarli quindi al CIPE per i successivi adempimenti. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n°185 reso nella seduta del 19.12.2003, ha ritenuto di poter approvare soltanto tre dei dieci progetti presentati, mentre ha richiesto integrazioni e o modifiche per gli altri sette progetti.*  
*Il Ministero dell'Ambiente, al quale i progetti sono stati inviati con il relativo SIA, ha espresso in proposito un parere favorevole con prescrizioni con nota prot.GAB20 04 842/BO1 del 20 12 03.*

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



L'Autorità Portuale di Civitavecchia ha provveduto tempestivamente all'esecuzione degli studi supplementari richiesti dal voto dell'Assemblea Generale del CSLPP e dalla Commissione VIA speciale del Ministero dell'Ambiente. In particolare le risposte alle prescrizioni sul SIA delle

Opere Strategiche sono state raccolte in un "Rapporto di Ottemperanza" redatto nell'ambito della progettazione definitiva delle tre opere del lotto.

L'Autorità Portuale, nell'ottica di costruire il quadro programmatico entro cui collocare le opere strategiche, ha ritenuto necessario approntare una nuova ed aggiornata versione del Piano Regolatore, denominata PRP 2004, la quale recepisce anche alcune ulteriori varianti studiate nel corso degli ultimi mesi.

Il presente Studio di Impatto Ambientale, che accompagna il PRP 2004, recepisce le prescrizioni sopracitate e non si discosta, quindi, nei contenuti dal SIA già approvato delle Opere Strategiche, ad eccezione del porto storico e della Darsena Energetica Grandi Masse, ricompresi nel nuovo Piano Regolatore Portuale.

Infatti, il recupero del porto storico e la valorizzazione delle risorse storico-monumentali sono posti alla base della strategia del Piano, attraverso l'allontanamento delle attività commerciali legate ai traffici marittimi.

In merito alla Darsena Energetica Grandi Masse, di rilevanza strategica negli obiettivi di Piano ai fini dello sviluppo del porto anche in relazione ai traffici commerciali, è stata già espressa dal Ministero dell'Ambiente pronuncia di compatibilità ambientale con prescrizioni nel DEC. 1746923 del 28.01.2002

#### **Inquadramento normativo del Nuovo Piano Regolatore Portuale**

Sono stati analizzati i seguenti strumenti urbanistici:

- Piano Generale dei Trasporti;
- Piano Regionale dei Trasporti;
- Nuovo Piano di Coordinamento dei Porti del Lazio;
- Piano Territoriale Regionale Generale;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Roma;
- Piano Territoriale Paesistico;
- Piano Regionale di Bonifica;
- Schema di Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve;
- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico.

Dal confronto è emerso che le linee adottate dal Nuovo Piano Regolatore Portuale sono congruenti con quanto previsto dai piani. In particolare:

- le aree a terra interessate dalla trasformazione dell'assetto portuale a seguito della realizzazione, sono destinate dal PRG di Civitavecchia a zona portuale, risultando in tal modo la destinazione d'uso conforme alle previsioni urbanistiche, seppur con una diversa configurazione finale del porto;

- le previsioni del nuovo PRP rientrano entro il quadro definito dal Piano Generale dei Trasporti, il quale inserisce il porto di Civitavecchia a pieno titolo entro il sistema portuale dell'Alto e Medio Tirreno;

- le trasformazioni previste sono in piena armonia con il Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio;

- la classificazione delle aree che verranno occupate dalle opere nel nuovo assetto portuale e la presenza di visuali panoramiche, secondo quanto riportato nei Piani Territoriali Paesistici della Regione Lazio, evidenziano l'inevitabile interferenza delle trasformazioni proposte e sono oggetto di valutazione nell'ambito della componente Paesaggio, presente all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale.

- il Piano Regionale di Bonifica non comprende zone all'interno dell'ambito portuale;

- il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) ha inserito nella cosiddetta zona P3 (PSA3) poi divenuta fascia "A" (PAI - Area a rischio di inondazioni molto elevato - Tempo di ritorno minore di 30 anni), il tratto del fosso della Fiumaretta immediatamente a monte della S.S. Aurelia per circa 3 km; pertanto, all'interno della SIA, è stato allegato lo Studio idrografico dei fossi del Prete e della Fiumaretta

#### **Quadro di riferimento progettuale**

##### **Aree territoriali e ambiti del Piano**

Il Piano Regolatore Portuale 2004, a livello localizzativo, propone una configurazione portuale articolata come segue:

- Porto Commerciale, articolato nelle seguenti aree territoriali ed ambiti:

- Area Enel;
  - Area Cantieristica Navale;
  - Darsena Energetica Grandi Masse;
  - Darsena Servizi;
  - Area produttiva connessa ai traffici portuali;
  - Darsena Traghetto;
  - Area Cerniera;
  - Terminal Commerciale;
  - Terminal Crocieristico;
  - Area Authority Trade Center.
- Porto Storico.

