



GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 13/07/2012

=====

ADDI' 13/07/2012 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: MALCOTTI - SANTINI - SENTINELLI

DELIBERAZIONE N. 358

Oggetto:

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



OGGETTO: Approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, 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";

PREMESSO CHE:

- con Delibera del Consiglio Comunale di Fiumicino n. 90 del 27/05/1999 è stato approvato il progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino;
- con Decreto della Capitaneria di Porto di Roma n. 56 del 25/08/1999, il Capo del Compartimento Marittimo approva il suddetto progetto;
- con Delibera del Comitato Portuale n. 20 del 27/03/2003 è stata adottata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia la Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Fiumicino;
- con Voto 208 del 30/07/2004 l'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è del parere "che sulla proposta di aggiornamento del Piano Regolatore Portuale di Fiumicino con le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni formulate nei suesposti "considerato", possa essere espresso avviso favorevole" (All. A);
- con Delibera del Consiglio comunale di Fiumicino n. 105 del 19.11.2004 sono stati approvati i nuovi elaborati progettuali a seguito del voto di cui sopra;
- con Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n. 85 del 26/11/2004 è stato approvato il progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, già adottata con delibera sopra citata;
- con Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000007 del 16/02/2010 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali decreta giudizio positivo circa la compatibilità ambientale al progetto relativo alla Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino "(All.B) con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A.":
 - parere n. 187 del 15/12/2008 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA- VAS (All. B1);
 - nota prot. 4021 del 24/09/2009 con cui il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprime parere favorevole (All. B2);
 - Determinazione B2467 del 11/06/2009 con cui la Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni e raccomandazioni (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;



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 7376 del 14/05/2010, l'approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino;
- con nota 7721 del 21.06.2011 la stessa Autorità Portuale ha trasmesso la documentazione, e i relativi elaborati progettuali, di cui sopra;

VISTI:

- la Delibera del Consiglio Comunale di Fiumicino n. 90 del 27/05/1999;
- il Decreto della Capitaneria di Porto di Roma n. 56 del 25/08/1999;
- la Delibera del Comitato Portuale n. 20 del 27/03/2003 ;
- il Voto 208 del 30/07/2004 dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- la Delibera del Consiglio comunale di Fiumicino n. 105 del 19.11.2004;
- la Delibera dell'Autorità Portuale Civitavecchia n. 85 del 26/11/2004;
- il Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000007 del 16/02/2010 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. 187 del 15/12/2008 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA- VAS;
 - nota prot. 4021 del 24/09/2009 con cui il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprime parere favorevole;
 - Determinazione B2467 del 11/06/2009 con cui la Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni e raccomandazioni.
- le pubblicazioni relative al provvedimento di valutazione di impatto ambientale sono avvenute sui BURL parte terza n. 14 del 14/04/2010 e sulla Gazzetta Ufficiale parte seconda n. 37 del 27/03/2010;
- la nota 7376 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 Fiumicino;
- la nota 7721 del 21.06.2011, con cui la stessa Autorità portuale ha trasmesso la documentazione e i relativi seguenti allegati:

- Elaborati progettuali:
 - R 1 Relazione generale
 - R 2 Relazione di descrizione dei provvedimenti adottati in attuazione del voto del Consiglio Superiore n° 210 del 12.03.2004
 - All. 1: Relazione di accompagnamento del PR vigente
 - All. 2: Aggiornamento del Piano Preliminare di Coordinamento dei Porti del Lazio
 - All. 3: Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino. Estratti relativi al porto ed alla viabilità sovracomunale. Deliberazioni del Consiglio Comunale
 - All. 5: Confronto fra diverse configurazioni planimetriche alternative
 - All. 6: Impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti
 - All. 7: Aspetti idrologici ed idraulici (con calcolo canale fagatore). Trasporto solido ed interrimento del bacino portuale



358 13 LUG. 2012 R

- All. 8: Aspetti marittimi
- All. 9: Aspetti geologici e geotecnici
- All.10: Calcoli preliminari per il dimensionamento delle opere foranee
- All.12: Prove di navigabilità
- All.13: Parcheggi disponibili nell' area portuale
- All.14: Rapporto integrato preliminare di sicurezza
- All.15: Norme tecniche di attuazione del piano
- Tav.1: Piano Regolatore Portuale vigente e stato dei luoghi
- Tav.2: Stralcio del Piano Regolatore Generale urbanistico adottato
- Tav.3: Planimetria generale
- Tav.4: Raffronto tra P.R.P. vigente, il progetto di P.R.P. 2001, il progetto di P.R.P. 2002 e il PRP 2004
- Tav.5: Zonizzazione portuale
- Tav.6: Viabilità di accesso all'area portuale
- Tav.7: Flussi di traffico selezionato
- Tav.8: Raccolta e sversamento acque di esondazione
- Tav.9a: Planimetria con ubicazione sezioni tipo
- Tav.9b: Sezioni tipo - Tav.1
- Tav.9c: Sezioni tipo- Tav.2
- Tav.10: Modifica al tracciato degli oleodotti
- Tav.11: Sovrapposizione del nuovo PRP con il PRP vigente

➤ Integrazioni Sistema della Mobilità:

- Tavola 00.FIU.T04: (Trasporto Pubblico)
- Tavola 00.FIU.T05: (Viabilità)
- Tavola 00.FIU.T05bis: (Viabilità)

➤ Aggiornamento degli studi specialistici di idrodinamica e morfodinamica litoranea per la verifica delle possibili interferenze delle infrastrutture marittime contemplate dal Piano Regolatore Portuale di Fiumicino e dal nuovo Porto Turistico di Isola Sacra.

RITENUTO:

di condividere tutte le raccomandazioni, prescrizioni e condizioni contenute nel Voto 208 del 30/07/2004 dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (All.A) e nel Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000007 del 16/02/2010 (All.B) "con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A.":

- parere Commissione VIA n. 187 del 15.12.2008 (All.B1)
- parere Ministero per i Beni e le Attività Culturali, espresso con nota prot. 4021 del 24/09/2009 (All.B2)
- Determinazione B2467 del 11/06/2009 della Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli della Regione Lazio (All.B3)

che formano parte integrante della presente deliberazione;

All'unanimità



358 13 LUG. 2012 R

DELIBERA

Di approvare la Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino di cui alle premesse, con osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni espresse con voto n. 208 del 30/07/2004 dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (All.A) e con le prescrizioni, raccomandazioni e condizioni 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-2010/0000007 del 16/02/2010 (All.B) con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A:

- parere Commissione VIA n. 187 del 15.12.2008 (All.B1);
- parere Ministero per i Beni e le Attività Culturali, espresso con nota prot. 4021 del 24/09/2009 (All.B2);
- Determinazione B2467 del 11/06/2009 della Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli 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.

    
 Voto C S LLPP Voto C S LLPP parere Commissione parere Ministero Beni parere Regione Lazio
 n.208_30.07.2004 -1n.208_30.07.2004 -2 VIA Fco (All.B1).pdf Culturali Fco (All.B2).pdf Fco (All.B3).pdf

 
 All B Decreto All B (prima
 Interministeria VIA Fo parte).pdf

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

ROMA 19 LUG. 2012





13/07/2004 11:03

0665047931

AUTORITA FIUMICINO

PAG 1



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Presidenza
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma



ALLEG. alla DELIB. N. **358**
13 LUG. 2004

Prot. n. **7757**

Roma li **30 LUG. 2004**

Porti di Roma e del Lazio
Via del Pesce Volante
00054 FIUMICINO (RM)

OGGETTO: Affare N.208/2004 -Porto di Fiumicino - Piano Regolatore Portuale.

In relazione alla richiesta formulata con nota n. Prot. 7313 del 13 luglio 2004, si trasmette copia conforme del voto n.208, reso dall'Assemblea Generale in data odierna.



Il Segretario Capo:
(Firma) Pietro Ciavola

(Firma)



IL PRESENTE ATTO SI
COMPONE DI N. 29 PAGINE
COMPRESA LA PRESENTE
Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli

(Firma)



Consiglio Superiore
DEI
LAVORI PUBBLICI

Assemblea Generale

- PRESIDENTE
- SEGRETARIO GENERALE
- DIRIGENTE
- DIRIGENTE
- ...

Adunanza del 30.07.2004
N. del Protocollo 208

AUTORITÀ PORTUALE CIVITAVECCHIA

@@2004/00008913@@
@@23/08/2004@@

Porto di Fiumicino – Piano Regolatore Portuale.

ROMA

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota n. 7313 del 13.07.2004, con la quale l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso, per esame e parere il Piano Regolatore Portuale e le note n. 7782 del 23/07/2004 e n.7840 del 27.07.2004, con le quali l'Autorità stessa ha trasmesso alcuni elaborati aggiornati;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Reali, Sessa, Viale, D'Antonio, Da Deppo, Stura, Napolitano, Balducci, Piroddi, Fiadini, Albenzio)

(non hanno partecipato alla stesura del voto: Napolitano, Balducci ed Albenzio).

Handwritten signature: Pet / Sessa

Handwritten initials: PV

Handwritten signature: A



PREMESSO

Con nota n. 7313 del 13.07.2004 l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso il Piano Regolatore Portuale di Fiumicino che comprende i seguenti elaborati:

ELENCO ELABORATI

R 1: Relazione generale

R 2: Relazione di descrizione dei provvedimenti adottati in attuazione del voto del Consiglio Superiore n. 210 del 12.03.2004

ELENCO ALLEGATI ALLA RELAZIONE

All. 1: Relazione di accompagnamento del PR vigente

All. 2: Aggiornamento del Piano Preliminare di Coordinamento dei Porti del Lazio

All. 3: Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino. Estratti relativi al porto ed alla viabilità sovracomunale. Deliberazioni del Consiglio Comunale

All. 4: Studio sul turismo crocieristico nel bacino del Mediterraneo Occidentale

All.5: Confronto fra diverse configurazioni planimetriche alternative

All.6: Impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti

All.7: Aspetti idrologici ed idraulici (con calcolo canale fagatore). Trasporto solido ed interrimento del bacino portuale.

All. 8: Aspetti marittimi

All. 9: Aspetti geologici e geotecnici

All.10: Calcoli preliminari per il dimensionamento delle opere foranee

All.11: Computo metrico-estimativo sommario

All.12: Prove di navigabilità

All.13: Parcheggi disponibili nell'area portuale

All.14: Rapporto integrativo preliminare di sicurezza

All.15: Norme tecniche di attuazione del piano

All.16: Studio tecnico-economico di definizione dei flussi di traffico (da S.I.A.)

ELENCO TAVOLE

Tav. 1: Piano Regolatore Portuale vigente e stato dei luoghi

Tav. 2: Stralcio del Piano Regolatore Generale urbanistico adottato



Tav. 3: Planimetria generale

Tav. 4: Raffronto tra P.R.P. vigente, il progetto di P.R.P. 2001, il progetto P.R. 2002 e il progetto 2004

Tav. 5: Zonizzazione portuale

Tav. 6: Viabilità di accesso all'area portuale

Tav. 7: Flussi di traffico selezionato

Tav. 8: Raccolta e sversamento acque di esondazione

Tav. 9a: Planimetria con ubicazione sezioni tipo

Tav. 9b: Sezioni tipo – Tav. 1

Tav. 9c: Sezioni tipo – Tav. 2

Tav.10: Planimetria con indicazione della modifica al tracciato degli oleodotti

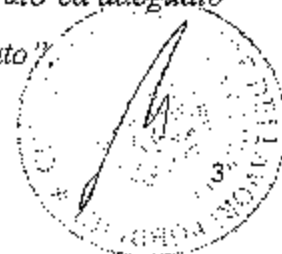
Tav. 11: Sovrapposizione del nuovo PRP con il PRP vigente

Il progetto in argomento trasmesso con nota n. 7313 del 13/07/2004, mantiene le funzioni portuali (pesca, merci con navi RO-RO, passeggeri traghetti e croceristi... etc) già previste nelle precedenti versioni esaminate da questo Consiglio (pareri espressi con voto n. 210/04 e con voto n. 418 del 26.10.2001) e costituisce un aggiornamento della precedente proposta di Piano Regolatore Portuale rivista e rielaborata sulla base delle prescrizioni contenute nel voto di questo Consesso n. 210 del 12/03/2004.

Perciò si riportano, a titolo di premesse, i "considerato" del suddetto voto n. 210 del 12.03.2004 ed alcuni stralci significativi della Relazione Generale che accompagna il progetto, dove sono illustrate, tra l'altro, le principali modifiche apportate alla precedente versione di P.R.P.

Voto n. 210 del 12.03.2004 – Considerato.

L'Assemblea rileva, in via preliminare, che la proposta di Variante al vigente Piano Regolatore Portuale di Fiumicino in esame – che non è possibile qualificare come variante nel senso proprio del termine, ma considerare "un aggiornamento" alla luce dell'art. 27 – III comma – della legge 28.01.1994, n. 84, e che, pertanto, si configura come una nuova pianificazione -- è già stata esaminata da questo Consesso con parere n. 418 del 26/10/2001. Con tale parere si è restituita la proposta di P.R.P. affinché fosse rivisto, integrato ed adeguato secondo le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni espresse nei "considerato".



Queste ultime, come successivamente evidenziato, riguardano gli aspetti idraulici, urbanistici, di sicurezza, di viabilità e di funzionalità.

La proposta di Piano Regolatore Portuale attualmente all'esame dell'Assemblea, per quanto desumibile dagli atti trasmessi - che non comprendono una planimetria di raffronto tra la precedente proposta di P.R.P. e quella attualmente in esame, planimetria indispensabile ai fini dell'esame richiesto - riprende la proposta già esaminata; infatti quest'ultima sembra differenziarsi soltanto per quanto riguarda la tipologia delle opere di protezione dell'imboccatura del porto-canale e la connessione tra la nuova darsena ed il porto-canale stesso.

L'Assemblea, pertanto richiama innanzi tutto, tutte le pertinenti osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse nel precedente voto.

Sotto il profilo funzionale, la proposta di P.R.P. prevede, in parziale adesione all' "Aggiornamento del Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio", del 1999 che il Porto ospiti le seguenti tipologie di mezzi:

- imbarcazioni pescherecce;
- traghetti specializzati per i collegamenti veloci;
- navi da crociera che operano sui circuiti mediterranei;
- navi Ro-Ro per il trasporto merci in connessione con l'aeroporto di Fiumicino, il centro merci di Ponte Galeria e il mercato dei fiori della Magliana;
- navi specializzate per il monitoraggio marino e per i servizi tecnici del porto.

Al riguardo l'Assemblea rileva che, ai sensi dell'art.4 della legge n. 84/1994, il Porto stesso che attualmente, in base al Decreto Interministeriale 20.03.1968 n. 1596, emesso ai sensi del T.U. allora vigente, risulta Porto Canale Commerciale di Categoria 2^a - 1^a Classe, dovrà essere riclassificato secondo la procedura di cui alla norma citata.

Tale riclassificazione dovrà interessare una rivisitazione di tutti gli aspetti connessi alla realizzazione della nuova struttura portuale, come di seguito evidenziato.

Ciò preliminarmente osservato, riguardo ai singoli aspetti d'esame, si rileva quanto segue.

Aspetti marittimi e della navigazione

Sotto il profilo marittimo si osserva che le scelte previste nel Piano Regolatore Portuale risultano essere state sottoposte a verifica attraverso l'implementazione di appositi studi di settore riguardanti gli aspetti più importanti che influiscono nel dimensionamento planimetrico delle opere foranee.



Il paraggio è esposto al mare aperto per un ampio settore di traversia (180°) delimitato a Nord-ovest da Capo Linaro- Civitavecchia (315°N) ed a Sud-est da Capo d'Anzio (135°N)

I venti dominanti (con intensità superiore a 24 nodi) provengono principalmente dal settore $225-270^\circ\text{N}$ (libeccio - ponente) con frequenza pari a circa 3 giorni l'anno; L'onda di progetto è risultata pari a 7,3 m per le dighe esposte a sud-ovest e 3,8 m per la diga di sottoflutto del bacino.

Per quanto riguarda le dighe foranee, che i progettisti hanno previsto di realizzare mediante scogliera con nucleo in tout-venant e mantellate esterne in massi naturali ed artificiali (solo nei tratti più esposti alle ondatazioni) non ci sono, in generale, osservazioni da fare sul progetto delle opere, che, in questa fase, viene esaminato esclusivamente sotto il profilo della fattibilità.

Lo studio della navigabilità in fase di manovra di entrata e di evoluzione interna appare correttamente eseguito, con risultati adeguati ad una efficiente gestione dei mezzi nautici; non è previsto in alcun caso l'impiego di rimorchiatori o pilotine.

L'agitazione ondosa nei bacini portuali è stata studiata con l'ausilio di modelli matematici in grado di tener conto dei fenomeni combinati di diffrazione e riflessione, considerando quattro differenti condizioni di moto ondoso incidente (220°N , 240°N , 270°N , 300°N)

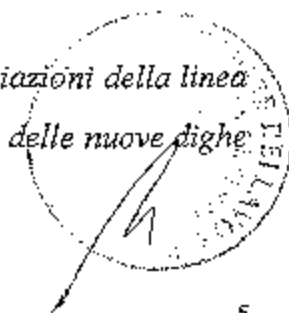
I risultati sono, nel complesso, soddisfacenti, poiché dimostrano un buon "potere moderatore" della configurazione portuale nei confronti delle ondatazioni di progetto collocate all'interno del settore di traversia.

Per le direzioni di provenienza più frequenti (mezzogiorno e libeccio) l'agitazione ondosa in tutte le aree del bacino principale non supera il 10% del valore dell'altezza d'onda incidente, come può desumersi dagli studi presentati e quindi non si verificano particolari problemi per l'ormeggio dei natanti.

Per le onde provenienti da ponente e maestrale, in corrispondenza dei valori più elevati, si possono verificare, in occasione di eventi meteo-marini particolarmente severi, condizioni di disagio per le navi ormeggiate, con zone operative soggette ad onde di altezza eccessiva (circa 1m), come riferiscono i progettisti nello studio dell'agitazione interna portuale.

Al riguardo si raccomanda in sede di progettazione delle opere di ottimizzare il profilo dei moli e delle banchine di accosto, al fine di ridurre a casi veramente eccezionali l'ipotesi di abbandonare l'ormeggio.

Per quanto concerne la stabilità delle spiagge, ed in particolare, possibili variazioni della linea di riva - fenomeno la cui evoluzione può essere influenzata dalla costruzione delle nuove dighe



litoranee nel tratto di costa posto a nord dell'attuale porto-canale- si evidenzia che sono stati prodotti appositi studi di settore (v. All. n.8 – Studio del regime della dinamica litoranea).

Come riferiscono i progettisti, negli anni dal 1961 al 1988, il tratto di costa compreso tra il porto canale di Fiumicino e la foce dello stagno di Maccarese è stato soggetto ad importanti fenomeni erosivi che hanno richiesto l'esecuzione di scogliere e palificate a difesa dei centri abitati retrostanti.

Al riguardo si prende atto di quanto dichiarato dai progettisti nel citato studio del regime della dinamica litoranea e cioè che "la simulazione effettuata dimostra che il progetto di prolungamento del molo del porto di Fiumicino trova il litorale sottoflutto, soggetto da tempo ad erosione, già in gran parte difeso con importanti infrastrutture previste nel quadro di un progetto organico di riequilibrio, studiato con la previsione dell'oggetto portuale, approvato e finanziato dalla Regione in successive fasi, di cui l'ultima è previsto venga completata entro il presente anno.