##### **Area ENEL**

L'area riservata all'attività delle Centrali ENEL, Torre Valdaliga Nord e Sud, è situata all'estremità settentrionale del porto. Essa è delimitata a Nord dal confine portuale, a Sud dall'area industriale destinata alla cantieristica navale, dalla Darsena Energetica Grandi Masse e dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord.

Negli obiettivi di Piano, l'area ENEL è funzionale all'allontanamento delle attività produttive dall'area urbana, volendo concentrare le attività portuali di natura più invasiva in prossimità del territorio industrializzato.

La superficie complessiva d'ambito è di 18.700mq.

##### **Area cantieristica navale**

L'area ENEL è situata all'estremità settentrionale del porto.



L'Area Cantieristica Navale è ubicata a Nord, a ridosso della Darsena Energetica Grandi Masse. Possiede un affaccio proprio sullo specchio acqua dello stesso darsena. E' accessibile dalla viabilità portuale principale. Obiettivo generale del Piano è lo sviluppo delle attività produttive legate alla riparazione e costruzione di imbarcazioni da lavoro e da diporto di dimensioni piccole e medie (fino a 30m l.f.). Tale sviluppo è da perseguire anche tramite la razionalizzazione nell'uso e nel potenziamento delle risorse territoriali.

La superficie complessiva d'ambito è di 42.000 m<sup>2</sup>.

**Darsena Energetica Grandi Masse**

La Darsena Energetica Grandi Masse è situata nella parte più settentrionale dell'area portuale. E' delimitata a Nord dall'Area Cantieristica Navale, a Nord-Est dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord e a Sud dalla Darsena Servizi.

Negli obiettivi di piano tale ambito possiede una rilevanza strategica ai fini dello sviluppo del porto anche in relazione ai traffici commerciali. La prossimità al tessuto industriale di Civitavecchia conferma tale vocazione.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 1.103.000 m<sup>2</sup>

**Darsena Servizi**

La Darsena Servizi è situata nella parte Settentrionale del Porto Commerciale, tra la Darsena Energetica Grandi Masse a Nord e la Darsena Traghetti a Sud. L'accesso via mare alla darsena, ubicato ad Ovest della stessa, è protetto dall'antemurale C. Colombo. L'accesso a terra è garantito dalla viabilità portuale principale.

Negli obiettivi di piano la Darsena Servizi è destinata ad ospitare le autorità di pubblica sicurezza (VVF; Guardia di Finanza; Carabinieri; Guardia Costiera), i servizi portuali (ormeggiatori; rimorchiatori, piloti), nonché la flotta peschereccia locale. Strategica ai fini del controllo è la posizione prossima all'imboccatura del porto commerciale.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 195.500 m<sup>2</sup>

**Area produttiva connessa ai traffici portuali**

L'area produttiva connessa ai traffici portuali, localizzata nella parte centrale del porto commerciale, si sviluppa lungo il confine portuale, tra l'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord e l'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso commerciale.

Negli obiettivi di piano tale area è destinata ad ospitare le attività industriali ed artigianali connesse alla movimentazione e trasformazione delle merci. Si tratta di attività già presenti all'interno del porto nonché di eventuali attività di nuovo impianto. La vicinanza al territorio industrializzato le conferisce il ruolo di tramite tra il porto e il territorio stesso. In tal senso la definizione degli interventi da parte dell'Autorità Portuale è subordinata al rispetto dei criteri e delle modalità di concertazione previste dal protocollo d'intesa per l'attuazione del piano integrato in ambito urbano sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30/06/2004.

E' accessibile in maniera diretta dalla viabilità portuale principale.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 257.500 m<sup>2</sup>.

**Darsena Traghetti**

Il Terminal traghetti è situato nella parte centro-settentrionale dell'area portuale. E' delimitato a Nord dalla Darsena Servizi, a Sud dal Terminal Commerciale. E' accessibile da terra direttamente dalla viabilità portuale principale.