Parallelamente alla costruzione del porto dovranno pertanto solo completarsi le opere previste dal suddetto progetto, costituite in sostanza da alcuni pennelli di stabilizzazione, e avviarsi un'opera di monitoraggio sistematica."

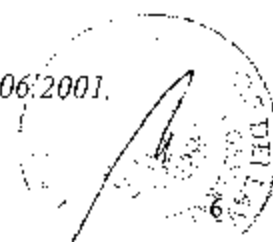
A tal proposito si fa presente che la conclusione su riportata è derivata oltre che dallo studio dell'impatto delle nuove opere portuali sui litorali adiacenti (v.all.6), anche dai "risultati delle prove su modello fisico in vasca a fondo mobile eseguite presso i laboratori della Estramed S.p.A., in occasione del progetto di difesa della costa a nord dell'abitato di Fiumicino. Nello studio è ipotizzato un prolungamento dei moli di armatura della foce fino a profondità dell'ordine di 9-10 metri con una configurazione praticamente coincidente con quella di progetto" (vedi Relazione Generale).


Si evidenzia al riguardo che la proposta di Piano Regolatore Portuale, dovrà essere integrata anche dallo studio effettuato su modello fisico, adeguato alla configurazione Portuale delineata e alle opere di stabilizzazione del litorale a nord del nuovo porto.

Aspetti idraulici

In merito a tale aspetto, l'Assemblea, rammentando che la proposta di P.R.P. interessa una delle due foci del Tevere, con modificazioni dell'attuale conformazione, rileva che è agli atti la valutazione espressa dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, di cui alla relazione del 12 dicembre 2003.

Tale relazione ribadisce sostanzialmente il precedente avviso emesso in data 19.06.2001.





In particolare si evidenzia che gli aspetti idraulici, che interessano in modo rilevante la parte terminale dell'asta fluviale e relativa foce, sono stati ampiamente trattati con il citato parere n. 418 del 26.10.2001 di questa Assemblea Generale, relativo alla precedente proposta di variante al P.R.G., a cui si rimanda per le osservazioni in esso contenute e per le problematiche non ancora risolte.

Come riferito in premesse, con il voto sopracitato questa Assemblea ha evidenziato chiaramente la necessità di "trasferire qualsiasi funzione portuale, attualmente esistente nel Canale navigabile di Fiumicino, all'esterno dello stesso", richiesta questa già formulata dall'Autorità di Bacino del fiume Tevere nella seduta del Comitato tecnico del e recentemente ribadita dalla stessa Autorità nella seduta del 12 dicembre 2003.

Nel progetto, ora presentato, il problema non risulta ancora completamente risolto in quanto l'accesso alla darsena pescherecci è previsto dal canale e non dall'interno del nuovo bacino portuale.

Ciò potrebbe causare, come già rilevato nel precedente parere, problemi al libero deflusso delle acque in occasione di eventi di piena.

Al riguardo si evidenzia, altresì, che il molo previsto davanti alla foce, posto a protezione della stessa darsena pescherecci, non andrebbe più realizzato qualora l'accesso alla darsena avvenisse dall'interno del nuovo bacino portuale.

La non esecuzione del suddetto molo, non più necessaria come protezione alle manovre d'ingresso dei pescherecci, eviterebbe anche l'accumulo di depositi di materiale sabbioso proprio in corrispondenza della foce, lasciando così libero il canale da pericolosi fenomeni di ostruzione.

L'Autorità di Bacino ha nuovamente segnalato che "fino a quando permarranno condizioni di deflusso di piena non regolate a Capo Due Rami e non adeguatamente controllate, l'area in cui si esercitano le funzioni portuali è particolarmente soggetta alle inondazioni delle acque esondanti dal Canale."

Il P.R.P., pertanto, deve, prioritariamente affrontare detto aspetto, tenuto conto degli interventi idraulici ancora in corso di approvazione da parte delle Autorità competenti (v. problema del ripartitore a Capo Due Rami, sul quale questo Consesso non è stato peraltro chiamato ad esprimersi e su cui non si hanno elementi per un giudizio). Anche i provvedimenti di mitigazione del fenomeno di esondazione ipotizzati dai progettisti (v. canale fagatore, a ridosso della via di collegamento lungo l'area portuale, con recapito nello stesso Canale) devono trovare adeguata





soluzione, sotto il profilo idraulico, con smaltimento delle acque di esondazione direttamente in mare, senza alterare i tiranti d'acqua raggiunti ed i tempi di permanenza dei tiranti stessi.

In merito si rammenta che il D.M.LL.PP. 14/2/97 "Direttive tecniche per l'individuazione e perimetrazione da parte delle Regioni delle aree a rischio idrogeologico per tali aree precisa che "(.....) eventuali interventi potranno essere autorizzati a condizione che gli stessi non comportino una riduzione o una parzializzazione apprezzabile della capacità di invaso o di laminazione delle aree stesse."

Al riguardo l'Assemblea richiama, altresì, integralmente le osservazioni e le prescrizioni di cui al voto n. 461 reso nell'Assemblea Generale dell'11-05-2001, relativo al "Piano Straordinario diretto a rimuovere situazione a rischio molto elevato-Aree a rischio idraulico nella zona della foce del Tevere".

Nel citato parere veniva evidenziato che "una qualsiasi ipotesi di riclassificazione delle aree soggette a perimetrazione nell'ambito della foce del Tevere, ancorché metodologicamente praticabile ed ammissibile sulla scorta delle valutazioni e motivazioni sopra esposte, necessita del supporto di un adeguato studio in merito alla dinamica dello scenario di evento ipotizzato. Inoltre, in considerazione della specificità dell'area fociale in esame e della rilevante sofferenza di scolo, naturale ed artificiale, che affligge l'intero territorio circostante, sia in rapporto alle limitate pendenze dei terreni che ai consistenti interventi antropici che ne hanno rimodellato l'assetto originario è da ritenersi cautelativo che tali approfondimenti, già previsti dalla medesima Autorità, vengano svolti prima di dare corso ad eventuali ripermetrazioni."

In proposito si ritiene opportuno richiamare quanto dichiarato dal Presidente dell'Autorità Portuale di Fiumicino con il fax del 17.02.2004 riportato in premesse e cioè che: "in ogni caso, al fine di migliorare il deflusso delle eventuali acque di piena, ci rendiamo disponibili a rivedere il percorso del canale scolmatore previsto al limite dell'area portuale, al fine di assicurare il suo più diretto accesso al ricettore naturale".

Aspetti Urbanistici ed Ambientali

Sotto il profilo urbanistico, si evidenzia preliminarmente la necessità che, in relazione a quanto rilevato per gli aspetti idraulici e marittimi ed in conseguenza della necessaria declassificazione del porto-canale, gli elaborati grafici del P.R.P. vengano conseguentemente rivisti e modificati, eliminando dal nuovo P.R.P. tutta l'area del porto canale.

Inoltre l'Assemblea ribadisce la necessità che, in conformità con quanto previsto nelle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Regolatore Portuale agli atti, anche negli elaborati



grafici del P.R.P. vengano individuate, almeno a livello di zonizzazione, le aree destinate ai parcheggi pubblici e privati ed al verde.

Infatti tali elementi del Piano non possono essere rinviati ai "Progetti d'Area", essendo di competenza dell'Autorità Portuale.

In particolare, riguardo alle aree verdi si rileva che, a differenza di quanto previsto per i parcheggi, per i quali nelle N.T.A. sono stati inseriti specifici standard urbanistici, le aree verdi vengono soltanto citate (senza peraltro precisarne i relativi standard) ed esclusivamente per quanto riguarda l'"Area water-front" e per l'"Area servizio passeggeri per navigazione fluviale", zona quest'ultima marginale e residuale rispetto all'intera struttura portuale.

Viceversa le aree verdi devono essere previste ed inserite sia nell'ambito delle "Prescrizioni tecniche" di ciascuna scheda delle N.T.A. e non soltanto nella premessa del documento, sia nelle tavole grafiche del Piano Regolatore Portuale, per ciascuna delle varie aree funzionali individuate.

Inoltre, riguardo alle stesse N.T.A., l'Assemblea rileva che gli standard edilizi adottati ed in particolare le altezze massime stabilite per gli edifici (m 15 oltre ai volumi tecnici per le "Aree artigianali ed industriali", "Area water-front", "Area cantieristica", "Area traghetti"; m 11 ad eccezione degli impianti tecnologici e delle attrezzature tecnologiche speciali per l'"Area sea-lines e stazione di pompaggio") risultano eccessive, sia in relazione al conseguente carico urbanistico al quale verrebbe sottoposta la zona in cui il nuovo porto va ad inserirsi, sia per quanto riguarda il conseguente impatto ambientale e paesaggistico delle nuove costruzioni; queste ultime, infatti, sotto il profilo visivo e percettivo andrebbero ad alterare e compromettere il contesto ambientale limitrofo, attualmente caratterizzato tra l'altro dalla presenza di una riserva naturalistica ("Riserva di Coccia di Morto") vincolata ai sensi del T.U. 490/99 (ex legge 1497/39).

In merito l'Assemblea evidenzia altresì che non risultano agli atti i pareri e le autorizzazioni degli Enti preposti alla tutela dei vincoli ambientali, archeologici, storico-artistici, etc.

Inoltre, sempre riguardo all'impatto ambientale delle opere edilizie realizzabili nell'ambito del piano, l'Assemblea rileva che, secondo quanto riportato nelle citate Norme Tecniche di attuazione del P.R.P., nella zona denominata "Area per servizi pubblici e privati di interazione città-porto -water-front", è prevista anche la realizzazione di "Strutture alberghiere", che non possono essere considerate "stricto sensu" come "Servizi Portuali" e la cui costruzione potrebbe avere un impatto negativo, sotto il profilo ambientale, urbanistico, dell'accessibilità e del traffico, su un tessuto urbano già profondamente degradato e congestionato.

Al riguardo l'Assemblea osserva che la progettazione del "water-front" dovrebbe, contribuire effettivamente alla riqualificazione del sito ed all'integrazione tra nuove strutture portuali e tessuto urbano; pertanto si suggerisce di rivedere le N.T.A. anche in merito a tale destinazione d'uso.

Per quanto riguarda l'"Area attività artigianali ed industriali", deve essere, altresì, precisata la tipologia di impianti industriali di cui viene consentita la realizzazione, sia ai fini della sicurezza - come di seguito specificato in relazione a tali aspetti - sia sotto il profilo del rispetto delle norme sull'impatto ambientale.

Infine nelle stesse N.T.A. deve essere inserita anche la disciplina che riguarda gli interventi di demolizione dei fabbricati che attualmente sorgono sul litorale destinato alla nuova darsena.

Per tutto quanto precedentemente rilevato, le modifiche ed integrazioni alle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.P. dovranno, ovviamente, trovare adeguata corrispondenza anche negli elaborati grafici del P.R.P., ed in particolare nella Tav. 4.

Aspetti relativi alla viabilità

Circa la dotazione di infrastrutture viarie di accesso al nuovo bacino portuale, in base a quanto emerso anche dallo Studio di impatto ambientale in atti e dal modello di simulazione del traffico commissionato dalla stessa Autorità Portuale, si evidenziano "condizioni di criticità del traffico legate anche alle attività portuali".

Tale situazione è determinata essenzialmente dall'insufficienza degli assi di penetrazione interna all'abitato del Comune di Fiumicino, realizzato in gran parte abusivamente e quindi al di fuori di un disegno pianificatorio organico, basato su una gerarchizzazione dei percorsi carrabili.

Al riguardo l'Assemblea ribadisce la necessità in relazione ai nuovi volumi di traffico che saranno indotti dalla presenza del nuovo bacino portuale, di realizzare, propedeuticamente alle nuove strutture portuali, sostanziali interventi di potenziamento ed ampliamento della viabilità primaria e secondaria fino all'accesso alla nuova area portuale, interventi di cui soltanto negli elaborati grafici vengono inserite alcune previsioni, risultando ancora non definita la programmazione delle infrastrutture viarie che deve, peraltro, essere attuata in armonia con tutti gli strumenti di pianificazione territoriali vigenti.

In merito si condivide quanto espresso nel Piano di coordinamento dei Porti della Regione Lazio, riguardo all'esigenza che "i progetti di sviluppo delle infrastrutture portuali garantiscano che i collegamenti con le direttrici viarie principali abbiano un impatto ridotto con la viabilità locale".

A livello minimale di intervento l'Assemblea ribadisce che, comunque, risulta indispensabile quanto meno una razionalizzazione dell'asse interno costituito da Via della Foce Micina per adeguarlo ai flussi pregressi e a quelli indotti dalla nuova struttura portuale, attraverso la verifica della possibilità di un allargamento della carreggiata ed una più ordinata sistemazione dell'incrocio con Via del Canale.

Per quanto riguarda, infine, le infrastrutture di trasporto su ferro, anche in relazione alle evidenziate carenze a livello di viabilità, si ribadisce che sarebbe quanto mai opportuno, come sottolineato anche nello Studio di Impatto Ambientale, recuperare e riattivare la linea ferroviaria Ponte Galeria-Fiumicino dismessa nel 2000, che potrebbe costituire una valida alternativa al trasporto su gomma.

Aspetti relativi alla sicurezza antincendio

La documentazione tecnica in esame, non riporta alcun riferimento di riscontro alla richiesta formulata al punto 5) della nota prot. 76/AG del 07/10/2003 riportata in premesse, riguardante la valutazione dei rischi in ambito portuale ai fini delle previsioni delle misure di sicurezza da adottare.

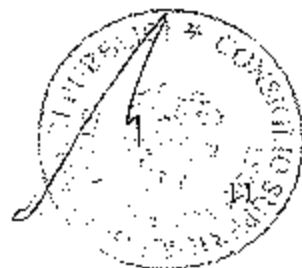
Al riguardo i riferimenti riportati nelle Norme Tecniche di Attuazione, così come emendate, costituiscono indicazioni generiche non riferite ad elementi e dati tecnici tali da poter essere valutati nel merito.

Per quanto concerne la presenza di infrastrutture petrolifere, richiamate nelle stesse Norme Tecniche di Attuazione, non risultano forniti gli occorrenti dati progettuali relativi alle attività di carico, scarico, trasbordo e/o deposito di sostanze pericolose, inviate al porto per l'imbarco o destinate a stabilimenti, depositi industriali e impianti produttivi.

Ciò in relazione alle attività petrolifere previste quali sea-line, stazioni di pompaggio ed aree destinate ad attività industriali non meglio precisate.

Pertanto si ritiene che debba essere predisposto un Rapporto integrato di sicurezza ai sensi dell'art. 4 del D.M. n. 293 del 16/05/2001.

In via incidentale si osserva che la documentazione predetta non comprende alcun elaborato tecnico che si riferisca ad impianti di protezione passiva ed attiva per le esigenze di sicurezza che, anche nella ordinarietà, devono essere previste per la incolumità delle persone e la conservazione dei beni.



La documentazione integrata secondo quanto sopra evidenziato, dovrà comunque essere sottoposta al parere del competente Comando provinciale dei Vigili del fuoco per la relativa approvazione preventiva.

I progettisti nella relazione generale allegata al progetto riferiscono quanto segue:

Una prima proposta di Variante del Piano Regolatore del Porto di Fiumicino, redatto dagli scriventi per conto del Comune di Fiumicino, fu approvata dall'Autorità Marittima di Roma (Capitaneria di Porto), su proposta del Comune con decreto 25.8.1999, n°56 e fu sottoposta al vaglio del Consiglio Superiore dei LL.PP., il quale la esaminò nella seduta del 26.10.2001, suggerendo di ripresentarla con opportune modifiche per tenere conto di una serie di osservazioni e di raccomandazioni emerse nel corso della discussione.

Fondamentalmente le osservazioni riguardavano le interferenze fra il porto ed il corso d'acqua adiacente, del quale, nel corso di recenti studi commissionati dall'Autorità di Bacino del F.Tevere, è stata evidenziata la pericolosità in occasione di eventi di piena ad elevato tempo di ritorno.

Altre osservazioni riguardavano l'interconnessione prevista fra porto peschereccio e commerciale, nonché le tematiche relative al trasporto solido ed all'influenza sulle spiagge adiacenti.

Una raccomandazione particolare mirava a precludere l'utilizzazione dell'attuale porto-canale da parte di natanti di qualsiasi tipo.

Il Piano corretto fu ripresentato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, che nel frattempo aveva assunto fra le sue competenze il porto di Fiumicino, e riesaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che nuovamente lo ha giudicato non meritevole di approvazione, per motivazioni varie chiaramente illustrate nel voto n°210 del 12.3.04.

La presente edizione del Piano, denominata PR 2004, ha recepito le ulteriori osservazioni del Consiglio e viene quindi ripresentata con l'auspicio di un'approvazione che, alla luce delle esigenze che si sono venute manifestando negli ultimi anni, non è più procrastinabile.

Descrizione del nuovo porto

In sintesi il nuovo porto di Fiumicino è costituito da due bacini dei quali il primo collegato alla foce fluviale, l'altro posto a settentrione della foce stessa e separato da essa.



In pratica il progetto prevede di separare i traffici portuali riservando il porto canale unicamente al transito di imbarcazioni da diporto dirette verso la darsena esistente in sinistra fluviale, e della flotta da pesca diretta verso una nuova darsena in destra fluviale, subito a valle dell'attuale molo guardiano nord ed in adiacenza al bacino commerciale.

L'imboccatura ha una larghezza pari a 68 m. A differenza del piano precedentemente presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, non è stata inserita nella presente versione la diga di protezione al largo della foce, tenendo conto delle problematiche esposte nel voto del Consiglio. Si è peraltro verificato, con opportune simulazioni matematiche riportate in apposito allegato, che il grado di agitazione della darsena peschereccia rimane accettabile anche in assenza dell'opera predetta, che aveva fundamentalmente lo scopo di contenere l'agitazione ondosa nel porto canale, scopo che è venuto meno abbandonando ogni ipotesi di utilizzazione nautica delle sponde del canale stesso.

Per il bacino commerciale, localizzato a fianco del molo nord del porto canale e destinato ad accogliere i traffici del nuovo porto commerciale e crocieristico, è stata adottata una configurazione "a bacino" con imboccatura rivolta a NW.

L'imboccatura è posta in corrispondenza della batimetrica -10.00 m s.m., in modo da limitare sensibilmente il fenomeno di frangimento del moto ondoso nelle zone di ingresso e di uscita; la larghezza è stata proporzionata alle dimensioni delle navi che frequenteranno il bacino portuale.

Dalla testata del molo nord del porto canale ha origine il molo di sopraflutto del bacino commerciale/crocieristico che presenta un tracciato curvilineo, con orientamento generale SE-NW. Il tratto terminale, comprendente la testata, ha orientamento S-N. Complessivamente l'opera foranea, che perviene con la testata alla quota -10,00 m s.m., è lunga 1350 m.

Per completare la protezione del bacino commerciale/crocieristico è stato previsto un molo di sottoflutto che, con uno sviluppo totale di circa 1200 m, perviene fino alla batimetrica -9.00 m s.m., definendo una imboccatura portuale di 170 m di larghezza ed un avamporto con un cerchio di manovra di 500 m di diametro, sufficiente per la manovra e l'ormeggio delle navi (ro-ro, traghetti veloci e navi da crociera) che frequenteranno il porto.

All'interno del bacino commerciale/crocieristico è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati all'ormeggio delle navi da crociera, dei traghetti veloci e delle navi ro-ro.

Tutti gli attracchi sono state orientati secondo la direzione est-ovest che risulta corrispondere con quella media dei venti dominanti.



Risposta della configurazione portuale alle osservazioni dell'Autorità di Bacino del F.

Tevere

Come già ricordato il presente PR è stato redatto rispettando le osservazioni principali riportate nel voto dell'Adunanza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Assemblea Generale).

In apposito allegato sono fornite puntualmente le risposte a ciascuna delle osservazioni. Qui si aggiungono alcuni commenti relativi agli aspetti più tipicamente idraulico-marittimi.

Il porto commerciale è stato svincolato completamente dal corso fluviale.

Con la configurazione proposta, che evita bruschi allargamenti di sezione, la corrente fluviale segue praticamente il perimetro del nuovo molo di sopraflutto, diminuendo gradualmente di velocità.

Si prende atto della prescrizione di spostare ogni attività portuale dal porto canale attuale: pertanto tutte le funzioni portuali attualmente ubicate nel canale quali l'ormeggio delle imbarcazioni da pesca, dei natanti, dei Vigili del Fuoco, della Finanza, della Polizia, delle navi dei controlli ambientali, etc., sono state tutte trasferite fuori dal canale.

Relativamente al problema dell'erosione della costa a nord del porto, esso viene ampiamente trattato in un apposito allegato (All.6), nel quale sono stati riportati sia gli studi eseguiti occasione del progetto di protezione del litorale prospiciente l'abitato di Focene, sia quelli eseguiti successivamente, per verificare l'effettiva evoluzione del litorale successiva alla presentazione del progetto.

I risultati ottenuti forniscono garanzie circa la mancata influenza delle nuove opere portuali sul litorale a nord dell'abitato di Focene.

E' stato inoltre applicato un modello idrodinamico che fornisce l'andamento delle correnti litoranee in presenza ed in assenza del nuovo porto. Anche tale modello conferma l'ininfluenza del porto ai fini dell'evoluzione del litorale a nord dell'abitato di Focene.

Relativamente alla possibile influenza del nuovo porto sui litorali posti a sud della foce, occorre rilevare che non vi sono tracce di movimenti dei sedimenti da nord verso sud, come attestato dalle condizioni del litorale in prossimità del pennello che delimita a nord il canale di Fiumicino.

In ogni caso la retta che parte dalla testata del molo guardiano sud della foce ed è tangente alla diga principale di protezione del nuovo porto è diretta all'incirca secondo la direzione SudEst-NordOvest, coincidente con il limite estremo delle mareggiate provenienti dal quarto settore. Ciò significa che nessun effetto può attendersi per effetto del moto ondoso sulle spiagge poste a



sud del molo guardiano, difese peraltro con continuità per mezzo di una serie di dighe parallele parzialmente tombolizzate.

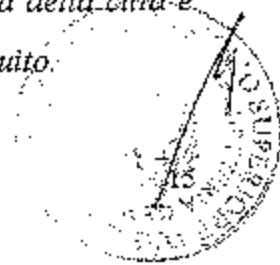
Problemi urbanistici-collegamenti con l'entroterra

Un nuovo insediamento portuale costituisce una realtà importante per la città ad esso affacciata. Numerose sono le implicazioni di carattere urbanistico determinate dalla presenza di un porto: esse vanno dall'occupazione di un esteso tratto di litorale facente parte del territorio comunale all'impatto estetico degli edifici necessari per il funzionamento del porto all'incremento del traffico autoveicolare che attraversa il centro cittadino e talvolta alla necessità di nuovi collegamenti ferroviari. La forte interconnessione fra città e porto è stata riconosciuta esplicitamente dal legislatore (art.5 della legge 84 del 1994) allorquando richiede l'intesa fra Comune ed Autorità Portuale nell'ambito della stesura di un PRP.

Nel caso del nuovo porto di Fiumicino si è tenuto conto fin dall'inizio della necessità di collaborare strettamente con l'Amministrazione Comunale ed in particolare con l'Assessorato per l'Urbanistica, diretto dall'arch. Tegolini, al fine di eliminare possibili motivi di interferenze con i piani di sviluppo cittadini e di favorire, se possibile, un armonico inserimento delle nuove opere nel contesto urbano.

Senza addentrarsi nella enumerazione dei numerosi argomenti che sono stati affrontati e risolti con reciproca soddisfazione, come risulta dal voto di approvazione del Consiglio Comunale, si sottolineano i seguenti punti essenziali.

Il nuovo porto commerciale si sviluppa lungo un tratto di battigia che è attualmente del tutto inagibile per la cittadinanza di Fiumicino, in quanto occupato da depositi petroliferi da circa 50 anni. Con la realizzazione del nuovo porto si ottiene il vantaggio importantissimo, in termini di impatto ambientale e di sicurezza, di eliminare del tutto il deposito costiero e di lasciare, a servizio dei depositi e della raffineria "interna" di Pantano di Grano, solo una stazione di rilancio dei prodotti trasferiti a terra mediante tubazioni sottomarine (sealine). Il nuovo porto, essendo destinato a ricevere, nella sua parte meridionale, solo navi traghetto, non necessita di sbarramenti doganali e quindi può divenire una piacevole meta di passeggiate per gli abitanti di Fiumicino. Più separate dal contesto cittadino, per ovvii motivi di sicurezza, sono le zone destinate alle crociere ed al traffico ro-ro, che si sviluppano o lungo la diga soprattutto o nella parte settentrionale del porto, abbastanza lontana dalla parte più viva ed abitata della città e che godranno di collegamenti stradali indipendenti, come meglio precisato nel seguito.



Per quanto riguarda il porto o darsena peschereccia, esso si colloca in una zona prossima sia all'area crocieristica del nuovo porto sia al vecchio porto-canale; la darsena risulta perfettamente inserita nel contesto cittadino e ricade in prossimità di un'area già destinata a mercato del pesce. Essa è certamente destinata a richiamare operatori economici, acquirenti e curiosi, in quanto costituirà motivo di attrazione come sempre accade nei porti con tale destinazione specifica soprattutto in occasione del rientro della flotta peschereccia.

Per quanto riguarda i collegamenti fra il nuovo insediamento portuale e l'entroterra, ad essi è stata dedicata molta attenzione in quanto attualmente la viabilità di accesso a Fiumicino costituisce un punto "dolente" (come d'altronde evidenziato nell'Aggiornamento del Piano preliminare di coordinamento dei porti del Lazio) che rischia di essere aggravato dai nuovi volumi di traffico collegati al porto.

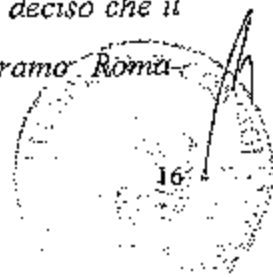
A questo riguardo occorre precisare quanto segue (v. All.3):


- la viabilità di accesso a Fiumicino verrà notevolmente migliorata nel prossimo futuro, in quanto è prevista una strada di collegamento a doppia corsia che, partendo da uno svincolo dell'autostrada Roma - Aeroporto posto all'altezza della biforcazione per Civitavecchia, conduce alle porte di Fiumicino nord;
- superato l'incrocio con la Via Coccia di Morto, che verrà raddoppiata, la strada predetta si biforca e da una parte si dirige verso il nuovo porto utilizzando un'ampia strada esistente, che richiede un intervento di adeguamento solo nella parte terminale lato mare; dall'altra parte si dirige verso il lato sinistro del canale di Fiumicino e verso Fiumicino Sud, utilizzando il ponte mobile che peraltro verrà ricostruito e reso più funzionale;
- è prevista una nuova viabilità che, partendo dalla via Coccia di Morto, si dirige verso la zona nord del porto commerciale con percorso perimetrale rispetto all'abitato e senza interferire minimamente con la sua circolazione interna.

I nuovi collegamenti indicati, uniti all'abbondanza degli spazi portuali dedicati ai parcheggi, consentiranno di razionalizzare i problemi di viabilità e di rendere funzionale il trasferimento di merci e persone da e per l'hinterland.

Si è a lungo discusso se convenisse prevedere anche un collegamento ferroviario con il nuovo porto, al fine di alleggerire il traffico su gomma, secondo una direttiva generale che, se possibile, va incentivata ed agevolata in tutta la nostra nazione.

In proposito occorre rilevare che già da tempo è stato abbandonato il collegamento ferroviario Roma-Fiumicino, che costituiva un notevole vincolo per la città. E' stato pertanto deciso che il collegamento ferroviario e metropolitano con Roma avvenga attraverso il ramo Roma-




Aeroporto, favorendo il collegamento Fiumicino-Aeroporto con una vera e propria metropolitana di superficie. Pertanto non vi saranno problemi a raggiungere il nuovo porto con mezzi ferroviari da ogni parte d'Italia.

Per quanto riguarda le merci, è previsto che esse siano trasportate con navi ro-ro che per principio utilizzano mezzi stradali. Peraltro si prevede che fundamentalmente i terminali ro-ro siano destinati ad alimentare il grande centro merci di Ponte Galeria, presso il quale sarà ubicato un interporto che favorirà l'interscambio strada-ferrovia, nonché i centri di smistamento merci collocati lungo il G.R.A., che nel prossimo futuro sarà interamente triplicato.

Impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti

La Regione Lazio ha affidato nel 1988, agli stessi progettisti che redigono il presente progetto di variante del Piano Regolatore del porto di Fiumicino, la elaborazione del "Progetto generale di difesa e di riequilibrio del litorale a nord della foce del Tevere".

Nel corso di tale progetto generale sono stati eseguiti studi oceanografici specifici che, essendo stati applicati all'intero paraggio in questione e considerando il protendimento delle opere foranee previste dal Genio Civile, mantengono la loro validità anche per il presente progetto di variante del piano regolatore portuale.

L'intero bagaglio di conoscenze acquisito nel corso del progetto regionale è stato utilmente impiegato per la elaborazione del progetto oggetto della presente proposta.

Il progetto delle nuove opere foranee previste nella Variante al P.R.P. è stato quindi condotto nell'ottica di salvaguardare l'intera unità fisiografica compresa tra Capo Linaro e Capo d'Anzio verificando la validità delle opere di difesa e riequilibrio già adottate dalla Regione Lazio sul litorale a nord del porto canale e valutando la necessità di intervenire per migliorarne eventualmente l'efficacia.

Come evidenziato nello studio specialistico svolto (v. All. 6) in passato la politica degli interventi di difesa lungo l'unità fisiografica ha determinato una "sclerosi" della fascia litoranea operando progressivamente la trasformazione della zona in prossimità della foce del Tevere in caposaldo intermedio rispetto ai due naturali individuati dai promontori di Capo Linaro e Capo Anzio. Pertanto lo studio, tenendo conto di tale mutata realtà fisiografica, ha focalizzato l'attenzione sulla sola zona litoranea posta a nord della foce del Tevere sino alla prominenza rocciosa di Palo Laziale.

Come può rilevarsi dallo studio del regime della dinamica litoranea, riportato in apposito allegato, la stabilità del litorale in conseguenza del previsto nuovo oggetto dei moli del porto

canale è assicurata: ne sono garanzia i risultati degli studi su modello matematico ed i risultati delle prove su modello fisico in vasca a fondo mobile eseguite presso i laboratori della Estramed S.p.A. in occasione del progetto di difesa della costa a nord dell'abitato di Fiumicino. Nello studio era stato ipotizzato un prolungamento dei moli di armatura della foce fino a profondità dell'ordine di 9-10 m con una configurazione praticamente coincidente, ai fini delle ripercussioni sulle spiagge adiacenti, con quella di progetto.

Riassumendo quanto esposto nello studio si può concludere le opere foranee del porto di Fiumicino previste nella variante al P.R.P. trovano il litorale sottoflutto, soggetto da tempo ad erosione, già in gran parte difeso con importanti infrastrutture previste nel quadro del "Progetto generale di difesa e di riequilibrio del litorale a nord della foce del Tevere", approvato e finanziato in più fasi dalla Regione, il quale è stato studiato con la previsione dell'aggetto portuale di cui alla presente Variante del PRP.

Attualmente la Regione Lazio ha eseguito buona parte dei lavori contemplati dal summenzionato progetto generale di difesa, comprendenti una barra sommersa contenuta fra due pennelli ortogonali parzialmente emergenti ed un consistente ripascimento all'interno della "vasca" così realizzata, opere che assicurano la difesa della spiaggia di Focene che rappresenta il tratto più vulnerabile del litorale sottoflutto al porto canale. Al fine di garantire la stabilità del litorale a nord del porto Canale, sono state inoltre recentemente completate tutte le opere previste nel suddetto progetto, costituite in sostanza da alcuni pennelli di stabilizzazione. E' stata inoltre avviata una importante attività di monitoraggio. Dell'argomento si stanno attivamente interessando i competenti Uffici della Regione, posti sotto la competenza dell'Assessorato all'Ambiente.

Con nota n. 7782 del 23.07.2004 l'Autorità Portuale di Civitavecchia, in relazione alle più recenti considerazioni sviluppate relativamente all'esclusione del collegamento fra la Darsena Pescherecci ed il Canale di Fiumicino, ha trasmesso i seguenti elaborati aggiornati:

R 1: Relazione generale

R 2: Relazione di descrizione dei provvedimenti adottati in attuazione del voto del voto del Consiglio Superiore n. 210 del 12.03.2004-07-26

ELENCO ALLEGATI ALLA RELAZIONE

All. 8: Aspetti marittimi

All. 11: Computo metrico-estimativo sommario

All. 14: Rapporto integrato preliminare di sicurezza

All. 15: Norme tecniche di attuazione del piano





ELENCO TAVOLE

- Tav. 1: Piano Regolatore Portuale vigente e stato dei luoghi
- Tav. 2: Stralcio del Piano Regolatore Generale urbanistico adottato
- Tav. 3: Planimetria generale
- Tav. 4: Raffronto tra P.R.P. vigente, il progetto di P.R.P. 2001, il progetto P.R. 2002 e il progetto 2004
- Tav. 5: Zonizzazione portuale
- Tav. 6: Viabilità di accesso all'area portuale
- Tav. 7: Flussi di traffico selezionato
- Tav. 8: Raccolta e sversamento acque di esondazione
- Tav. 9a: Planimetria con ubicazione sezioni tipo
- Tav. 9b: Sezioni tipo – Tav. 1
- Tav. 10: Planimetria con indicazione della modifica al tracciato degli oleodotti
- Tav. 11: Sovrapposizione del nuovo PRP con il PRP vigente

Con nota n. 7840 del 27.7.2004 l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso la nota dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere n. 2254/5627 del 19.7.2004 e l'allegata nota n.2242 del 16.7.2004 relative agli studi idraulici alla foce del Tevere e successivi approfondimenti e ripermetrazione delle aree di allagamento.

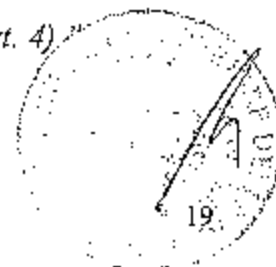
Di seguito si riportano integralmente le sopraindicate note.

Nota n.2254/56 27/7 del 19.7.04:

"In relazione a quanto concordato nelle vie brevi si trasmette in allegato la nota in data 16.07.2004 n.2242/C con cui è stata data comunicazione al Sindaco del Comune di Fiumicino, Commissario Delegato per la realizzazione degli interventi urgenti di messa in sicurezza idraulica del territorio comunale di Fiumicino, che il Comitato Tecnico di questa Autorità ha esaminato gli studi idraulici presentati dal Commissario stesso e li ha ritenuti validi ai fini della rappresentazione di fenomeni di esondazione e per la caratterizzazione delle opere di messa in sicurezza delle aree classificate a grave rischio idrogeologico.

E' da precisare che il Comitato, nel ritenere condivisibili gli studi effettuati ha rappresentato che si potrà procedere alla deperimetrazione delle aree interessate a lavori compiuti così come previsto dalla Normativa Tecnica del Piano Straordinario (art. 4)

Nota n.2242 del 16.7.04:



in riferimento alla trasmissione degli studi inerenti le aree esondabili e soggette a rischio idraulico, così come definito dal d.l. 180/1998 e successive modificazioni e conversioni, redatti dai proff. Guercio e Rimedia e alla questione generale della perimetrazione delle aree a rischio di esondazione in prossimità della foce del Tevere nel Comune di Fiumicino, il Comitato Tecnico di questa ABT nella seduta del 15 u.s. si è espresso come di seguito specificato.

Gli studi presentati analizzano la situazione conseguente ad una piena con tempo di ritorno di 200 anni di valore 819 mc/s vettorializzata dal Canale di Fiumicino nelle condizioni conseguenti al rifacimento delle arginature da Ponte della Scafa a Ponte Due Giugno, in relazione ai lavori sulla parte terminale del Canale banchinato con tre possibili scenari:

- A) Configurazione attuale (argini insormontabili – banchine sormontabili)*
- B) Configurazione ipotizzata (argini insormontabili – banchina in destra idraulica sormontabile banchina in sinistra insormontabile a seguito opere).*
- C) Configurazione ipotizzata (argini insormontabili – ambedue le banchine insormontabili a seguito opere).*

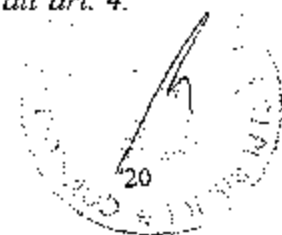
Le elaborazioni condotte, con metodi internazionalmente riconosciuti, determinano le condizioni idrauliche delle piene di progetto e vengono trasferite sull'intero territorio comunale rappresentato da maglie di calcolo derivate da rilievi di dettaglio (Cortesia 2000) rappresentate sulla cartografia ufficiale della Regione Lazio CTR 1:10.000

Nella situazione A) si rileva che la zona del Comune di Fiumicino in dx idraulica è solo marginalmente interessata dagli effetti dell'esondazione residuale sul tratto banchinato, mentre rimane fortemente interessata la zona di Isola Sacra in sx idraulica.

Nella situazione B), conseguente al sovrizzo dalla banchina in sx, si determinano aggravii delle aree esondabili in destra cioè rispetto alla condizione precedente, con altezze massime di stramazzo sulla banchina (verso Ponte Due Giugno) di circa 1,70 metri e conseguente maggiore estensione areale della zona esondabile in destra idraulica.

Nella situazione C) di esondazione completamente impedita us ogni lato si determina una altezza di livello idrico da contenere progressivamente decrescente da Ponte 2 Giugno alla foce (da 2 metri ad un metro).

Il Comitato ha ritenuto dopo ampia disamina, che gli studi effettuati sono condivisibili nelle metodologie e utili nei risultati ottenuti ai fini delle nuove delimitazioni possibili delle aree esondabili, confermando la possibilità di poter procedere alla deperimetrazione attraverso l'espletamento di tutto l'iter procedurale, così come previsto dalla normativa del PST all'art. 4.



A tale fine si sottolinea che le richieste di deperimetrazione dovranno essere trasmesse dal Comune di Fiumicino con tutte le documentazioni prescritte, quali il collaudo delle opere e il parere della Autorità idraulica competente, ciò anche considerando la situazione delle opere provvisionali sui varchi esistenti, da gestire con un apposito Piano di Protezione Civile.

Il Comitato, inoltre, ha ritenuto che i risultati degli studi qui rappresentati costituiscono, sin d'ora, un elemento importante di valutazione ai fini delle singole fattispecie per l'espressione dei pareri di competenza dell'ABT. Quindi in conclusione, fermo restando che la deperimetrazione avverrà nei modi e nelle forme previste dalla normativa dei piani vigenti, il Comitato ritiene che gli studi presentati siano validi ai fini della rappresentazione di fenomeni di esondazione in Comune di Fiumicino e per la caratterizzazione delle opere di messa in sicurezza.