La realizzazione di un terminale dedicato per il traffico di cabotaggio è giustificata dal ruolo che il Porto di Civitavecchia intende rivestire, in questo precipuo settore, nell'ambito del Sistema del Medio Tirreno. Lo scalo laziale, che, infatti, è già leader nei traffici con la Sardegna, sta costruendo la sua partecipazione attiva al Progetto "Autostrade del Mare".

Il nuovo terminal, oltre ad essere situato lontano dal centro abitato, fatto che ne consente il collegamento diretto alla rete autostradale, è dotato di idonei spazi per la sosta.

La componente funzionale caratterizzante è di attracco, attesa e servizio ai traghetti.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 336.600 m<sup>2</sup>

**Area cerniera e viabilità stradale**

Il Piano individua due Aree Cerniera all'interno del porto, poste a completamento della viabilità principale: una a Nord, a ridosso della Darsena Energetica Grandi Masse; una a Sud, alle spalle del Terminal Commerciale.

Considerata l'importanza strategica di tali aree in relazione al collegamento porto-territorio, la definizione degli interventi da parte dell'Autorità Portuale è subordinata al rispetto dei criteri e delle modalità di concertazione previste dal protocollo d'intesa per l'attuazione del piano integrato in ambito urbano sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30/06/2004.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 63.100 m<sup>2</sup> per l'area Nord e 131.700 m<sup>2</sup> per l'area Sud.

**Terminal commerciale**

Il Terminal Commerciale è delimitato a Nord dalla Darsena Traghetti, a Sud dall'Area Authority Trade Center e ad Est dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso commerciale.

E' stato realizzato per incrementare l'estensione delle banchine e delle superfici a terra dedicate al traffico merci rispetto alla situazione attuale. Tale nuova disponibilità di aree a terra consente di modernizzare l'attività portuale di Civitavecchia, sia in relazione al traffico merci varie sia al traffico merci in containers nonché al traffico delle rifuse solide.

Il Terminal è accessibile direttamente dalla viabilità portuale principale. La superficie complessiva dell'ambito è pari a 634.000 m<sup>2</sup> (area a terra).

**Terminal crocieristico**

Il Terminal Crocieristico occupa la parte della diga di sopralfutto compresa tra il prolungamento dell'antemurale C. Colombo a Nord e il Porto Storico a Sud, nonché lo sporgente antiguo.

La previsione di crescita nel settore crocieristico ha comportato la necessità di incrementare lo sviluppo lineare delle banchine e le aree a tergo dedicate.

La localizzazione del terminal in prossimità del porto Storico e della città ne conferma la vocazione turistica.

Le componenti funzionali caratterizzanti sono: La superficie complessiva dell'ambito è pari a 237.000 m<sup>2</sup> (area a terra).

**Area Authority Trade Center**

Tale area è situata nella parte meridionale dell'area portuale, delimitata a Nord dal Terminal Commerciale, a Sud dal Porto Storico e ad Ovest dal Terminal Crocieristico.



L'area è caratterizzata da una posizione strategica. Essa funge da cerniera tra Porto Commerciale e Porto Storico ed è, inoltre, prossima alla città. La componente funzionale caratterizzante è SD, ovvero servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici). La superficie complessiva dell'ambito è pari a 28.000 m<sup>2</sup>.

### **Studio della viabilità portuale e piano dei parcheggi**

#### **Porto Industriale**

La pianificazione del porto industriale individua nell'Ingresso Sud e nell'Ingresso Nord i due punti principali di accesso alle "Aree Cerniera" del nuovo porto, presso le quali si svolgono le prime attività di dogana, sicurezza e controllo del traffico e dalle quali si sviluppa la viabilità interna al porto.

#### **Ingresso Sud**

In corrispondenza dell'ingresso sud è prevista la realizzazione del completamento dello svincolo esistente del Raccordo Superstradale Civitavecchia-Viterbo che, nell'attuale configurazione, presenta due sole rampe a servizio del settore meridionale del porto, con la predisposizione prevista dei manufatti esistenti al raddoppio delle rampe per la destinazione opposta, verso nord.

#### **Ingresso Nord**

In corrispondenza dell'ingresso nord è prevista la realizzazione del collegamento con l'Area Industriale di Civitavecchia, che è a sua volta collegata con la S.S.1 Aurelia e il Raccordo Superstradale Civitavecchia-Viterbo.