A tale comunicazione seguirà, a breve, trasmissione formale del verbale della seduta del Comitato Tecnico del 15 luglio 2004.

CONSIDERATO


Il progetto in argomento - Nuovo Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, datato 13.7.2004 - costituisce un aggiornamento delle precedenti proposte di P.R.P. esaminate da questo Consesso e restituite rispettivamente con voto n. 418 del 26.10.2001 e con voto n. 210 del 12.3.2004 con il dispositivo che il P.R.P. sia "rivisto, integrato ed adeguato sulla base delle osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni esposte nei "considerato" che precedono".

La proposta in esame, rivista e rielaborata tenuto conto dei pareri espressi da questo Consiglio, mantiene le funzioni portuali (pesca, merci con navi RO-RO, passeggeri traghetti e croceristi... etc) già previste nelle precedenti versioni di Piano Regolatore.

Le modifiche apportate recepiscono le prescrizioni e le osservazioni contenute nel citato voto n. 210/2004, di cui i progettisti hanno fornito puntuale riscontro; esso pertanto viene assunto come base di riferimento per le successive considerazioni.

L'assetto planimetrico del porto, ed in particolare la configurazione delle dighe foranee e la localizzazione delle funzioni trasportistiche negli ambiti portuali che non erano state oggetto di osservazioni sono state riproposte invariate nelle linee generali ed adeguatamente definite anche relativamente all'ubicazione dei parcheggi e delle specifiche attività portuali, come richiesto da questa Assemblea.



 importanti osservazioni riguardavano le interferenze tra il porto e l'adiacente Canale di Fiumicino con la conseguente necessità di assicurare il libero deflusso delle acque in prossimità della foce del Canale stesso.

A tale scopo – in linea con il parere dell'Autorità di Bacino del F. Tevere (“...trasferire qualsiasi funzione portuale, attualmente esistente nel canale navigabile di Fiumicino, all'esterno dello stesso”) – era stata evidenziata, tra l'altro, la raccomandazione di limitare l'utilizzo dell'attuale porto-canale.

Al riguardo i progettisti, nella relazione generale allegata al progetto e riportata in premesse nelle parti più significative, dichiarano:

- che “...tutte le funzioni portuali attualmente ubicate nel canale quali l'ormeggio delle imbarcazioni da pesca, dei natanti, dei Vigili del Fuoco, della Finanza della Polizia, delle navi dei controlli ambientali, etc... sono state trasferite fuori dal canale”;
- che l'accesso alla darsena pescherecci non è più previsto dal Canale ma dall'interno del nuovo bacino portuale;
- che la diga già, prevista davanti alla foce (lunghezza 380 m) posta a protezione dell'ingresso alla darsena pescherecci, non compare più nel progetto;
- che il canale scolmatore (già previsto nella precedente versione di P.R.P) consentirà, nella sua nuova configurazione, lo sversamento delle acque di eventuali esondazioni direttamente in mare, attraverso separate opere tombate.

Queste variazioni sono state trasferite negli elaborati progettuali trasmessi.

Dette modifiche risultano apportate nella versione di Piano trasmessa con nota n.7313 del 13.07.2004, ad eccezione della modifica dell'accesso alla darsena pescherecci che è stata riportata solo negli elaborati integrativi aggiornati trasmessi con nota n. 7782 del 23.07.2004.

Il progetto di piano regolatore, ora all'esame, è stato anche approfondito, integrato e modificato negli specifici settori trattati nel citato voto n. 210/2004 (assetto viario, urbanistico, marittimo, della sicurezza ...etc) in aderenza alle osservazioni ivi riportate.

L'Assemblea, pertanto, richiama tutte le pertinenti osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse nel precedente voto.

Ciò evidenziato in generale, riguardo ai singoli aspetti d'esame, si rileva quanto segue.



Aspetti marittimi e della navigazione

Per quanto concerne il progetto delle dighe foranee e lo studio della navigabilità si evidenzia che nel precedente parere non erano state espresse osservazioni.

Alcune raccomandazioni riguardavano la necessità di ridurre l'agitazione ondosa nei bacini portuali per le onde, meno frequenti, provenienti da ponente e maestrale; a tale scopo nel voto si raccomandava di ottimizzare, in sede di progettazione delle opere, il profilo dei moli e delle banchine di accosto.

Al riguardo i progettisti dichiarano che *"si provvederà all'atto del progetto definitivo delle opere interne, ad adottare provvedimenti adatti a ridurre il potere riflettente delle banchine e assicurare l'assorbimento dell'energia residua dell'onda all'interno dello specchi portuale"*.

Relativamente al problema di assicurare la stabilità delle spiagge nei tratti di costa a nord del Porto, oltre alle iniziative da tempo intraprese dalla Regione e studiate dai progettisti, nel suddetto voto si segnalava la necessità di integrare la documentazione prodotta con "lo studio effettuato su modello fisico..." che, invece ora, risulta allegato.

Detto studio, coerente con le elaborazioni e le simulazioni presentate dai progettisti, conferma le ipotesi assunte ed i conseguenti provvedimenti già individuati per la difesa delle coste.

Aspetti idraulici

Le principali osservazioni riportate nei pareri espressi da questo Consesso riguardavano gli aspetti idraulici relativi all'interferenza tra il porto e l'adiacente canale.

Come sopra riferito, le modifiche progettuali proposte dai progettisti recepiscono le osservazioni espresse nei voti citati, in quanto eliminano dall'estuario gli eventuali ostacoli al libero deflusso in mare delle acque del Canale di Fiumicino.

Infatti la rinuncia a costruire la diga di 380 m. in prossimità della foce del canale non più necessaria come protezione della darsena pescherecci, il cui ingresso è ora previsto dal porto, risulta congruente anche con la richiesta dell'Autorità di bacino del F. Tevere e ribadita da questo Consesso di trasferire qualsiasi funzione portuale all'esterno del canale, lasciando libero il canale stesso da pericolosi fenomeni di ostruzione.

A questo proposito si ribadisce che con l'inizio delle attività nel nuovo porto si dovrà provvedere ad attuare tutti gli interventi necessari a consentire il libero deflusso delle acque in tutto il tratto terminale del Canale di Fiumicino per consentire anche di procedere ad eventuali opere stabili di difesa arginale; si ribadisce inoltre che *"il Porto che attualmente, in base al*

Decreto Interministeriale 20.03.1968 n. 1596, emesso ai sensi del T.U. allora vigente, risulta Porto Canale Commerciale di Categoria 2^a - 1^a Classe, dovrà essere riclassificato secondo la procedura di cui alla norma citata". Inoltre l'area del canale dovrà essere esclusa dalla perimetrazione del P.R.P.,

L'altro aspetto rilevante, evidenziato già con il parere n. 418 del 26.10.2001, riguarda le possibili inondazioni delle acque esondanti.

In proposito si segnala che i provvedimenti proposti dai progettisti (sversamento diretto in mare delle acque di esondazione mediante opere tombate) non dovranno alterare i tiranti d'acqua raggiunti ed i tempi di permanenza dei tiranti stessi" quali risulterebbero in assenza delle opere portuali previste, come ribadito nel voto n. 210/2004; in generale non dovranno alterare la situazione idraulica delle aree interessate dall'allagamento, tenuto conto anche dei problemi di sicurezza ed ambientali

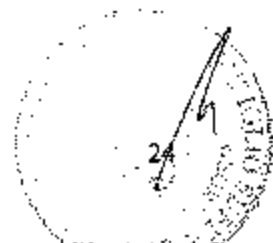
Si richiamano perciò le pertinenti osservazioni e prescrizioni già riportate nel voto n. 210/2004, e, in particolare, si evidenzia che l'ufficializzazione della riperimetrazione delle aree soggette ad esondazione, secondo le indicazioni della Autorità di Bacino del fiume Tevere di cui alla lettera in data 16 luglio 2004 prot. 2242/C inoltrata al Commissario Delegato per la realizzazione degli interventi urgenti di messa in sicurezza idraulica del territorio comunale di Fiumicino integralmente riportata nelle premesse, deve precedere la realizzazione delle opere portuali.

Aspetti Urbanistici ed Ambientali

Sotto il profilo urbanistico, l'Assemblea rileva che, a seguito delle osservazioni e prescrizioni formulate con il precedente voto n. 210/04, gli elaborati grafici del P.R.P. sono stati rivisti e modificati, in relazione alla nuova configurazione dell'assetto portuale.

Inoltre, in conformità con quanto previsto nelle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) della proposta di Piano Regolare Portuale agli atti, nella Tav. 3 "Planimetria generale" sono state individuate le aree destinate ai parcheggi pubblici e privati ed al verde; al riguardo l'Assemblea raccomanda che tali destinazioni d'uso vengano riportate anche nella Tav. 5 "ced

In particolare, riguardo alle aree verdi, si rileva che, come richiesto nel precedente voto, anche per queste ultime nelle schede "Prescrizioni tecniche" delle N.T.A. sono stati inseriti specifici standard urbanistici per ciascuna delle Aree funzionali che caratterizzano l'ambito portuale.





Riguardo alle stesse N.T.A., l'Assemblea rileva altresì che, a seguito di quanto osservato nel precedente voto, le altezze massime stabilite per gli edifici sono state ridotte da m 15 a m 13,50 (oltre ai volumi tecnici) per le "Aree artigianali ed industriali", "Area water-front", "Area cantieristica", "Area traghetti" e da m 11 a m 10,50 per l'"Area Sea - Lines. e stazione di pompaggio".

In merito alle problematiche relative al potenziale impatto ambientale, l'Assemblea evidenzia che, nella zona denominata "Area per servizi pubblici e privati di interazione città-porto - Water - front", è stata inoltre stralciata dalle Norme Tecniche di Attuazione la realizzazione delle strutture alberghiere, che, come rilevato nel precedente voto, non possono essere considerate "strictu sensu" come "Servizi Portuali" e la cui costruzione avrebbe potuto avere un impatto negativo, sotto il profilo ambientale, urbanistico, dell'accessibilità e del traffico, su un tessuto urbano già profondamente degradato e congestionato.

Al riguardo l'Assemblea raccomanda che la progettazione del "water-front" contribuisca effettivamente alla riqualificazione del sito ed all'integrazione tra le nuove strutture portuali ed il tessuto urbano.

Per quanto concerne i pareri di competenza degli Enti preposti alla tutela dei vincoli ambientali, storico-artistici ed archeologici, si prende atto che, secondo quanto riportato nell'elaborato "R.2 - Relazione di descrizione dei provvedimenti adottati in attuazione del voto del Consiglio Superiore n. 210 del 12.03.2004", l'Autorità Portuale è "in attesa degli esiti della richiesta di compatibilità ambientale trasmessa al Ministero dell'Ambiente".


Con nota n. 11930, in data 29/07/2004 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per i Beni Archeologici - Sezione III, è stato inviato il parere della Soprintendente per i Beni Archeologici di Ostia, reso con prot. n. 11, in data 13/02/2004.

Infine, si ribadisce che, per quanto riguarda l'Area attività artigianali ed industriali", dovrebbe essere precisata, nelle N.T.A. del Piano (art. 8), la tipologia di impianti industriali di cui viene consentita la realizzazione, sia ai fini della sicurezza, sia sotto il profilo del rispetto delle norme sull'impatto ambientale, così come dichiarato nella citata Relazione "R.2".

Si ribadisce altresì che nelle stesse N.T.A. deve essere inserita anche la disciplina che riguarda gli interventi di demolizione dei fabbricati che attualmente sorgono sul litorale destinato alla nuova darsena.

Si segnala la opportunità di un monitoraggio sull'evoluzione dell'unità fisiografica interessata dall'opera portuale, con particolare riferimento allo sbocco del canale.





Eventuali interventi che si rendessero necessari per il ripristino del litorale dovranno far carico all'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Aspetti relativi alla viabilità

nuovo bacino portuale, in relazione alle osservazioni espresse nel precedente voto, si rileva che nella citata Relazione "R.2" e nelle tavole 6 e 7 del Piano vengono illustrate le soluzioni che si intendono adottare per mitigare le condizioni di criticità del traffico legate anche alle attività portuali previste, e per razionalizzare la viabilità esistente, che risulta indubbiamente condizionata dall'insufficienza degli assi di penetrazione interna all'abitato del Comune di Fiumicino, realizzato in gran parte abusivamente e quindi al di fuori di un disegno pianificatorio organico.

In particolare, secondo quanto riportato nella stessa Relazione "R.2", è stato infatti ipotizzato un collegamento diretto con il "tronco di caratteristiche autostradali" che l'ANAS ha progettato per collegare l'Autostrada Roma - Aeroporto con il centro abitato di Fiumicino e che terminerà con una rotatoria all'inizio della Via di Foce Micina.

Dalla rotatoria la nuova viabilità, di lunghezza totale pari a circa 3,7 km dovrà immettersi nella Via Coccia di Morto, opportunamente allargata, che costeggia il confine aeroportuale, quindi deviare lungo il confine della Riserva di Coccia di Morto e giungere in corrispondenza della vera e propria area portuale, affiancandola fino a congiungersi con l'estremità lato mare della Via di Foce Micina.

Lungo tale asse sono stati previsti tre ingressi al porto; il primo, settentrionale, a servizio dell'area di attestamento della sea-lines, di quella per attività artigianali ed industriali, dell'area cantieristica e dell'area per traffico ro-ro; il secondo, centrale, destinato all'area per traghetti; il terzo, meridionale, destinato agli utenti della banchina per navi da crociera.

L'accesso alla darsena per la pesca è invece previsto dalla viabilità urbana, che pertanto non dovrebbe essere destinata a servizio delle attività portuali principali ma soltanto al collegamento con la darsena pescatori.

Al riguardo, nella Relazione citata la stessa Autorità Portuale evidenzia che: *"pur non avendo considerato nei flussi di traffico da e per il porto la presenza della viabilità cittadina, non si può che condividere, l'opportunità, espressa dal Consiglio Superiore, di razionalizzare con opportuno allargamento della sede in prossimità del porto, l'asse interno costituito dalla*



Via della Foce Micina, anche allo scopo di avere una alternativa rispetto alla viabilità principale in condizione di emergenza".

Per quanto attiene alle infrastrutture di trasporto su ferro, in relazione a quanto osservato nel precedente voto, viene altresì previsto il collegamento metro-ferroviario dell'area traghetti veloci e dell'area crocieristica con il prolungamento della esistente linea ferroviaria per l'aeroporto Leonardo da Vinci, al fine di realizzare un collegamento diretto sia con la città di Roma sia con lo scalo aeroportuale di Fiumicino.

Al riguardo l'Assemblea raccomanda che i previsti interventi infrastrutturali relativi alla viabilità su gomma e su ferro, vengano realizzati propedeuticamente alle nuove strutture portuali, al fine di evitare fenomeni di congestione indotti dai nuovi flussi di traffico, in un tessuto urbano già morfologicamente compromesso dai pregressi fenomeni di abusivismo edilizio.

Aspetti relativi alla sicurezza

La documentazione integrativa del progetto di variante del P.R.P. di Fiumicino, contiene per quanto attiene gli aspetti connessi alla sicurezza antincendio, un rapporto preliminare integrato di sicurezza, che ne contempla i diversi aspetti.

In particolare il rapporto pone in evidenza:

- le analisi dei rischi per le varie aree;
- gli scenari incidentali;
- le predisposizioni di progetto del P.R.P. con le indicazioni delle procedure finalizzate alla riduzione dei rischi e delle misure di prevenzione e sicurezza da adottarsi con la predisposizione di un piano di emergenza interno alle stesse aree portuali.

Preso atto di quanto sopra, si ritiene che le indicazioni di carattere generale contenute nell'elaborato stesso, debbano costituire elementi di base per lo sviluppo di prescrizioni specifiche afferenti le misure di sicurezza per le varie aree portuali, in funzione delle destinazioni d'uso delle stesse con particolare riferimento agli impianti di protezione attiva e passiva.



Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea a maggioranza con due astensioni,

E' DEL PARERE

Che sulla proposta di aggiornamento del Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, con le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni formulate nei suesposti "considerato", possa essere espresso avviso favorevole.



IL PRESENTE ATTO SI COMPONE
DI N. 20 PAGINE COMPRESA
LA PRESENTE.

Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli

PER COPIA CONFERMATA
IL SEGRETERIO
(D. ...)

ALL. B



OGG. alla DELIB. N. 358 R

13 LUG 2012

Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali



Autorità Portuale di Civitavecchia - AD (C.F.G. 401)
Prot. 0003314 del 03/09/2010 ore 12:55
Tit -
Documento P - Registro Attivo



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2010 - 0000009 del 23/02/2010

Indirizzi in allegato



Pratica N.
Ref. Motivo:

OGGETTO: Notifica decreto di pronuncia di compatibilità ambientale
concernente il progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di
Fiumicino presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, con
sede in Piazzale Mediterraneo, snc, 00054 Fiumicino.

Si trasmette all'Autorità Portuale di Roma e del Lazio la copia conforme del decreto di
compatibilità ambientale n. DVA-DEC-2010-0000007 del 16 febbraio 2010, relativo al progetto in
epigrafe, con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A. di cui
trattasi:

- pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S.;
- parere del Ministero per i beni e le attività culturali;
- parere della Regione Lazio.

Copia conforme del decreto è trasmessa inoltre a tutte le Amministrazioni in indirizzo, precisando
che i sopra citati pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale
V.I.A./V.A.S., del Ministero per i beni e le attività culturali e quello della Regione Lazio sono
disponibili sul sito web di questo Ministero (<http://www.minambiente.it>).

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223001 / fax 0657223040 -

P. IL DIRIGENTE DELLA EX DIV. III
DOCT. GIUSEPPE DE MARIA

IL PRESENTE ATTO SI COMPONE
DI N. 20 PAGINE COMPRESA
LA PRESENTE

Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli

Ufficio Mittente: MATT-DSA-VIA-DCI-08
Funzionario responsabile: Arch. Serzi Giovanna tel. 06-57225606
nrDSA-VIA-DCI-02_2010-0017.DOC



Elenco indirizzi

All'Autorità Portuale di Roma e del
Lazio
Piazzale Mediterraneo, snc
00054 FIUMICINO RM

Alla Regione Lazio Dipartimento
Ambiente
Via Cristoforo Colombo, 212
00147 ROMA

RACCOMANDATA A/R

Al Ministero dei Trasporti
Direzione Generale Demanio e Porti
Piazzale Asia, 44
00144 ROMA RM

Al Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Ufficio di Gabinetto
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA RM

Al Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale per la Qualità
e La Tutela del Paesaggio l'Architettura
e l'Arte Contemporanea -Ufficio per il
Paesaggio-
Via di San Michele, 22
00153 ROMA RM

Al Sig. Capo Di Gabinetto
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA RM

Alla Segreteria della Commissione
V.I.A./V.A.S.
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA RM



*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 di
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-DEC-2010-000007 del 16/02/2010

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 di 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 di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, con sede in Piazzale Mediterraneo, snc, 00054 Fiumicino, in data 5 dicembre 2003, viste le pubblicazioni sui quotidiani il Sole 24 Ore e il Messaggero avvenute in data 5 dicembre 2003;





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

PRESO ATTO CHE:

- il Porto Canale di Fiumicino è classificato ai sensi del R.D. 3095/1885 come porto Canale Commerciale di 2° categoria, 1° classe, con funzioni commerciale, con particolare riguardo al traffico di prodotti petroliferi, pesca e diporto nautico;
- il progetto integra le attuali funzioni del Porto con funzioni merci con navi RO-RO, passeggeri, traghetti e croceristi, in considerazione della vicinanza con Roma e della crescita delle attività industriali e di servizi avvenuta nella parte sud-ovest della città, come l'aeroporto Leonardo da Vinci, la cargo city, la Commercicity, la Nuova Fiera di Roma, le autostrade di collegamento con Fiumicino e Civitavecchia, le linee ferroviarie;
- lo scopo è quello di razionalizzare e ottimizzare i traffici portuali dei porti del Lazio, implementando gli attuali traffici dei porti di Civitavecchia e Gaeta e ottenendo il massimo rendimento della portualità laziale, in considerazione sia della vicinanza con l'aeroporto di Fiumicino, sia dei flussi turistici verso la Capitale. Il nuovo scalo intende affiancare soprattutto lo scalo di Civitavecchia, vicino alla saturazione, offrendo una ricettività e un numero di accosti in grado di soddisfare una parte del surplus di domanda afferente lo scalo maggiore;

gli obiettivi alla base dell'intervento possono riassumersi nei seguenti punti:

- creare una darsena specifica da destinare esclusivamente alla flotta pescherecci, che consenta un miglior utilizzo delle risorse, in assenza di previsioni di incremento della flotta stessa, prevedendo nuovi spazi di servizio;
- migliorare le condizioni di ormeggio, tenuto conto che attualmente, in condizioni meteomarine avverse (moto ondoso proveniente dal III quadrante), a causa dell'eccessiva agitazione ondosa, i motopescherecci devono abbandonare la banchina interna e trovare rifugio nel tronco del canale compreso tra i due ponti levatoi;
- creare un terminal per il traffico crocieristico e traghetti, così da rispondere alle richieste formulate dal settore turistico-commerciale e dal crescente traffico di





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

passaggeri, legato soprattutto alle attività turistiche nel periodo estivo, per ridurre il peso dei traffici che attualmente gravitano attorno a Civitavecchia, struttura a cui di fatto Fiumicino si vorrebbe affiancare; a tale flusso turistico si lega un indotto con effetti positivi anche sulle altre attività commerciali presenti (cantieristica, servizi alberghieri ed attività ristorative, ecc);

- riqualificare il contesto urbano, sia in termini di immagine (riassetto del fronte panoramico sul mare) che di organizzazione funzionale (delocalizzazione delle strutture petrolifere, realizzazione di aree per la sosta, valorizzazione delle strutture turistiche, ecc.);
- permettere la riorganizzazione dei flussi di traffico, attraverso l'adeguamento infrastrutturale dei percorsi di entrata e di uscita e la differenziazione degli accessi, superando le attuali difficoltà di collegamento stradale e ferroviario con l'entroterra;
- adeguare le trasformazioni economiche e strutturali del bacino portuale a quelle di tutto l'ambito urbano, secondo le logiche di sviluppo e gli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore Generale del Comune;
- ottemperare alle richieste dell'Autorità del Bacino del Tevere, liberando il canale dai mezzi navali in ormeggio.

VISTO il parere n. 187 positivo con prescrizioni formulato in data 15 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 Roma e del Lazio, il parere allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere espresso con nota n. 111560/25/25 della Regione Lazio del 15 giugno 2009 pervenuta il 26 giugno 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;



[Faint circular stamp]

ACQUISITO il parere espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DGBAPS02/30.19.04/4021/2009 del 24 settembre 2009, pervenuto in data 29 settembre 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate in un raggio di influenza sono presenti delle aree SIC e che pertanto è stata effettuata la valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 come modificato dal DPR n. 120/2007, effettuata dal proponente:

- in particolare è stata effettuata la valutazione d'incidenza per il SIC IT 6030023 - Macchia grande di Iocene e Macchia dello stagneto, il SIC IT 6030024 - Isola Sacra e il SIC e ZPS IT 6030026 - Lago di Traiano, nonché per il SIN IT6030061 Coccia di Morro, in base all'Allegato G al DPR 357/97, e come richiesto dalla Commissione sono state fornite integrazioni con l'analisi delle connessioni ecologiche interessate dall'opera, considerando la complementarietà del progetto con le previsioni degli altri piani vigenti;

PRESO ATTO CHE non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

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;

D E C R E T A

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto relativo alla Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino; presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio con sede in Piazzale Mediterraneo, snc, 00054 Fiumicino, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano;





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

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

1. 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 e citati nelle premesse, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;
2. prima dell'avvio dei lavori dovrà essere realizzata la nuova viabilità perimetrale ad anello, a doppio senso di marcia, confinante con la tenuta Coccia di Morto, e dovrà essere realizzato il raddoppio del corrispondente tratto di via Coccia di Morto;
3. prima dell'avvio dell'esercizio del porto nell'assetto finale dovrà essere realizzato il collegamento su ferro tra il Porto Commerciale e la linea Roma - Fiumicino, la riqualificazione dell'accesso al porto da via della Foce Micina, il prolungamento di via Lago di Traiano e la riqualificazione dei nodi di collegamento con l'Autostrada Roma - Fiumicino;
4. nell'ambito della progettazione esecutiva:
 - a. dovrà essere eliminata la destinazione d'uso per strutture alberghiere nell'area navi da crociera e in generale in tutta l'area perimetrata del PRP come dalle prescrizioni del voto n. 208 del 30.07.2004 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;
 - b. dovranno essere riquantificate le aree destinate a parcheggi e a verde, commisurate alle attività esercitate sulle banchine e nelle darsene, oltre che alla superficie dei lotti fondiari e degli edifici di cui è prevista la realizzazione;
 - c. dovrà essere elaborato un progetto di riqualificazione paesaggistica dell'area della costa occupata dal PRP ricadente nell'ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, fatti salvi i pareri degli enti competenti alla tutela del vincolo ed eventuali deroghe ai fini dell'edificazione disposte dagli stessi;
 - d. dovrà essere elaborato un progetto per la ricostituzione dell'ambiente naturale dunale della tenuta di Coccia di Morto, come previsto dalle mitigazioni proposte, e per la piantumazione di filari di alberi a barriera lungo la viabilità ad anello, ossia lungo la via adiacente alla tenuta e





- lungo la via Coccia di Morto di confine con il sedime aeroportuale, con lo scopo di salvaguardare la continuità della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;
- e. dovrà essere previsto un progetto per l'elettrificazione delle banchine secondo le migliori tecnologie in materia;
 - f. 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;
 - g. dovranno essere inoltre previsti: 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;
 - h. i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati, 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;
 - i. i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, in fase di costruzione;
5. 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;
6. 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





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

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 le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali ed ex situ per il ripascimento dei litorali, in coerenza con i piani regionali di recupero del litorale; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata, preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e sull'eventuale area di ripascimento 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;

7. 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 in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, in base ad un'attenta analisi costi-benefici anche ambientale dei siti di approvvigionamento / smaltimento presenti sul territorio;
8. 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 Fiumicino, 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;

9. 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;
10. ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

Componente atmosfera:

- a. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, e nel centro abitato di Fiumicino interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'installazione di una postazione fissa 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 iniziare prima dell'avvio dei lavori, 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;

Componente ambiente idrico:

- b. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovrà essere perfezionato con l'ACEA il relativo accordo per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;





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

- c. 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 come previsto nella proposta progettuale, o eventualmente potenziate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
- d. 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'All. 5 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, oppure inviate ad impianto di depurazione;
- e. 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;
- f. 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;
- g. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere come quello di Fiumicino, 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,

h. in merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di pervenire eventuali impatti negativi dell'opera, a si prescrive la predisposizione, nell'ambito della progettazione esecutiva, di un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica (da Capo Lirio a Capo d'Anzio) che dovrà porre attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare almeno prima dell'inizio dei lavori, in tempo utile da considerare almeno due stagioni significative, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno due anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con ISPRA (ex ICRAM). Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e bentos contenute anche all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio.





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

- i. in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare inoltre secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio un Programma di Monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e succ. mod. ed integr.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto;
 - j. a seguito dei monitoraggi qualitativi di cui al punti h) e i), dovrà essere valutata l'opportunità di dotare i settori più interni del bacino portuale con sistemi di ricambio idrico forzato, diretti a favorire il ricambio idrico e a ridurre la scarsa ossigenazione;
11. 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 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 anche 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;

12. 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;
13. fermo restando il parere positivo in merito alla delocalizzazione dei depositi costieri, come da progetto, le opere di delocalizzazione e risanamento ambientale degli oleodotti sottomarini e dei depositi costieri devono essere oggetto di un'apposita istanza di valutazione ambientale;
14. prima della messa in esercizio del Porto nell'assetto finale, dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma, come via alternativa di flusso turistico.

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

il parere positivo in linea di massima alla localizzazione è subordinato:

- alla presentazione di un progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale, risultato del tavolo di concertazione di tutti gli Enti attivi sul territorio, Tale progetto dovrà ottenere le autorizzazioni previste dalla normativa vigente;
- alla realizzazione della rete infrastrutturale adeguata, prima dell'avvio dei lavori;
- all'esecuzione da parte dell'Autorità portuale, contestualmente alla realizzazione del Porto, delle opere di compensazione richieste che saranno sottoposte a verifica di ottemperanza;
- all'ottemperanza di tutte le prescrizioni indicate dalle suddette Soprintendenze, dalla ex Direzione Generale per i beni archeologici (oggi





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

Direzione Generale per le antichità) e dalla ex Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici (oggi Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee); in particolare:

per quanto riguarda l'aspetto archeologico

- 1) Le indagini richieste dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia da eseguirsi nell'area del futuro porto (sia in area terrestre che marittima) sono state suddivise in tre fasi. La fase 1, la più importante è stata conclusa; la realizzazione del vero e proprio bacino portuale non interferirà con presistenze antiche. La fase 2 e la fase 3 debbono ancora essere realizzate. La fase 2 dovrà essere attuata preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali quali moli etc. e la fase 3 dovrà essere contestuale alle operazioni di dragaggio del nuovo bacino (vedi nota del 21/07/06 prot. 5025 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia).
- 2) L'analisi trasportistica risulta appena genericamente delineata negli elaborati progettuali inviati e, pertanto, sarà necessario elaborare un progetto definitivo ed esecutivo dettagliato che dovrà essere condiviso da tutte le Amministrazioni competenti che operano sul territorio.

Più puntualmente si precisa:

a) Nella zona di Fiumicino nord

Si tratta di una zona ad alto rischio archeologico e l'ipotesi di adeguamento dell'asse viario verso nord che ricalca via Coccia di Morto- via delle Idrovore di Fiumicino- viale di Porto potrà essere elaborata solo dopo l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi al cui esito è subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia

b) Nella zona di Fiumicino centro

sono presenti due aree archeologicamente sensibili. La prima è interessata dal Programma integrato di intervento per la riqualificazione e la riconversione urbanistica del territorio Fiumicino nord-Pesce Luna (parere SBAO prot. n. 59 del 30/07/05), la seconda corrisponde alla fascia relativa al Corridoio del trasporto pubblico C5 Fiumicino paese- Fiumicino porto-Ostia predisposto dalla Provincia di Roma. Il Corridoio collega il centro del paese. (via della Foce Micina-via Carlo Forte) con la linea Ferroviaria Regionale FRI in prossimità della fermata di Parco Leonardo. Per la prima area si rivela assolutamente improponibile il previsto



collegamento su ferro che attraversa non solo l'area vincolata con D.M.27/09/06, ma che passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale del porto di Claudio. Per la seconda area si respinge la proposta di un nuovo asse viario collocato tra l'autostrada Roma - aeroporto di Fiumicino e la via Portuense in quanto avrebbe percorso analogo a quello previsto per il Corridoio C5 dalla Stazione di Parco Leonardo da via della Corona Boreale in direzione del Porto commerciale.

c) Nella zona di Fiumicino-Isola sacra

Il parcheggio per nodo di scambio gomma su gomma è previsto in area di interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/04 e s.m.i., in quanto conserva nel sedime edifici sepolcrali pertinenti all'estesa necropoli di Porto e pertanto non è compatibile. Le proposte di un nuovo asse viario in connessione al nuovo ponte della Scafa ed il potenziamento di via dell'Aeroporto riguardano assi viari che ricadono parzialmente in aree di interesse archeologico e conseguentemente il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia è condizionato all'esito dei saggi preliminari.

d) Nel XIII Municipio (Roma)

Il tratto viario compreso tra Vitinia e Ostia antica con specifico riguardo all'attuazione di tre nuove stazioni della linea metropolitana Roma-Lido, previste in località Giardini di Roma, Acilia Sud e Madonnetta, ricade in una zona di estremo interesse storico archeologico (ben testimoniato dallo scavo Anas).

Nella eventualità di una progettazione definitiva di una rete organica di mobilità sarà necessaria la realizzazione di numerosi saggi archeologici preventivi, propedeutici all'eventuale rilascio di nulla osta da parte Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia. Parimenti per le proposte del nuovo asse viario in collegamento col nuovo ponte della Scafa, in zona di elevato interesse archeologico, si dovrà procedere ad accurati sondaggi archeologici.

e) Nell'area prossima ad Ostia (Via del Mare, Svincolo Cineland, Via Calza e Via del Mare, Via dei Romagnoli)

Il progetto di potenziamento degli assi viari, e la realizzazione di nuovi assi viari così come indicato nella tavola "Rete della mobilità-quadro di sintesi"(11/11/08) e nelle tavole "Sistema della mobilità"(10/11/08), riguarda un'area estremamente sensibile dal punto di vista storico e archeologico. Sarà necessaria la realizzazione di





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

saggi archeologici preventivi, al cui esito sarà subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia.

per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico

3) Di rischiosa indeterminatezza risulta essere l'ipotesi di un nuovo Waterfront urbano in grado di connettere il centro abitato al mare. Non si esprime parere per quanto riguarda le soluzioni architettoniche previste nel progetto, nello specifico le volumetrie in banchine e nella zona contigua cuscinetto tra la banchina ed il centro Isola sacra, ma si rinvia l'approvazione ad un progetto definitivo e esecutivo

Per quanto attiene alle volumetrie ed alla complessiva conformazione architettonica e morfologica del porto, la progettazione dovrà garantire elevata qualità architettonica sia dell'insieme che delle singole realizzazioni. In particolare A) ogni lotto funzionale dovrà prevedere l'esecuzione di segmenti compiuti, anche di cantiere,logistica e movimentazione terra, mettendo in atto anche opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee; B) In fase di progettazione definitiva ed esecutiva dovrà essere verificata la compatibilità del previsto molo per navi Ro-Ro con il vigente regime vincolistico delle aree contigue; C) per quanto riguarda la realizzazione del molo nord dovranno essere previste opere e presidi atti a garantire la qualità paesaggistica, nel rispetto dell'ambito limitrofo della linea di costa antistante la tenuta di Coccia di Morto,comprendente la Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamaiano. Detta zona è stata sottoposta da questo Ministero a tutela diretta e indiretta con una perimetrazione che confina, nel settore nord della pineta, con l'abitato di Focene,la Via Coccia di Morto e il mare e, nel settore a sud della pineta, con una fascia larga circa 200 metri a sud di Via Pesce di Luna,Via Coccia di Morto e con un tratto di linea di battigia. Qualsiasi intervento sull'area (come la- "stazione di pompaggio" della quale non si conoscono al momento nè le caratteristiche tecniche e dimensionali, nè la conformazione) dovrà essere sottoposto alla preventiva autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma,Rieti,Viterbo oggi Soprintendenza per Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma,Rieti,Viterbo,Frosinone,Latina. Il progetto prevede trasporto pubblico su ferro, ma dovrà essere prevista una soluzione alternativa di trasporto leggero, il cui tracciato dovrà essere allontanato, verso sud, dal confine con via del Pesce Luna,sul limite dell'area soggetta a vincolo di tutela indiretta;



REGIONE
LAZIO
CIVITAVECCHIA
PORTO CANALE

4) venga salvaguardato l'impianto della bonifica Torlonia salvaguardando e non tombando i fossi esistenti

come opere di compensazione paesaggistica

5) venga presentato un progetto di recupero dell'attuale percorso del Porto Canale in rapporto al tessuto urbano storico e realizzato un organico intervento di riqualificazione e rinaturalizzazione del Porto canale dalla foce fino al ponte di via dell'Aeroporto (eventuale riconversione e riallocazione delle funzioni produttive-cantieri navali- attualmente presenti , progettazione di qualità in merito a ponti, banchine e marciapiedi), con positivo impatto sul territorio;

6) venga presentato un progetto di riqualificazione e rinaturalizzazione del canale Coccia di Morto dallo storico complesso monumentale dell'idrovora in Via delle Idrovore fino a Via Lago di Traiano e il canale di Via del Lago di Traiano, da Via Coccia di Morto all'edificio denominato Due Torri e venga realizzato il relativo intervento di recupero (con vegetazione ripariale e autoctona);

7) stante la presenza del complesso monumentale della chiesa del Crocefisso e della Villa Guglielmi il potenziamento della viabilità per il previsto nuovo ponte da costruire come raddoppio del Ponte 2 Giugno sia realizzato, in modo tale che le arterie viarie, i raccordi e le rampe non vengano a costituire elementi di barriera visiva separando la chiesa del Crocefisso dal parco della Villa e siano al contempo rispettosi anche dell'argine e delle alberature ivi presenti;

8) venga redatto uno specifico progetto di recupero dell'area prospiciente il nuovo porto e realizzato un intervento di riqualificazione del tessuto urbano e delle interconnessioni con l'area portuale.

Le opere di compensazione dovranno costituire parte integrante della Variante al PRP di Fiumicino.

La rispondenza degli elaborati progettuali e delle opere a tutte le suddette prescrizioni dovrà essere oggetto di verifica di ottemperanza da parte di questa Amministrazione.

Infine si segnala l'opportunità che l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette opere di riqualificazione, sottoscriva un Protocollo di Intesa con le citate Soprintendenze, nel quale sia previsto un cronoprogramma che evidenzii le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste;





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

c) della Regione Lazio:

Il giudizio positivo di compatibilità ambientale della variante al Piano Regolatore Portuale (PRP) di Fiumicino è condizionato alla presentazione di una proposta progettuale in grado di rispondere compiutamente e in maniera sostenibile alle carenze evidenziate nel parere regionale n. 111560/25/25 del 15 giugno 2009.

Si richiede che la valutazione conclusiva della suddetta proposta progettuale dovrà essere espressa nell'ambito di un tavolo congiunto con i soggetti competenti in materia ambientale chiamati ad emanare il provvedimento finale di VIA nazionale.

La verifica di ottemperanza alle prescrizioni lettera a) nn. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14 saranno di spettanza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La verifica di ottemperanza alle prescrizioni lettera a) nn. 6, 7, 8 e 9 saranno di spettanza dell'ARPA Lazio. Tutte le altre prescrizioni del punto a) saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte dell'ARPA Lazio e Regione 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), e ogni altra 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 delle infrastrutture e dei trasporti, 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 GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE

presente copia in 11 copie in 10 fogli e cartelle in 10 copie.
Roma, li 18/02/00

IL PRESENTE ATTO SI
COMPONE DI N. 20 PAGINE
COMPRESA LA PRESENTE

Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli





ALLEG. alla DELIB. n. 358 M

13 LUG. 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 - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2008 - 0005053 del 19/12/2008

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

E. prot DSA - 2008 - 0037943 del 19/12/2008

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. _____

Prof. Mittente: _____

**OGGETTO: Istruttoria VIA - Progetto di variante al piano regolatore
portuale di Fiumicino. Trasmissione parere n. 187 del 15
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 15 dicembre 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)



All: c.s.