Gli standard di progetto adottati per la strada sono i medesimi assunti per l'ingresso sud.

#### **Viabilità portuale di servizio e parcheggi**

La viabilità minore realizzata all'interno dell'area portuale viene distinta fra quella afferente il porto industriale e quella a servizio del porto storico.

#### **Porto Industriale**

La viabilità minore a servizio delle varie aree del porto industriale è stata predisposta e dimensionata al fine di poter guidare il traffico previsto lungo canali prestabiliti, secondo criteri volti alla tutela della sicurezza nella circolazione.

Nella parte meridionale l'intervento maggiore consiste nella viabilità di servizio al Terminal Crocieristico per il quale è previsto, in proiezione, con l'aumento del traffico crocieristico, un corrispondente elevato incremento di traffico "a terra".

La strada parte dall'Area cerniera Sud, segue il perimetro del Terminal Commerciale, oltrepassa l'Authority Trade Center, supera il ponte fra porto industriale e porto storico fino a raggiungere il Terminal Crocieristico. Lungo il percorso, un sistema di uscite distribuisce convenientemente i vari flussi a tutte le aree prospicienti. La strada lunga circa 1,6 km sarà, per alcuni tratti, a due corsie per senso di marcia al fine di consentire la gestione razionale del traffico e delle eventuali "code" di accumulo che dovessero verificarsi per possibili attese ai passaggi doganali.

In corrispondenza dell'Area Cerniera Sud sono presenti altre viabilità di breve percorrenza atte a servire il Terminal Granaglie e il Terminal Commerciale.

Nella parte mediana del porto industriale, all'altezza della rotonda "R3" è presente una seconda importante viabilità interna a servizio dell'Area produttiva connessa ai traffici portuali. Si tratta di una ampia strada di due corsie di 4,00 m, lunga circa 800 m, avente diramazioni atte a raggiungere i singoli lotti dell'area. Ancora nella parte mediana, in prossimità della rotonda "R3", di fronte all'accesso per l'Area produttiva, è presente la viabilità "V3" a servizio della Darsena Servizi, avente le medesime caratteristiche della viabilità "V2". Il tratto complessivo misura circa 1,1 km. Nella parte settentrionale del porto la viabilità "V4", con caratteristiche simili alle viabilità "V2" e "V3" e di circa 300 m, collega direttamente la rotonda "R2" dell'Area Cerniera Nord alle aree afferenti la Darsena Energetica Grandi Masse e la Cantieristica Navale. In punti del porto ritenuti ottimali è prevista la realizzazione di ampi parcheggi, distribuiti in numero rilevante ed adeguato alle necessità. In particolare, in prossimità delle aree doganali, sono presenti parcheggi "palmone" aventi funzione di area per il controllo doganale ed area di attesa per i veicoli destinati all'imbarco.

I parcheggi sono stati dimensionati sulla base del piano di sviluppo del porto ed al numero di accosti previsti per le varie banchine, anche in relazione alla presenza contemporanea di più unità navali.

L'area complessiva a parcheggio ammonta a 124.100 mq che, detratte le superfici di pertinenza della viabilità, consente un'offerta corrispondente a circa 750-800 stalli.

Altre aree destinate a parcheggio sono inoltre ubicate in prossimità dell'Authority Trade Center (5.000 mq) e dell'Ingresso Vespucci (15.000 mq). Ulteriori aree saranno infine previste in corrispondenza delle banchine e dei terminal in specifici punti che andranno individuate e definite in base alle attività di gestione ed esercizio dei singoli moli.

### **Quadro di riferimento ambientale**

#### **Atmosfera**

Il giudizio definitivo di valutazione della componente inquinamento atmosferico, ricavato dal confronto tra gli scenari ante-operam e post-operam, mostra che l'impatto ambientale sull'atmosfera prodotto dalle opere previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale e dal suo completo funzionamento a regime, risulta praticamente nullo e ben al di sotto dei limiti di legge. Sia le nuove arterie viarie, che il presumibile aumento del traffico mercantile all'interno del bacino portuale, non producono nuove situazioni di criticità per la qualità dell'aria. Pertanto, dall'analisi dell'interazione della componente Atmosfera con l'intervento progettuale, non sono scaturiti ambiti problema.