IL PRESENTE Auto si
COMPONE DI N. 40 PAGINE
COMPRESA LA PRESENTE

Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 112/a
00147 ROMA



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 187 del 15.12.2008

Progetto:	Istruttoria VIA PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI FIUMICINO
Proponente:	SNAM REIS Gas Autorità Portuale di Fiumicino (autorizzata)

[Handwritten signatures and notes]

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE - VIA e VAS

VISTA domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 6 comma 3 della legge 349/86 e dell'art.6 del DPCM del 27/12/88, del Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, presentata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia in data 05/12/2003, con nota prot. n. 2003/12393, assunta al MATT con prot.n. 14277 del 05/12/2003;

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 che costituisce parte integrante e sostanziale del presente Parere;

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 05/12/2003 sui quotidiani Il Sole-24 Ore e Il Messaggero;
- la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia è stata estesa al Porto di Fiumicino con il decreto del Ministro delle Infrastrutture n. 6252, del 11 giugno 2002, pubblicato

UNIONE DI MARE
Mediterranea, Adriatica
e VAS
di Colombo
47 ROMA

Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 153 del 2 luglio 2002, "al fine di unire le sinergie dei due scali con la possibilità di avere non solo un risparmio economico ma soprattutto di aumentare i traffici sia commerciali che passeggeri". L'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è l'unico network portuale regionale ed è considerato di massimo interesse per l'economia regionale;

PRESO ATTO CHE:

- il Porto Canale di Fiumicino è classificato ai sensi del R.D. 3095/1885 come porto Canale Commerciale di 2^a categoria, 1^a classe, con funzioni commerciale, con particolare riguardo al traffico di prodotti petroliferi, pesca e diporto nautico;
- il PRP vigente, è stato approvato con il Decreto Interministeriale n. 2689 del 26.03.1962, del Ministero dei Lavori Pubblici e del Ministero della Marina Mercantile, previo parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, di cui al voto n. 753 del 14.04.1960;
- il progetto del nuovo Piano Regolatore Portuale di Fiumicino è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 208 del 30.07.2004, che accoglie tutte le indicazioni, osservazioni e prescrizioni emerse nei voti precedenti, n. 418 del 26.10.2001 e 210 del 12.03.2004;
- il progetto integra le attuali funzioni del Porto con funzioni merci con navi RO-RO, passeggeri traghetti e croceristi, in considerazione della vicinanza con Roma e della crescita delle attività industriali e di servizi avvenuta nella parte sud-ovest della città, come l'aeroporto Leonardo da Vinci, la cargo city, la Commercity, la Nuova Fiera di Roma, le autostrade di collegamento con Fiumicino e Civitavecchia, le linee ferroviarie;
- lo scopo è quello di razionalizzare e ottimizzare i traffici portuali dei porti del Lazio, implementando gli attuali traffici dei porti di Civitavecchia e Gaeta e ottenendo il massimo rendimento della portualità laziale, in considerazione sia della vicinanza con l'aeroporto di Fiumicino, sia dei flussi turistici verso la Capitale. Il nuovo scalo intende affiancare soprattutto lo scalo di Civitavecchia, vicino alla saturazione, offrendo una ricettività e un numero di accosti in grado di soddisfare una parte del surplus di domanda afferente lo scalo maggiore;

- sotto il profilo funzionale, la proposta di PRP prevede che il porto ospiti le seguenti tipologie di mezzi: imbarcazioni pescherecce; traghetti specialistici per i collegamenti veloci; navi di crociera che operano sui circuiti mediterranei; navi RO-RO per il trasporto merci in connessione con l'aeroporto di Fiumicino, il Centro merci di Ponte Galeria e il mercato dei fiori della Magliana; navi specializzate per il monitoraggio marino e per i servizi del porto;

- gli obiettivi alla base dell'intervento possono riassumersi nei seguenti punti:

- creare una darsena specifica da destinare esclusivamente alla flotta pescherecci, che consenta un miglior utilizzo delle risorse, in assenza di previsioni di incremento della flotta stessa, prevedendo nuovi spazi di servizio;
- migliorare le condizioni di ormeggio, tenuto conto che attualmente, in condizioni meteorologiche avverse (moto ondoso proveniente dal III quadrante), a causa dell'eccessiva agitazione ondosa, motopescherecci devono abbandonare la banchina interna e trovare rifugio nel tronco del canale compreso tra i due ponti levatoi;
- creare un terminal per il traffico crocieristico e traghetti, così da rispondere alle richieste formulate dal settore turistico-commerciale e dal crescente traffico di passeggeri, legato soprattutto alle attività turistiche nel periodo estivo, per ridurre il peso dei traffici che attualmente gravitano attorno a Civitavecchia, struttura a cui di fatto Fiumicino si vorrebbe affiancare; a tale flusso turistico si lega un indotto con effetti positivi anche sulle altre attività commerciali presenti (cantieristica, servizi alberghieri ed attività ristorative, ecc.);
- riqualificare il contesto urbano, sia in termini di immagine (riassetto del fronte panoramico sul mare) che di organizzazione funzionale (delocalizzazione delle strutture petrolifere, realizzazione di aree per la sosta, valorizzazione delle strutture turistiche, ecc.);
- permettere la riorganizzazione dei flussi di traffico, attraverso l'adeguamento infrastrutturale dei percorsi di entrata e di uscita e la differenziazione degli accessi, superando le attuali difficoltà di collegamento



stradale e ferroviario con l'entroterra;

- adeguare le trasformazioni economiche e strutturali del bacino portuale a quelle di tutto l'ambito urbano, secondo le logiche di sviluppo e gli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore Generale del Comune;
- ottemperare alle richieste dell'Autorità del Bacino del Tevere, liberando il canale dai mezzi navali in ormeggio.

PRESO ATTO CHE:

- la previsione della ripartizione annua dei traffici all'interno del network, effettuata dall'Autorità Portuale per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta evidenzia il porto di Fiumicino come struttura complementare del porto di Civitavecchia, vista l'esigenza di assorbire, già dalle previsioni 2010, un movimento di circa 230.000 passeggeri e circa 90.000 semirimorchi annui (pari a 1.500.000 tonn/anno);

PRESO ATTO CHE:

- la struttura portuale di Fiumicino intende porsi direttamente in relazione con quella di Civitavecchia per assorbire il surplus di traffico atteso dalle crescenti correnti di traffico commerciale che i nuovi assetti della catena trasportistica regionale stanno determinando con la realizzazione dei nuovi interporti di Latina, Pomezia, Roma smistamento, Commerc City. Ciò tenendo conto della vicinanza all'aeroporto ed al centro intermodale che sta per essere realizzato nella zona aeroportuale ("Cargo City"), della possibilità di pianificare in parallelo lo sviluppo delle due strutture gestite dalla stessa Autorità Portuale, delle previsioni di adeguamento della rete infrastrutturale viaria e ferroviaria, anche in relazione della possibilità di sviluppo del trasporto di tipo combinato, delle ampie superfici e spazi di manovra disponibili nel nuovo porto di Fiumicino che permettono di installare strutture e servizi di supporto, parcheggi ecc, in grado di richiamare l'interesse degli operatori e delle compagnie portuali;

- il progetto tiene conto dei seguenti scenari di previsione:

- per quanto riguarda il traffico merci la prospettiva lo scenario ottimistico di sviluppo della variante del P.R.P. di Fiumicino prevede un'offerta di tre accosti per navi Ro-Ro, con una flotta tipo formata da 3 navi di lunghezza compresa tra i 180 e i 200 m, che per un periodo all'incirca di 200 giorni/anno possono assicurare un traffico di quasi 180.000 semi-trailer/anno, corrispondenti a circa 3 milioni di tonnellate di merce/anno;
- per quanto riguarda il settore della pesca, sulla base degli indicatori bio-economici il progetto attende nei prossimi anni una sostanziale tenuta del settore della pesca nel Lazio, con una quantità di pescato che dovrebbe collocarsi intorno ai 130 -150 mila quintali all'anno;
- per quanto riguarda il traffico passeggeri, l'attività del nuovo porto è volta ad aumentare la disponibilità delle due rotte attuali verso la Sardegna, una verso il Golfo Aranci e l'altra su Arbatax, e sulla base delle richieste di autorizzazioni già arrivate presso la Capitaneria di Porto di Roma, nuove rotte verso la Sicilia, Ponza, Ischia e Capri, per una capacità di traffico complessiva di circa 565.000 passeggeri/anno. La presenza dell'aeroporto può rappresentare una funzione di "stimolo" per le attività turistiche e ricettive e le rispettive ricadute occupazionali.
- per quanto riguarda il settore crocieristico il progetto fa riferimento alle più recenti previsioni di crescita del settore, calcolando una ricettività media di circa 1.000 navi all'anno per i due scali di Civitavecchia e Fiumicino, da 1200 passeggeri ciascuna, prevedendo che Fiumicino potrebbe assorbire all'incirca il 20% del traffico crocieristico di Civitavecchia, pari a circa 210.000/230.000 passeggeri/anno, ma potrebbe ricavarsi anche un proprio spazio nel settore crocieristico, rivolgendosi ad una fascia di clientela più ristretta e ad un tipo di attracco di navi da crociera di piccola stazza, a causa della vicinanza dell'Aeroporto Intercontinentale Leonardo da Vinci, che garantisce la possibilità di applicazione di una formula integrata come la Fly & Cruise.

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- la nuova struttura di Fiumicino si pone come terzo hub regionale di 1^a classe dopo gli scali di Civitavecchia, di cui è complementare, e di Gaeta. Il sistema portuale laziale è completato dai porti feeder di distribuzione di Anzio, Ponza e Formia - a scala regionale - e Terracina e Ventotene a scala locale;

ANALISI
MARE
VAG
ROMA

L'analisi delle Politiche comunitarie nel settore del trasporto marittimo e degli obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti dall'U.E. ha fatto riferimento al libro Verde della Comunità Europea sui Porti e le infrastrutture marittime, del 1997, alla Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni, del 14 gennaio 1999 (COM (1998) 806 def), alla risoluzione sulla "promozione del trasporto combinato marittimo a corto raggio" del Consiglio della Comunità Europea, del 14 Febbraio 2000, al Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010, presentato dalla Commissione il 12 settembre 2001, alla Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere, (GIZC), alla Strategia di Azione Ambientale per lo Sviluppo sostenibile (delib. n. 57/2002, pubblicata nel suppl. ordinario n.205 alla G.U. italiana n. 255 del 30 ottobre 2002);

- il progetto è funzionale agli obiettivi di carattere generale del Piano Generale dei Trasporti (del 2001), con particolare riferimento ai criteri relativi alla specializzazione dei servizi portuali, all'ottimizzazione dell'uso delle risorse, al potenziamento delle connessioni porto-territorio, all'incentivazione dei servizi di collegamento con le isole;
- nell'ambito degli strumenti di pianificazione a livello regionale, il Piano regionale dei trasporti (del 1992) ha previsto un potenziamento delle infrastrutture viarie del settore ovest di Roma, di collegamento con l'area aeroportuale, mentre in merito al sistema portuale evidenzia problematiche di sottoutilizzazione dei porti rispetto alla domanda potenziale;
- il nuovo Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio, approvato dal Consiglio regionale alla fine del 1998, in aggiornamento del Piano dei Porti del 1983, conferma Civitavecchia come primo porto del territorio regionale di carattere internazionale, ma prevede, come integrazione al carico commerciale e crocieristico di Civitavecchia, un incremento della vocazione commerciale del Porto di Fiumicino, soprattutto per la sua vicinanza a Roma, nel tentativo di favorire il mezzo di trasporto marittimo rispetto a quello terrestre, con vantaggi sia dal punto di vista di riduzione dei costi che di impatto ambientale, subordinando tale sviluppo alla realizzazione dell'ampliamento del porto e ad un adeguamento della viabilità;
- il piano ritiene consigliabile dotare il porto di Fiumicino di un attracco per le navi da crociera, che sarebbe giustificato dalla vicinanza all'aeroporto Leonardo da Vinci, dalla possibilità di un collegamento fluviale con gli antichi porti di Roma (Ostia, Bacini di Claudio e Traiano) e dalla possibilità di un collegamento fluviale con l'Isola Tiberina e contiene indicazioni per limitare l'area occupata dalle strutture petrolifere in prossimità della battigia, migliorare le condizioni di navigabilità soprattutto per i mezzi di soccorso, migliorare la ricettività per agevolare le attività da pesca, inserire terminali per navi da crociera, traghetti veloci di collegamento con la Sardegna e navi Ro-Ro;
- rispetto al Piano Territoriale Paesistico n. 2, XIII e XIV Circostrizione di Roma, ora rispettivamente XIII Municipio e Comune di Fiumicino, approvato con la Legge Regionale n. 24 e n. 25 del 1998, l'area di progetto rientra in parte nella fascia costiera di tutela con vincolo di tipo A1, ove sono consentite deroghe per le opere pubbliche e per le attrezzature portuali, in parte in zona vincolata ex legge 1497/39, ove sono consentite deroghe per le aree delimitate dagli strumenti urbanistici, e in parte nelle aree vincolate a ridosso del canale, ove vige un vincolo A2, di tutela integrale dei corsi d'acqua, derogabile per le zone delimitate dagli strumenti urbanistici, e C6, di tutela paesaggistica dei litorali. Le aree adiacenti sono zone urbanizzate e di riqualificazione ambientale e, per quanto concerne la riserva naturale "Coccia di Morto", zona di interesse archeologico;
- nell'ambito delle integrazioni, è stata esaminata la compatibilità del progetto con il nuovo Piano paesistico regionale, in corso di approvazione, adottato dalla giunta regionale con atti n. 556 del 25-07-2007 e n. 1025 del 21-12-2007, depositato per tre mesi, fino al 14.05.2008, presso i comuni per le relative osservazioni; tale piano conferma le deroghe per le opere pubbliche e per le attrezzature portuali realizzate nelle fasce costiere marittime, previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo, mentre le norme transitorie contengono norme di salvaguardia per le previsioni delle zone F1a2 - Impianti pubblici generali - attrezzature portuali, come per le altre zone A,B,C,D,E di cui al DM 1444/68, già approvate;
- inoltre, nell'ambito delle integrazioni, è stata esaminata la compatibilità del progetto con il Nuovo Piano Territoriale generale della Provincia di Roma, ancora in fase di verifica;
- l'analisi degli strumenti di tutela e di pianificazione per l'ambiente marino costiero evidenzia che il



progetto non contrasta con gli obiettivi di conservazione delle caratteristiche ecologiche e di valorizzazione del patrimonio storico e monumentale del Piano della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*, istituita con il Decreto del Ministero dell'Ambiente (D.M.A. 29/3/1996), il cui Piano di Gestione articola il territorio interessato dal progetto in aree di tutela integrale, per la tenuta di Coccia di Morto e per il fiume Tevere, in aree di promozione economica e sociale per il territorio di Villa Guglielmi e in aree di iniziativa comunale per l'area dell'attuale porto di Fiumicino;

- una parte della costa occupata dal PRP ricade nell'ambito della riserva Statale del Litorale Romano e pertanto l'Autorità portuale ha chiesto il nulla osta all'Area Pianificazione del Territorio del Comune di Fiumicino che a sua volta ha trasmesso richiesta di parere alla Commissione di Riserva presso il Ministero dell'Ambiente che, essendo dimissionaria, non si è ancora pronunciata;

le fonti bibliografiche e le indagini effettuate sulla costa laziale non rilevano la presenza di praterie di Posidonia oceanica nei fondali interessati dalle opere di progetto;

- rispetto al Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere il Comune di Fiumicino ricade all'interno della fascia di massimo deflusso della piena, definita "AA", e, fino all'adozione del Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - P.S.5, in aree perimetrale assimilate alla fascia fluviale A che rappresenta il corridoio fluviale di transito della piena con elevata probabilità di accadimento (tempo di ritorno di 50 anni). Le aree di progetto, sviluppandosi nel mare, sono attigue alla aree perimetrale e comunque interagiscono con tali aree perimetrate dal PAI;

- nell'ambito delle integrazioni, l'Autorità portuale evidenzia che a seguito dell'approvazione del progetto di messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine del Porto Canale di Fiumicino, in sponda dx e sx, nel tratto dal "Ponte 2 Giugno" alla passerella pedonale nota Protocollo n. 927 del 23-03-2005, da parte dell'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo e dell'autorità di Bacino del Fiume Tevere, le aree a rischio idraulico molto elevato del Piano Straordinario sulla parte nella destra idraulica del canale sono state deperimetrate e approvate con Decreto Segretariale n. 17 del 28 Aprile 2006 successivo all'adozione definitiva del Piano (PAI) Delibera n. 114 del 5 Aprile 2006;

- l'ultima versione del progetto, approvata con il voto 208/2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici recepisce tutte le prescrizioni imposte dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere riguardo alle interconnessioni idrauliche tra la nuova struttura portuale e il canale navigabile;

- il Programma Regionale di Salvaguardia delle Coste mette in evidenza un fenomeno preoccupante di arretramento dei tratti di litorale di Focene e di Fiumicino dell'ordine di un metro all'anno, dovuto alla drastica diminuzione del trasporto solido da parte del Tevere, e ciò ha richiesto l'adozione di misure di intervento con pennelli trasversali e una barriera di contenimento per Focene e pennelli di contenimento a T per Fiumicino. Il progetto, nell'ambito del quadro di riferimento ambientale, ha sviluppato le interferenze delle opere con le dinamiche costiere;

- rispetto al Piano di Utilizzazione degli Arenili del Comune di Fiumicino, il progetto ricade in zona di tipo A - ad utilizzazione naturalistica - ove tuttavia possono essere consentite deroghe per le opere pubbliche che per la loro natura devono essere ubicate lungo le coste marine;

L'esame dei vincoli, storico-archeologici e paesaggistici, secondo gli elaborati del Piano territoriale Paesistico, ha messo in evidenza il vincolo a carattere archeologico e naturalistico dell'area del Lago di Traiano, il vincolo a carattere paesaggistico, naturalistico e di rimboschimento della Riserva naturale di Coccia di Morto, i vincoli a carattere archeologico e paesistico-ambientale della zona dell'Isola Sacra e il vincolo a carattere paesaggistico del centro urbano di Fiumicino. Tali vincoli sono esterni dall'area di progetto che invece ricade all'interno del vincolo a carattere paesistico-ambientale della fascia di 300 metri dalla linea di battigia e della fascia di 150 metri dalle sponde dei fiumi, imposto dal PTP ai sensi dell'articolo 146 del D.lgvo n. 490 del 1999. Tuttavia il PTP prevede specifiche deroghe per i centri abitati, per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali e per le infrastrutture viarie, ferroviarie e a rete;

- non si rilevano vincoli di aree naturali protette nell'area interessata dai lavori. Nell'area interessata dal progetto di variante al PRP non sono presenti SIC e ZPS, tuttavia nel territorio limitrofo sono state individuati tre SIC (Macchia Grande, Isola Sacra ed il Lago Traiano) ed una ZPS coincidente con uno dei tre SIC (Lago Traiano);

- il 22 marzo 2002 è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione

ROMA 12/16
V.A.S.