#### **Acustica**

##### **Impatti previsti:**

- Attività portuali: l'assetto delle attività portuali previste dal PRP2004 in uno scenario di esercizio massimo proiettato all'anno 2010, ha impatto acustico nullo ai ricettori abitativi; infatti, la realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio comporterà uno "spostamento" dei livelli acustici generati dall'attività portuale verso nord, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di ricettori abitativi. Oltremodo lo sviluppo areale del porto verso ovest e nord-ovest, allontana le fonti di rumore dalla porzione nord dell'area urbana come anche dagli insediamenti abitativi posti nell'intorno della S.S.1 Aurelia nord.

NOTA RELATIVA ALL'INQUINAMENTO



- **Infrastrutture:** la valutazione del clima acustico, nello scenario post-operum, evidenzia l'esistenza di emergenze acustiche derivanti dalla realizzazione delle sole seguenti infrastrutture:

- Bretella Nord
- Mediana Nord
- Bretella Sud
- Completamento Via Terme di Truiano

#### Accorgimenti di mitigazione

La progettazione definitiva ed esecutiva delle infrastrutture sopra riportate dovrà essere effettuata realizzando una puntuale valutazione di impatto acustico una volta fissati i tracciati definitivi e le loro caratteristiche geometriche, i flussi di progetto, gli effettivi flussi presumibili di esercizio, e la geometria specifica in relazione alla posizione dei singoli ricettori. Nel caso in cui la valutazione di impatto acustica verifichi il superamento dei limiti imposti dal D.P.R. 142/04 in relazione alla categoria della strada, alla ricadenza all'interno della fascia A o B di pertinenza acustica, ed alla tipologia del ricettore, dovrà essere redatta la progettazione delle opere di mitigazione del rumore stradale, conformemente a quanto stabilito dal D.M. 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e dagli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" (G.U. del 6 dicembre 2000, n. 285) e successive modifiche ed integrazioni. In merito a quest'ultimo D.M. si specifica che la valutazione di impatto e la progettazione delle opere di difesa acustica nelle modalità previste, spetta all'Ente gestore dell'infrastruttura, che nel contesto odierno e per le strade sopra citate non si configura nell'Autorità Portuale di Civitavecchia ricadendo le stesse al di fuori del confine portuale.

#### Suolo, Sottosuolo e Ambiente Idrico

##### Impatti previsti:

##### Suolo e sottosuolo

- **Reperimento del materiale (massi naturali e materiali sciolti):** in relazione ai massi naturali, una parte deriverà dai salpamenti di strutture già esistenti e per il resto si dovrà ricorrere ad apporti esterni (cave); per quanto riguarda i materiali sciolti, il reperimento sarà parzialmente garantito dai dragaggi e la restante parte da apporti da cava. L'attività estrattiva locale, compresa nel raggio di 40-50 Km dall'area portuale, è in grado di fornire i volumi necessari: l'impatto sull'ambiente è, quindi, dovuto allo sfruttamento di una risorsa naturale disponibile, ma non rinnovabile.
- **Trasporto e collocazione in opera dei massi naturali e dei materiali sciolti:** il trasporto dei materiali di cava dal sito di estrazione a quello di costruzione delle opere comporterà un aumento del traffico veicolare sulle infrastrutture stradali e, quindi, un impatto sulla qualità dell'aria e sulla componente rumore; per la trattazione specifica si rimanda alle componenti Acustica e Atmosfera del presente STA.

**Ambiente idrico:** La situazione delle acque di circolazione profonda e superficiale è sostanzialmente indifferente alle azioni direttamente od indirettamente indotte dalle nuove opere.

##### Accorgimenti di mitigazione ed interventi di qualificazione e miglioramento

- **Riduzione dei volumi di materiale:** è uno dei principali fattori di attenuazione; infatti, qualsiasi accorgimento possa essere preso, l'impatto delle opere sull'ambiente sarà tanto maggiore quanto più grandi saranno i volumi di materiale impiegato. In particolare risulta che, per il moio di sovrappiù a servizio della darsena grandi masse, alcune variazioni apportate alla sua disposizione in pianta rispetto a quanto inizialmente previsto, hanno comportato sensibili riduzioni di materiale da porre in opera; inoltre è indubbio il vantaggio prodotto dalla scelta progettuale di realizzare la diga frangiflutti con la tipologia a cassoni prefabbricati in calcestruzzo armato (invece della classica diga a scogliera), che consente un risparmio di materiale di circa l'80% oltre ad un rivitalizzo di materiale dragato (circa 100.000 m<sup>3</sup>) per il riempimento dei cassoni.
- **Utilizzo del materiale di dragaggio per le colmate:** questa scelta annulla e/o riduce sensibilmente gli impatti collegabili al reperimento di grandi quantitativi di materiale idoneo e alle operazioni di trasporto e posa in opera del materiale stesso.
- **Scelta delle cave:** un ulteriore elemento di attenuazione degli impatti, sia di tipo temporaneo che permanente, è da ricercare nella più opportuna scelta delle provenienze dei materiali. Dallo studio sulle attività estrattive presenti sul territorio, si è evinso che le cave autorizzate, esistenti nell'area compresa in un raggio di circa 40-50 Km dall'area portuale di Civitavecchia, sono in grado di sopperire alle ingenti quantità di materiali necessari.
- **Per i tratti di strada non asfaltata** si dovrà provvedere alla costante ammassatura della piattaforma stradale onde ridurre la dispersione delle polveri nell'atmosfera.
- **L'Ente Appaltante provvederà a mettere a punto e a far rispettare un protocollo per la "gestione ambientale del cantiere"** che tuteli tutti gli aspetti ambientali legati alle attività di cantiere per la realizzazione della colmata.
- **Gli impatti previsti sono tutti di tipo temporaneo** essendo limitati ai tempi necessari per la realizzazione dell'intervento.

##### Vegetazione, Flora, Fauna ed ecosistemi terrestri

##### Impatti previsti

- **L'unica area che potrebbe presentare una criticità e/o una sensibilità "intrinseca"** è quella dove è presente la Pineta della Frasca, situata sulla fascia costiera a Nord della centrale di Torre Valdaliga Nord. Gli interventi previsti dal Piano non generano impatti su tale area, per la quale lo stesso Piano prevede la riqualificazione e il recupero ambientale della pineta finalizzati ad una fruizione ludico-turistico-sportiva, in sintonia con le indicazioni del PTP, concernente i Boschi a tutela integrale, che prevede la salvaguardia, il mantenimento ed il rafforzamento dei caratteri del paesaggio.
- **Vegetazione, Flora, Fauna ed ecosistemi acquatici**
- **Impatti previsti**
- **Distruzione delle comunità in posto nelle zone di dragaggio e in quelle di imbonimento:** per quanto riguarda le opere da realizzarsi nella zona Nord, della prateria di Posidonio presente nei 32 ha circa di superficie appartenente al SIC IT 60000015, si stima che tra 4,8 ha e 9,6 ha, supponendo coperture del 15% e del 30%, rispettivamente, verranno definitivamente perduti. Altrettanto dicasi per quelle di fondo mobile dove verranno effettuati dragaggi e costruite opere marittime nella zona Sud.
- **Sostituzione delle comunità biologiche in posto.** Se la realizzazione di un porto comporta sempre la distruzione delle comunità bentoniche in posto, è altrettanto vero che essa comporta la sostituzione di tali comunità con altre che sono caratteristiche delle nuove condizioni ecologiche. Se da una parte i fondali a sedimenti sciolti sono oggetto di una ricolonizzazione che conduce a comunità diverse da quelle naturali, l'aggiunta di substrati duri (fannemurali, banchine) favorisce l'insediamento di comunità precedentemente assenti.

L'Ente Appaltante  
Civita' di Pomezia  
Aut. Ambientale



- Riduzione della trasparenza nella colonna d'acqua con conseguente alterazione quali quantitativa dell'irradianza. Tale evento interferisce con i processi fotosintetici della flora planctonica e bentonica, con particolare riferimento alla componente macrofita di quest'ultima.
- Effetti da aumento locale della rata di deposizione che, specialmente in profondità, può localmente interferire con l'alimentazione dei "filter feeders". - di contenimento dell'inquinamento atmosferico e i parte del rumore, in virtù delle attitudini biotecniche delle piante;
- di aumento del rapporto superfici permeabili-superfici impermeabili, con conseguenti benefici sul sistema idrico superficiale e profondo;
- di miglioramento del microclima locale, in dipendenza dei meccanismi di evapotraspirazione delle piante stesse.