Lazio, il Comune di Fiumicino, il Comune di Roma ed il Comune di Ladispoli, per il PRUSST Fiumicino - "Porto dell'Area Metropolitana di Roma", con il quale è stato approvato l'elenco degli interventi, pubblici e privati, previsti nell'ambito del programma, tra i quali assume particolare importanza la realizzazione della nuova viabilità accessoria all'autostrada Roma-Fiumicino. Tra gli interventi finanziati dal Ministero dei Lavori Pubblici nell'ambito del PRUSST figurano la darsena pescherecci e il sistema autostradale Roma - Aeroporto e A12, di diretto interesse con lo sviluppo commerciale del Porto di Fiumicino;

- il Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino prevede un significativo miglioramento della viabilità di accesso a Fiumicino sia attraverso la realizzazione del sistema delle complanari alla Roma-Fiumicino, sia attraverso lo sdoppiamento tra viabilità interna delle zone di espansione verso Nord e viabilità a scorrimento veloce, sulla via Coccia di Morto e sulla via adiacente alla tenuta di Coccia di Morto, sia attraverso la ricostruzione del ponte mobile sul canale per il deflusso veloce verso Fiumicino Sud. Tutte le previsioni tengono conto del peso della nuova infrastruttura portuale sulle infrastrutture a rete. Inoltre il Comune di Fiumicino ha deliberato un'immediata attivazione per la risoluzione delle problematiche infrastrutturali connesse al funzionamento del nuovo Porto, sia come previsioni di riqualificazione urbana e di realizzazione di servizi sia come realizzazione dei collegamenti in strutturali a rete di asservimento del Porto;

- le previsioni del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Fiumicino, adottato dalla G.C. il 24 dicembre 2004 con delibera n° 282, tiene conto della realizzazione del nuovo Porto Commerciale alla costa in destra del canale navigabile, e ritiene necessario il ripristino della stazione ferroviaria dismessa e il prolungamento del collegamento ferroviario fino alle nuove attrezzature portuali;

- l'attuazione del nuovo PRP comporterà la delocalizzazione delle infrastrutture petrolifere della Raffineria di Roma, ubicate sul demanio marittimo, e lo spostamento delle relative *sealine*, prima della realizzazione dei moli. In ogni caso, il Comune di Fiumicino si è già attivato ai fini della delocalizzazione delle strutture della bonifica del sito, sottoscrivendo il 07.02.1997, un Protocollo d'Intesa tra il Comune di Fiumicino e la Raffineria di Roma S.p.A., con il quale sono state indicate le modalità tecnico amministrative tese alla delocalizzazione delle infrastrutture asservite alla Raffineria di Roma ubicate sul demanio marittimo (*sealines* e stazione di rilancio); in data 07.12.2004 l'Amministrazione Comunale di Fiumicino ha approvato il progetto preliminare di bonifica del sito dello stabilimento appartenente alla Raffineria di Roma ubicato in località "Ex Suorine";

- con Delibera della Giunta del Comune di Fiumicino n. 49 del 22.03.2006 è stato attuato il Nuovo Piano Regolatore Generale, con l'inserimento negli elaborati grafici della nuova configurazione del PRP, e sono stati indicati i collegamenti infrastrutturali di asservimento del nuovo porto commerciale di Fiumicino; tale piano è stato approvato con la Delibera n. 162 del 31-03-2006 della giunta regionale;

- in particolare, in merito ai collegamenti infrastrutturali:

- ✓ il Consiglio Comunale ha adottato il programma integrato di intervento per la riqualificazione e la riconversione urbanistica del territorio "Fiumicino Nord - Pesce Luna", all'interno del quale è stata affrontata e risolta la problematica dell'accessibilità al nuovo porto commerciale; tale piano ha acquisito la valutazione di impatto ambientale favorevole da parte della regione Lazio;
- ✓ la problematica relativa allo snodo viario tra Via del Lago di Traiano, Via della Foce Micina e Via Coccia di Morto, importante ai fini dell'accesso al nuovo porto commerciale, potrà invece essere risolta in virtù del programma urbanistico "Isolato Stazione";
- ✓ gli uffici dell'Area Pianificazione del Territorio del Comune di Fiumicino hanno affidato l'incarico per la progettazione della nuova viabilità complanare nord all'autostrada Roma-Fiumicino dallo svincolo dell'autostrada Roma-Civitavecchia fino al sedime aeroportuale in previsione della ridefinizione della maglia infrastrutturale di riferimento per la nuova struttura portuale;
- ✓ il Comune di Roma di concerto con il Comune di Fiumicino sta procedendo all'attuazione del progetto per la realizzazione del nuovo ponte della Scafa e l'adeguamento della viabilità accessoria;
- ✓ il Progetto costituisce Variante al PRP di Fiumicino vigente, sul quale è stato espresso parere favorevole dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n.753 del 14.04.1960, e che è stato approvato con Decreto Interministeriale n. 2689 del 26.03.1962 del Ministero dei Lavori Pubblici e del Ministero della Marina Mercantile. Tale PRP è rimasto quasi del tutto inattuato per quel che concerne la prevista

Wella

X X X

darsena lungo il Molo Nord e le relative opere accessorie;

- l'assetto del nuovo PRP discende dal progetto redatto su incarico ed iniziativa del Comune di Fiumicino ed approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 90 del 27.05.1999 e dalla Capitaneria di Porto di Roma con Decreto n. 56 del 25.08.1999, fatto proprio dall'Autorità Portuale di Civitavecchia a seguito dell'estensione della propria circoscrizione territoriale. Il progetto ha subito una serie di adeguamenti, sia per sopravvenute richieste di migliorie funzionali, sia per ottemperare alle osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

VALUTATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- il Progetto presentato è conforme all'ultima stesura del PRP, approvato con il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 208 del 30.07.2004, che ha accolto le prescrizioni e osservazioni emerse nei voti precedenti. La stesura definitiva del progetto accoglie soprattutto le osservazioni dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere in merito agli aspetti idraulici relativi alle interferenze tra la nuova struttura portuale ed il canale navigabile, che riguardano l'eliminazione degli eventuali ostacoli al libero deflusso in mare delle acque del Canale di Fiumicino. Si tratta soprattutto della liberazione del canale dalle imbarcazioni ormeggiate, della rinuncia a costruire la diga di 380m. in prossimità della foce del canale e dell'eliminazione dell'entrata alla darsena pescherecci dal canale stesso;

- gli obiettivi della crescita portuale di Fiumicino si basano soprattutto sulla posizione geografica favorevole di Fiumicino in considerazione della vicinanza di Roma, e dei tracciati infrastrutturali esistenti (aeroporto Leonardo da Vinci, Commercium, prossimamente la Nuova Fiera di Roma, autostrade di collegamento con Fiumicino e Civitavecchia, linee ferroviarie). Fatte salve le opere di collegamento del Porto a tali infrastrutture, il progetto permetterebbe una crescita commerciale del porto di Fiumicino con attività aggiuntive al traffico dei prodotti petroliferi, in cui oggi è specializzato, ed in particolare con attività RO-RO e crocieristica; oltre alla pesca e alla diportistica; tali previsioni di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi nell'asse Roma - Fiumicino - Porto di Fiumicino sono confermate nel nuovo Piano Territoriale della Provincia di Roma, in corso di approvazione;

- il collegamento diretto dei flussi turistici di Roma con il Porto di Fiumicino, nelle immediate adiacenze dell'Aeroporto Leonardo Da Vinci, creerebbe indiscutibili vantaggi allo sviluppo del settore turistico e crocieristico, alleggerendo non solo il Porto di Civitavecchia, oramai prossimo alla congestione, ma anche e soprattutto il traffico sull'Autostrada Roma-Civitavecchia (A12);

- non si intravedono sovrapposizioni con le attività portuali di Civitavecchia e Gaeta, perché il progetto è frutto di una previsione di sviluppo dell'Autorità Portuale che è unica per tutti i porti del Lazio e prevede la separazione delle attività e la specializzazione dei porti, puntando sulle attività passeggeri e crocieristica per il Porto di Fiumicino;

- lo sviluppo portuale di Fiumicino aprirebbe un nuovo fronte della città verso il mare, permettendo la riqualificazione della parte più degradata della città e dei quartieri abusivi ivi esistenti;

- il progetto non contrasta con gli obiettivi Dei Piani e Programmi vigenti di carattere, comunitario, nazionale e regionale;

- la tipologia del progetto rientra tra le opere pubbliche e le attrezzature portuali per le quali il Piano Territoriale Paesistico Regionale consente deroghe ai vincoli di tutela delle coste; occorre tuttavia acquisire il parere dell'organo proposto alla tutela del vincolo della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano* in merito alle porzioni di terreno che rientrano nell'area della Riserva stessa;

- il nuovo Piano Territoriale generale della Provincia di Roma, non ancora approvato in via definitiva, già prevede il progetto del Nuovo Porto di Fiumicino negli elaborati del Piano; con funzioni passeggeri, turistica e commerciale, inserisce via della Foce Micina e via Coccia di Morto nella rete di 2° livello metropolitano (collegamenti interni tra i centri dei sub-sistemi locali e con la "rete primaria" del NPRG di Roma) e prevede un corridoio del trasporto pubblico in via della Foce Micina;

- nell'area di progetto non sono presenti SIC o ZPS o altre aree naturali protette. Non si rileva la presenza della *Posidonia oceanica* nell'area marina interessata dall'intervento;

- il Comune di Fiumicino ha approvato il progetto di PRP, ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio

1994 n. 84

- l'attuazione del PRP vigente del 1962 ha visto la realizzazione del prolungamento del molo guardiano in riva sinistra del canale navigabile e i lavori di rifacimento delle banchine, che sono in fase di esecuzione. Non è stata invece realizzata la darsena pescherecci esterna, la cui localizzazione coincide con il nuovo PRP, anche se con una diversa configurazione;

- la richiesta dell'Autorità del Bacino del Tevere in merito all'eliminazione delle imbarcazioni ormeggiate nel canale navigabile crea l'ingolfamento della darsena nella riva sinistra del canale e ciò impone una soluzione immediata per la sistemazione dei pescherecci, per evitare l'aggravio della crisi del settore;

- le aree di progetto, interagiscono con le aree a rischio idrogeologico, perimetrate dal PAI come aree di massimo deflusso della piena; tuttavia l'ultima versione del progetto, approvata con il voto 208/2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici recepisce tutte le prescrizioni imposte dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere riguardo alle interconnessioni idrauliche tra la nuova struttura portuale e il canale navigabile;

- inoltre, l'Autorità Portuale ha in corso le opere di messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine in sponda destra e sinistra del canale di Fiumicino, tratto dal ponte Il Giugno alla passerella pedonale, con lo scopo di prevenire fenomeni di esondazione del Tevere e garantire la messa in sicurezza delle aree perimetrate. Nell'ambito di tale intervento si procede inoltre alla ristrutturazione delle banchine esistenti e all'adeguamento delle stesse alle norme sismiche. Tale progetto è stato ritenuto coerente con la possibile riduzione dell'attuale residuo livello rischio idraulico della zona dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere e la sua approvazione ha permesso la deperimetrazione delle aree a rischio elevato sulla parte nella destra idraulica del canale;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

- l'attuale Porto di Fiumicino è un porto canale, costituito dalle sponde banchinate del tratto terminale del canale navigabile, ottenuto con il prolungamento verso il mare dell'antica Fossa Traiana; anche se le imbarcazioni (specie quelle da diporto) sono situate sui circa 7,7 km di lunghezza del canale, il porto vero e proprio è costituito dal tratto compreso tra il "Ponte due Giugno" e la foce, per una lunghezza di 1.195 m e una larghezza compresa tra i 36 e i 49 m nella parte alta sino a 65 m alla radice dei due moli;

- l'area portuale, che include anche una piccola darsena che si apre sul molo sud a circa 600 m dalla foce, si sviluppa nel complesso su una superficie di mq. 146.478. Le banchine del canale sono utilizzate attualmente dalla flotta da pesca, dai mezzi di servizio dei terminali off-shore (rimorchiatori, pilotine, natanti antinquinamento), dai natanti di pubblico servizio (mezzi di soccorso marittimo della Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Gruppi Piloti e Ormeggiatori, draghe) e dal naviglio da diporto che occupa anche la darsena. La banchina settentrionale, lunga 295 m, è utilizzata dai pescherecci che spesso, a causa dell'esiguità degli spazi sono costretti a ormeggiare su file parallele;

- attualmente è in servizio un collegamento con traghetti veloci con la Sardegna il cui attracco è localizzato lungo la sponda sinistra del porto canale, in prossimità della foce, a circa 540 m dalla testata del molo guardiano sinistro, ed è costituito da una piattaforma metallica di dimensioni in pianta 8,40x10,00 m² che "aggetta" all'interno del canale rispetto al filo banchina di circa 7,60 m.

- nell'area del porto canale risultano in rimessaggio circa 3.000 imbarcazioni da diporto, piccole imbarcazioni, pescherecci e grandi imbarcazioni, mentre sono presenti nell'area circa 56 cantieri navali, di cui solo una parte si occupa costantemente della costruzione di nuove imbarcazioni.

- il movimento petrolifero si svolge per la maggior parte in rada, presso le piattaforme in ferro su palafitte installate dalla "RAFFINERIA DI ROMA S.p.a.". Gli impianti che gravitano sul porto di Fiumicino sono essenzialmente quattro: "Raffineria di Roma S.p.a.", "Deposito prodotti petroliferi dell'ENEL", "Deposito prodotti petroliferi dell'ERG" e "Deposito prodotti petroliferi della Jacorossi". La prima delle piattaforme, la R2, è situata a 5390 metri dal fanale posto sul molo sinistro del porto-canale mentre la seconda, la R1, sorge a circa 1400 metri a nord-est della R2. Queste due piattaforme sono collegate tra loro mediante un oleodotto sottomarino; dalla R2 si dipartono poi, verso la costa, altri due oleodotti sottomarini collegati con il deposito della "RAFFINERIA DI ROMA s.p.a.", situato a Fiumicino. Tale impianto di deposito è costituito da due serbatoi, uno di accumulo delle acque di zavorra e uno per le condotte di collegamento fra le "isole petroli", e la raffineria vera e propria che ha sede a Pantano del Grano presso Malagrotta;

- le nuove infrastrutture si prospettano complementari a quelle di Civitavecchia e Gaeta e sono destinate a divenire l'accesso marittimo di Roma per quanto riguarda il traffico passeggeri e crocieristico, oltre ad inserirsi nel traffico di cabotaggio lungo le coste Tirreniche; a seguito alla realizzazione delle nuove opere portuali l'esistente Porto Canale, soffocato dalla presenza di una consistente flotta peschereccia e di numerosi natanti, talora di grandi dimensioni, adibite a servizi di pubblica utilità (rimorchiatori, navi anti-inquinamento, mezzi anti-incendio, mezzi di pronto intervento per le necessità del vicino aeroporto, imbarcazioni delle forze dell'ordine, etc.) verrà liberato da tali unità navali;

- nell'ambito delle alternative di progetto sono state valutate le possibili soluzioni in funzione delle esigenze di navigabilità e delle condizioni di protezione dal moto ondoso, mettendo a confronto alternative di configurazione delle opere foranee di protezione del porto dal moto ondoso, porto a bacino, porto a moli convergenti e sovrapposti, porto con diga parallela, alternative strettamente legate alla situazione di Fiumicino ed alla presenza nell'area portuale della foce del canale navigabile del Tevere, porto a foce incorporata e porto a foce separata, e alternative legate alle condizioni di ingresso alla darsena pescherecci, porto con darsena pescherecci a ingresso comune e porto con darsena peschereccia a ingresso separato. Nell'ambito delle integrazioni le alternative di progetto sono state rivisitate in modo di renderle completamente confrontabili e in grado di accogliere tutte la flotta "tipo" ipotizzata negli obiettivi del Piano, definendo, anche graficamente, 10 schemi di alternative di progetto;

- l'analisi dell'opzione "zero" pone in evidenza come, in assenza di un intervento, il porto canale continuerebbe a perseguire finalità prettamente turistiche (collegamento con le isole e diportistica nella darsena), risentendo nel prossimo futuro dello sviluppo di Civitavecchia e di una maggiore competitività da parte di altre strutture portuali (Fiumara Grande, Ostia ed altri). Il miglioramento delle condizioni di accessibilità rappresenterebbe in questo caso "un'occasione mancata", viste le ampie possibilità di relazione di Fiumicino con i poli di riferimento commerciale posti nell'area ovest di Roma (aeroporto Leonardo da Vinci e "Cargo City", Fiera di Roma e "Commercity");

- la soluzione scelta ha dovuto tenere conto della prescrizione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, conformemente a quanto richiesto dall'autorità di Bacino del fiume Tevere, ha imposto l'eliminazione dell'ingresso alla darsena pescherecci dal canale del fiume Tevere e l'eliminazione della diga foranea di fronte alla foce del canale medesimo;

CONSIDERATO CHE

IN MERITO ALLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- la configurazione del porto è del tipo a bacino; con molo di sopraflutto, di lunghezza pari a 1.350 m, posto in prosecuzione dell'attuale molo guardiano Nord del Porto Canale, ad andamento curvilineo con estremità in corrispondenza della batimetria - 10 m smm. Per completare la protezione del bacino è stato previsto un molo di sottoflutto che, con uno sviluppo totale di circa 1.200 m, perviene fino alla batimetria -9 m smm, definendo una imboccatura portuale di 170 m di larghezza ed un avamposto con un cerchio di manovra di 500 m di diametro, sufficiente per la manovra e l'ormeggio delle navi che frequenteranno il porto; ai fini della progettazione sono state rispettate nel Nome AIPCN;

- all'interno del bacino avente superficie complessiva pari a mq. 720.670 è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati all'ormeggio delle navi da crociera, Ro-Ro e pescherecci; tutti gli attracchi sono stati orientati secondo la direzione est-ovest, che risulta corrispondere con quella media dei venti dominanti. Procedendo da Sud verso Nord si distinguono diverse zone relative alle diverse funzioni portuali:

- *Area a servizio dei passeggeri per la navigabilità fluviale*, è posizionata nel lembo più meridionale del porto, si estende su di una superficie di 13.340 mq.
- *Darsena pescherecci*, tale bacino largo 120 m è dotato di un pontile intermedio, sarà in grado di ospitare fino a 96 unità da pesca, ed avrà a suo servizio banchinamenti per un totale di mq. 62.450; si accederà al suo interno attraversando un canale largo 40 m direttamente comunicante con il bacino principale del porto.
- *Area crocieristica*, comprendente una banchina lunga 700 m, con retrostante terrapieno rettangolare largo 100 m in modo da avere mq. 102.620 di banchine a servizio delle navi da crociera.
- *Area per navi traghetto*, di estensione pari a 106.700 mq. destinata essenzialmente ai collegamenti con la

Sardegna, ed in grado di accogliere contemporaneamente quattro navi traghetto. I traghetti saranno ormeggiati a due pontili lunghi 240 m e larghi 20 m radicati ad una banchina di riva lunga 495 m.

Area ro-ro, destinata al cabotaggio effettuato nel Mar Tirreno, ed in grado di accogliere contemporaneamente tre navi, di cui una ormeggiata ad una banchina lunga 220 m, le altre due ad un pontile lungo 220 m e largo 20 m, radicato ad una banchina di riva lunga 145 m. Il retrostante terrapieno, destinato essenzialmente al parcheggio dei semirimorchi, ha una superficie di 137.260 mq.