**Interventi di mitigazione**

Le mitigazioni proponibili riguardano solo gli aspetti connessi con le tecnologie di dragaggio, ai fini di non generare torbide eccessive e persistenti, come già menzionato nei paragrafi che precedono.  
 La mitigazione principale consiste nell'adottare tecniche di dragaggio e di colmata che, pur in presenza di condizioni naturali favorevoli, come un campo dinamico modesto, atto quindi al mantenimento in sospensione di peliti ed eventuali inquinanti, siano caratterizzate da modeste generazioni di torbide.  
 Per quanto riguarda il rischio di dispersione di inquinanti le operazioni di cantiere devono prevedere i seguenti accorgimenti:

- tecniche di dragaggio capaci di minimizzare la generazione di torbide e la loro esportazione all'esterno del porto;
- tecniche di segregazione delle aree da imbonire capaci di minimizzare la creazione di torbide
- la destinazione del materiale dragato a terra; pertanto non sono previsti trasporti di materiale via mare.

Le procedure necessarie all'ottenimento delle autorizzazioni di cui al DM 24.01.96 preciseranno meglio la possibilità di risospensione di contaminanti intrappolati in fase sedimentaria.

**Opere di compensazione proposte**

- Si ritiene che le compensazioni prescritte dal DEC/1714 6923 del 28.1.02 in relazione alla Darsena Energetica Grandi Masse tengano conto anche della perdita ascritta alla porzione di SIC IT 6000005 interessato dal progetto previsti nel Nuovo Piano Regolatore; pertanto non si ritiene di dover proporre ulteriori trapianti.
- Intensificazione e ampliamento (ad esempio alla componente pelagica) del monitoraggio in corso di esecuzione da parte dell'Autorità Portuale; ciò dovrebbe avvenire nella zona interessata dai lavori, almeno durante l'escavo dei fondali e la realizzazione delle colmate.

**Salute pubblica**

**Impatti previsti:**

- Atmosfera: il giudizio definitivo di valutazione della componente inquinamento atmosferico, ricavato dal confronto tra il gli scenari ante-operam e post-operam, mostra che l'impatto ambientale sull'atmosfera prodotto dalle opere previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale e dal suo completo funzionamento a regime, risulta praticamente nullo e pertanto la realizzazione del porto è compatibile con la normativa sulla qualità dell'aria per la tutela della salute pubblica.
- Rumore:
  - Attività portuali: l'assetto delle attività portuali previste dal PRP2004 in uno scenario di esercizio massimo proiettato all'anno 2010, ha impatto acustico nullo ai ricettori abitativi; infatti, la realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio comporterà uno "spostamento" dei livelli acustici generati dall'attività portuale verso nord, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di ricettori abitativi. Oltremodo lo sviluppo areale del porto verso ovest e nord-ovest, allontanerà le fonti di rumore dalla porzione nord dell'area urbana come anche dagli insediamenti abitativi posti nell'intorno della SSI Aurelia nord;
  - Infrastrutture: la valutazione del clima acustico nello scenario post-operam evidenzia l'esistenza di emergenze acustiche derivanti dalla realizzazione delle sole seguenti infrastrutture:
    - Bretella Nord
    - Mediana Nord
    - Bretella Sud

**Completamento Via Terme di Traiano**

**Accorgimenti di mitigazione**

La progettazione definitiva ed esecutiva delle infrastrutture sopra riportate dovrà essere effettuata realizzando una puntuale valutazione di impatto acustico una volta fissati i tracciati definitivi e le loro caratteristiche geometriche, i flussi di progetto, gli effettivi flussi presumibili di esercizio, e la geometria specifica in relazione alla posizione dei singoli ricettori. Nel caso in cui la valutazione di impatto acustico verifichi il superamento dei limiti imposti dal D.P.R. 142/04 in relazione alla categoria della strada, alla ricadenza all'interno della fascia A o B di pertinenza acustica, ed alla tipologia del ricettore, dovrà essere redotta la progettazione delle opere di mitigazione del rumore stradale, conformemente a quanto stabilito dal D.M. 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e dagli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" (G.U. del 6 dicembre 2000, n. 285) e successive modifiche ed integrazioni. In merito a quest'ultimo D.M. si specifica che la valutazione di impatto e la progettazione delle opere di difesa acustica nelle modalità previste, spetta all'Ente gestore dell'infrastruttura, che nel contesto odierno e per le strade sopra citate non si configura nell'Autorità Portuale di Civitavecchia ricadendo le stesse al di fuori del confine portuale.

AVENDO valutato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti;



CONSIDERATO che:

- il PRP1990 aveva previsto una riorganizzazione del Porto Storico con una separazione fisica tra il Porto Storico e il Porto Commerciale, sottolineata anche dal recupero del patrimonio storico architettonico esistente, con lo scopo di svincolare i traffici di carattere commerciale ed industriale dal Porto Storico;
- la Regione Lazio, Area VIA, alla Conferenza dei Servizi del 24.12.2008 nota prot.225416, rappresentava che il Porto Storico di Civitavecchia doveva essere sottoposto a procedura di VIA a norma dell'art. 22 e seguenti del D.Lgs. 04/2008.
- risulta che l'area interessata dal progetto, è soggetta a vincoli di tipo paesaggistico ed ambientale, ai sensi del D. Lgs. n. 42 del 22/01/2004 e quindi tutte le attività in aree vincolate dovranno ottenere parere preventivo dall'Autorità preposta alla tutela dei suddetti vincoli
- con Determinazione della Regione Lazio del 6.12.2001 n.486 e successivo Dec.n. 6923 del MATT del 28.01.2002, riguardante il progetto della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia Darsena Energetica Grandi Masse, venne richiesta come compensazione il progetto di riqualificazione ambientale dell'area 'La Frasca';
- dalle integrazioni fornite in data 17.06.09, elaborato tav.1 data 20.06.2009 e relazione, riguardante chiarimenti sul 'sistema delle connessioni infrastrutturali' emerge lo studio della rete dei collegamenti tra l'infrastruttura portuale e il sistema infrastrutturale esterno sia viario e che ferroviario, al fine di realizzare delle connessioni stabili ed efficienti;

#### TUTTO CIO' PREMESSO

si esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale al progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia con le seguenti prescrizioni:

- - dovranno essere realizzati tutti gli interventi di viabilità e infrastrutturali previsti, in particolare:
  - l'adeguamento della bretella di collegamento S.S.248-A12 e il relativo svincolo sull'autostrada A12
  - il completamento delle rampe C e D di collegamento della S.S. 248 al porto;
  - il raccordo ferroviario Civitavecchia-Orte (il riavvio della linea è stato riconosciuto di interesse comunitario e la fermata in corrispondenza delle aree individuate nella Tav.1. dove è prevista la realizzazione della nuova stazione marittima);
  - la bretella nord con parte terminale di accesso all'ambito portuale;
  - dovranno essere prese tutte le misure per l'interdizione del transito sulla S.S. Aurelia del traffico pesante, in corrispondenza del centro abitato.
- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazioni previsti nei S.I.A. e successive integrazioni;
- dovranno essere rispettate le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti nei precedenti Determinazioni e Decreti VIA: determinazione della Regione Lazio n.486 del 6.12.2001 e n.494 del 21.12.2001 e con DEC VIA del MATT n. 6923 del 28/01/2002; DEC VIA del MATT 6923/02 e determinazione della Regione Lazio n.1058 del 26.05.2003; Commissione Speciale VIA, con nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, con determinazione della Regione Lazio 124298
- per quanto attiene il progetto di riqualificazione ambientale della pineta "la Frasca", area di considerevole valore archeologico, naturalistico e paesaggistico per la quale potranno essere realizzati solo interventi di tutela ambientale e valorizzazione dei beni storico-archeologici, al fine di completare l'ottemperanza prevista nel Decreto del Ministeriale soprarichiamato; dovrà essere attivata la procedura di verifica di ottemperanza;

INFORMAZIONE AI PROGRAMMI



- dovrà essere redatto uno specifico progetto del sistema portuale relativo agli impianti energetici, redatto ai sensi del D.lgs 192/2005, e s. m. i., con l'obiettivo di privilegiare l'uso di impianti che utilizzano fonti rinnovabili e di tecnologie ad alta efficienza (co-trigenerazione, impianti a condensazione, ecc.), e relativo all'elettificazione delle banchine;
- l'Autorità Portuale dovrà rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;

Il presente atto è stato emanato in attuazione dell'art. 35 comma 2 ter del Decreto Legislativo n. 152/2006 così come modificato dal Decreto Legislativo n. 4/2008, essendo l'istanza presentata in data antecedente all'entrata in vigore del citato decreto.

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Paolo Pelone

Il Dirigente dell'Area  
Arch. Luca Colosimo

Il Direttore della Direzione  
Arch. Giovanni Burgagna

IL PRESENTE ATTO SI COMPONE  
DI N. 15 PAGINE COMPRESA

LA PRESENTE

Dirigente Area 11  
Arch. Roberto Fiorelli

La presente copia fotostatica composta di N. 14 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 5.08.08



Il Direttore  
Dott. Ing. Leonardo Mario Fabrizio

21/08/2008 11:52