- Area cantieristica, destinata ad accogliere cantieri di costruzione ed riparazione unità diportistiche, con uno sviluppo delle banchine di 320 m ed un'area di terrapieno di 83.850 mq.
- Area servizi portuali, costituita da una banchina lunga 380 m e larga mediamente 50 m in modo da avere una superficie di 17.495 mq destinata a ricevere le imbarcazioni dei piloti, ormeggiatori, forze dell'ordine, rimorchiatori, navi oceanografiche ed i mezzi speciali.
- Oltre alle suddette aree, sono disponibili per le attività collegate all'utilizzo del porto, aree di sedime portuale così zonizzate:
 - Area per attività artigianali ed industriali, mq 47.530.
 - Area a servizio Raffineria di Roma, mq 15.080.
 - Area per servizi portuali, mq 31.455.
 - Area per servizi di connessione tra la città ed il Porto, mq 103.090.

- il nuovo porto commerciale si sviluppa lungo un tratto di battigia che è attualmente del tutto inagibile per la cittadinanza di Fiumicino, in quanto è occupato da depositi petroliferi da circa 50 anni. Con la realizzazione del nuovo porto si ottiene il vantaggio, in termini di impatto territoriale e di sicurezza, di eliminare del tutto il deposito costiero e di lasciare, a servizio dei depositi e della raffineria "interna" di Pantano di Grano, solo una stazione di rilancio dei prodotti trasferiti a terra mediante tubazioni sottomarine;

- le dighe foranee sono realizzate mediante scogliera con nucleo in *tout-venant* e mantellate esterne in massi naturali ed artificiali per i tratti più esposti alle inondazioni;

- in merito all'ottimizzazione del profilo dei moli e delle banchine di accosto, come dal Voto n. 208/2004 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, si prevede di adottare provvedimenti adatti a ridurre il potere riflettente delle banchine e assicurare l'assorbimento dell'energia residua dell'onda all'interno dello specchio portuale;

- gli ambiti portuali verranno dotati di impianto idrico-potabile, impianto di raccolta delle acque reflue, rete raccolta acque meteoriche dotate di impianti di trattamento, impianto elettrico. Inoltre verranno implementate le procedure di cui al piano di gestione rifiuti ex art.5 del D.lgs. 182/2003 approvato per il porto di Fiumicino con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n.175/05;

- la riqualificazione degli spazi urbani periportuali prevede la creazione di una fascia verde di saldatura tra gli ambiti portuali e la municipalità al cui interno trovano spazio infrastrutture al servizio di cittadini ed utenti portuali. La risistemazione del waterfront di Fiumicino, secondo gli elaborati progettuali preliminari forniti nell'ambito delle integrazioni (planimetrie, sezioni e profili quotati), intende diventare l'elemento di ricucitura urbana tra la zona portuale e l'ambito cittadino e l'elemento di recupero della zona maggiormente degradata della città, ove attualmente esistono insediamenti abusivi direttamente sulla spiaggia, con un altissimo danno ambientale dovuto sia alla vicinanza con il mare sia alla precarietà degli edifici stessi;

- il progetto del waterfront prevede la realizzazione di un'area lunga e ad una profondità limitata con un percorso centrale che attraversa l'intera area e collega le diverse funzioni e i diversi ambiti portuali; inoltre si prevede la neutralizzazione del nucleo abusivo attraverso la realizzazione di una collina di verde con alberi che, oltre a separare e proteggere l'insediamento dal Porto, consentirà, nel futuro, di ipotizzare un recupero sia urbano sia architettonico dell'area;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE ALLE CARATTERISTICHE DEI CANTIERI

La realizzazione delle opere avverrà in otto differenti fasi, comportanti diverse zonizzazioni di cantiere:



- *prima fase*, di cantiere è localizzata in prossimità della riva destra del Canale Navigabile all'altezza di Via della torre Clementina (prosecuzione di Via Portuense) e potranno essere utilizzate quest'ultima o l'adiacente Via della Foce Micina quali viabilità di accesso. Il primo piazzale di cantiere avrà una superficie di circa 32.000 mq. ed avrà un fronte lato terra di circa 200 m, sarà realizzato tra l'attuale molo di riva destra del Canale e la nuova banchina a palancole. Su di esso verranno ubicate le prime installazioni di cantiere, baracche uffici, spogliatoi, servizi, depositi, parcheggio mezzi etc. nonché il primo impianto di betonaggio per i calcestruzzi destinati alla produzione dei core-loc con un'area dedicata alla maturazione e stoccaggio dei blocchi. Tempo previsto 3 mesi;
- *nella seconda fase*, l'area di cantiere verrà estesa a tutta la futura darsena pescatori ma il lato verso terra del cantiere subirà un aumento di soli 300 m a fronte di un aumento di circa 27 ettari dell'area occupata dalle lavorazioni fra specchio acqueo e aree a terra. Verso terra si realizzerà una nuova area per lo stoccaggio dei core-loc e delle palancole mentre l'area della banchina pescatori e il braccio del molo sud saranno i due fronti di avanzamento verso mare. Sarà altresì realizzata la scogliera provvisoria di protezione dei nuovi piazzali e della darsena pescatori in luogo della banchina Nord del Porto Canale. Per l'accesso in cantiere verrà aggiunta una nuova entrata che sarà in asse con la Via di Foce Micina e impegnerà quest'ultima come viabilità di accesso. Tempo previsto 19 mesi;
- *la terza fase*, di cantiere riguarderà la costruzione del molo nord, con un'area di cantiere fra aree a terra e a mare di circa 34,5 ettari e con un fronte verso terra di circa 730 m. L'area sarà quasi completamente esterna all'abitato ed andrà da Via Ippolito Salviati a Via del Pesce luna, quest'ultima verrà utilizzata come via di accesso all'area di cantiere, al suo interno verrà realizzato il secondo impianto di betonaggio ed il secondo campo per la produzione dei core-loc. Prima dei riempimenti per la formazione del piazzale, si realizzeranno le predisposizioni impiantistiche della nuova area carburanti su cui si attesteranno le nuove sea lines. Si creerà dunque una pista in avanzamento per la formazione del nucleo diga del molo, che verrà poi rivestita esternamente con la mantellata ed internamente con una palancole che chiuderà parte del lato interno del molo con un tratto banchinato. Tempo previsto 14 mesi;
- *la quarta fase*, di cantierizzazione riguarda lo spostamento delle *sealines* esistenti, il collocamento in questa fase è da intendersi come una ultima finestra temporale utile. Infatti tale lavoro potrebbe essere realizzato anche prima o in concomitanza con le fasi 1-3, ma certamente dovrà essere pronto prima della quinta fase in cui si realizzerà il prolungamento del molo sud che di fatto attraversa il tracciato delle *sea-lines* attuali. Le aree di cantiere saranno prevalentemente in mare, per l'intera lunghezza dei due tracciati, l'area a terra di attestazione delle nuove *sealines* si troverà nella nuova area già cantierizzata del molo nord, mentre l'area a terra di attestazione delle vecchie *sealines* comporterà lo smantellamento dei vecchi impianti e serbatoi a terra e dunque sarà cantierizzata. Tempo previsto 11 mesi (in concomitanza con la fase 3);
- *la quinta fase*, comporterà il prolungamento per circa 300 m del molo sud fino alla configurazione di progetto. Si utilizzerà l'area già cantierizzata del molo sud utilizzando le piste esistenti e l'impianto di betonaggio già realizzato per la costruzione della darsena pescatori. Con la conclusione della quinta fase il porto avrà un bacino interno completamente protetto e si potrà dare il via alle operazioni di dragaggio e sistemazione interna. Tempo previsto 7 mesi;
- *nella sesta fase*, verrà effettuato il dragaggio delle aree interne al bacino e fino all'imboccatura ed alla batimetrica - 10 m. Per le aree da adibire alle colmate si potranno utilizzare le aree del grande piazzale alla radice del molo nord onde evitare ancora di interessare le aree prospicienti l'abitato. Non saranno interessate al dragaggio, con una fascia di rispetto di circa 40 m, le aree della futura banchina-est e dei moli interni di attracco per le navi da crociera e Ro Ro, al fine di consentire la realizzazione delle piste a mare e delle successive palancole. Verrà altresì lasciata una fascia di rispetto sulla mantellata provvisoria che protegge il lato nord della darsena pescatori in attesa della realizzazione nella 7° fase della palancole definitiva. Tempo previsto 15 mesi;
- *la settima fase*, interesserà tutta la banchina Est ed il suo piazzale per una estensione superficiale di circa 15 ettari ed un fronte verso terra di circa 600 m. Per la realizzazione della banchina di attracco navi da crociera, sarà rimossa la scogliera di protezione provvisoria realizzata nella fase 2 e per le lavorazioni sarà interessata parte del piazzale Sud. Per l'accesso a tali aree sarà utilizzata la viabilità interna alle aree di cantiere della fase 3 e Via del Pesce luna in modo da non gravare sulla viabilità cittadina. Tempo previsto 19 mesi (anche in concomitanza con la fase 6);

Stampa circolare con sigla "GMA" e "VAB" e una firma sopra.

ed ultima fase, prevede il completamento delle lavorazioni tanto a mare, con l'ultimazione delle aree di dragaggio, quanto a terra con la realizzazione della viabilità interna ed esterna all'area portuale, le sistemazioni a verde, le zonizzazioni portuali, i varchi di accesso. Con la fine della fase verranno eliminate tutte le chiusure di cantierizzazione. Tempo previsto 6 mesi;

tempo complessivo previsto per la realizzazione dell'opera si stima in circa 6 anni;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AI MATERIALI E ALLE CAVE DI PRESTITO

- il calcolo preliminare dei volumi dei materiali da cava e dei calcestruzzi prevede l'utilizzo di un totale di 73.888,50 m³ di calcestruzzi per le banchine e il muro paraonda; di 105.330,52 m³ di calcestruzzi per il molo di sopraflutto; di 93.672,25 m³ di scogli naturali da 0,5-1,5 t e di 26.270,37 m³ di scogli naturali da 3 - 7 t per il molo di sopraflutto; di 73.343,48 m³ di scogli naturali da 0,2-1 t, di 4.649,40 m³ di scogli naturali da 1 - 3 t e di 97.675,40 m³ di scogli naturali da 3 - 7 t per il molo di sottoflutto;
- la caratterizzazione preliminare dei fondali oggetto delle operazioni di dragaggio ha evidenziato una composizione che permette il riutilizzo dei materiali scassi. Dalle operazioni di dragaggio derivano 2.837.150 mc di cui 2.364.700 mc andranno utilizzati per il riempimento dei piazzali portuali mentre i restanti 472.450 mc verranno utilizzati per il ripascimento delle aree limitrofe a quelle del nuovo porto commerciale;
- il totale di massi naturali utilizzato (di categoria I, II e III) è pari a 556.500 t e il totale di calcestruzzi è pari a 121.880 m³;
- si stimano 115 giorni lavorativi per le attività di dragaggio e la realizzazione delle colmate, utilizzando una draga aspirante refluyente con una produttività di circa 20.000-25.000 m³/giorno, che potranno diminuire a 60-70 giorni ipotizzando l'impiego di 2 draghe in luogo di una;
- ai fini dell'approvvigionamento dei materiali lapidei, pari a circa 556.500 t, si prevede l'impiego di 33.960 automezzi da circa 25 t ciascuno, distribuiti nei 24 mesi previsti per le opere a gettata che comportano un numero di 25 automezzi al giorno, per una media di 2 viaggi mezzo/giorno;
- ai fini della reperibilità dei materiali, il progetto prevede di prelevare i quantitativi occorrenti dalle cave del Lazio, la cui diversità geologica beneficia di estesi giacimenti di materiali da cava per circa 376 insediamenti da cui vengono estratti più di 30 milioni di metri cubi di materiale da costruzione all'anno;
- il progetto prevede di reperire la quantità di inerti utilizzati per le opere dalle cave della Regione Lazio, autorizzate ai sensi dei Piani Stralcio, ed in particolare dai bacini Rio Galeria - Magliana (Roma) Tiburtino - Guidonia - Tivoli; dei Cimini - Nepi - Casel S.Elia - Civitacastellana per le quantità maggiori ed inoltre anche dai bacini Ardeatina - Laurentina (Roma) e Tuscia - Montefiascone;
- nell'ambito del progetto è stato effettuato uno studio con la stima dei passaggi sulla rete viaria regionale interessata dal transito dei mezzi di cantiere per il trasporto degli inerti da/verso le aree di cantiere, favorendo l'utilizzo di viabilità di transito locale, alternativa alla rete nazionale;
- le simulazioni effettuate stimano un carico massimo di 8 passaggi/ora, ovvero un transito ogni 7,5' su via Portuense in prossimità dell'ingresso di Fiumicino. Sull'arco meridionale e orientale del Grande Raccordo Anulare e sulle consolari SS3 - Cassia ed SS5 - Tiburtina si prevede un transito ogni 24' per senso di marcia nel periodo di massimo carico, mentre su tutti gli altri assi si registra al più un transito ogni 30';
- per ridurre al minimo le interferenze con l'area abitata di Fiumicino Nord, l'ingresso dei mezzi verso le aree di cantiere avverrà non da via della Foce Micina attraverso via Coccia di Mortò e via del Pesce Luna, ma tramite una nuova viabilità che permetterà di raggiungere l'area portuale da Nord senza attraversare l'abitato;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE ALLO STUDIO TRASPORTISTICO

- il comune di Fiumicino, a prescindere dalla realizzazione del nuovo Porto, necessita di una razionalizzazione degli accessi per risolvere le criticità attuali dell'area che evidenziano nell'aeroporto

Spazio per firme e sigle, con una firma prominente in alto a destra.



l'elemento di attrazione maggiore;

- le difficoltà di collegamento con l'entroterra impongono soluzioni dirette a:

1. garanzia di un facile accesso al porto, e più in generale alla zona di Fiumicino centro;
2. separazione dei diversi flussi di traffico prima dell'ingresso nell'abitato;
3. garanzia di un adeguato sistema di circolazione ai mezzi commerciali;

- lo studio trasportistico ha predisposto un modello di simulazione del traffico veicolare sulla base delle caratteristiche della rete (in termini di importanza dei nodi e dei collegamenti, capacità di flusso, ecc) e delle rilevazioni lungo via Portuense effettuate dalla società S.T.A., per conto del Comune di Roma, in occasione dello studio legato alla realizzazione del sistema dei complanari per l'adeguamento dell'autostrada Roma-Fiumicino;

- la rete infrastrutturale principale di collegamento si basa, per quanto riguarda la viabilità a scorrimento veloce, sull'autostrada Roma-Fiumicino aeroporto, con flussi di traffico pari a circa 4.350 veicoli in direzione Roma e circa 2.000 in direzione Fiumicino e sulla via Portuense;

- la linea ferroviaria di collegamento Roma-Fiumicino garantisce il collegamento veloce con l'aeroporto mentre risulta dismessa, dall'anno 2000, nel tratto Aeroporto-Comune di Fiumicino, nonostante nel 1961, a seguito della messa in esercizio dell'Aeroporto, fosse stato deciso il potenziamento del collegamento del porto con lo scalo aeroportuale;

- è in corso di completamento la realizzazione del progetto dell'ANAS che prevede la realizzazione di un "sistema di complanari", accessorio all'autostrada Roma-Fiumicino, che ha lo scopo di snellirne i flussi autostradali, anche in previsione dei nuovi sviluppi urbanistici nell'area di Ponte Galeria (Nuova Fiera di Roma) e a ridosso dell'aeroporto (Interporto commerciale);

- negli scenari di previsione, il P.R.P. di Fiumicino, in accordo con quanto previsto dagli strumenti di pianificazione e dal PRUSST Fiumicino, ha previsto una serie di interventi volti a favorire i collegamenti della struttura portuale con la città e l'entroterra, prevedendo in particolare:

- a. il raddoppio di "via coccia di morto", dal nodo di ingresso all'abitato di Fiumicino alla zona di Focene;
- b. l'ampliamento di via della foce Micina, che diverrà la principale direzione di accesso al porto per i veicoli non commerciali (soprattutto i flussi turistici e crocieristici);
- c. la realizzazione di una nuova strada di accesso, a due corsie per senso di marcia, lungo il nuovo fronte del porto, riservata al traffico commerciale ed all'ingresso dei mezzi pesanti nelle aree del porto riservate ai servizi ro-ro;
- d. l'ampliamento del sistema di collegamento tra Fiumicino aeroporto e Ostia
- e. la realizzazione di una serie di collegamenti trasversali interni, soprattutto nella zona destinata ai servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale;

- lo Studio trasportistico ha fatto anche riferimento alla proposta di riqualificazione e riconversione del territorio "Fiumicino Nord" del Consorzio Pesce Luna e alla nuova edificazione di residenze e servizi ivi prevista;

- il P.R.P., prevede 3 accessi principali al porto, distinti a seconda della zonizzazione funzionale e della natura dei traffici veicolari, il primo per il settore pesca e crocieristico, collegato con via Portuense, e via Clementina, ovvero Autostrada Roma Fiumicino e via della Foce Micina, il secondo per il traffico turistico, collegato con l'Autostrada Roma Fiumicino e via Foce Micina, e il terzo posto alla parte nord del porto per la zona strettamente commerciale e le aree riservate al traffico Ro-Ro, diretto prevalentemente al traffico pesante e collegato con i poli commerciali intercomunali (Commercicity o Cargo City) attraverso la viabilità complanare dell'Autostrada Roma Fiumicino, via Coccia di Morto e il sistema di circolazione "ad anello" previsto dal progetto;

- il modello di simulazione proposto simula le condizioni di assegnazione dei flussi veicolari sulla rete nelle condizioni più critiche (massima concentrazione di veicoli nell'orario di punta), secondo uno schema, che prende come dati di partenza per la definizione della mobilità i dati sulle caratteristiche attuali del territorio in esame (popolazione, attività redditizie, scuola, ecc.) e come controllo per la calibrazione delle stime quelli forniti dalla sopraccitata ricerca S.T.A., utilizzando come scenario di riferimento l'ora 8.00-9.00. Per quanto

IL MARE
Civica
SACRA VAS
112/9

riguarda invece lo scenario futuro, l'entità dei flussi terrestri è ricostruita utilizzando le previsioni di traffico commerciale ipotizzate per il nuovo porto e considerando i mezzi necessari allo svolgimento di tali funzioni (trasporto passeggeri, crocieristi, traffico Ro-ro, pesca, ecc);

Gli elaborati grafici, facendo riferimento all'ora di punta, hanno illustrato i risultati del modello nella situazione *ante-operam* e nelle ipotesi di due scenari *post operam*, il primo con l'ottimizzazione della circolazione ad anello e il secondo con l'ulteriore ottimizzazione legata alla realizzazione di una **nuova linea ferroviaria**, suggerita dall'Amministrazione Comunale, che percorre in parte la linea ferroviaria ora dismessa, fiancheggiata via Coccia di Morto e serve con una prima stazione la nuova urbanizzazione del programma "Fiumicino nord" e con una seconda stazione la zona turistico-crociéristica, senza attraversare il centro urbano;

- lo studio ha analizzato le situazioni più interessanti ottenute dall'applicazione del modello, rilevando, in conclusione un minor carico della viabilità interna al centro abitato in ambedue gli scenari, con rilevante carico, nel caso del primo scenario, sulla viabilità di connessione con il sistema autostradale, e sul sistema di viabilità anulare;

- l'introduzione della linea ferroviaria determina una riduzione complessiva dei flussi all'interno dell'abitato e riduce l'attraversamento da parte di bus e mezzi pesanti, con una percentuale media di riduzione di circa 10-15% sulla viabilità principale (via Coccia di Morto, viale Lago di Traiano);

- lo studio suggerisce, in ogni caso, misure per ridurre il flusso dei mezzi pesanti nell'ora di punta (soprattutto quelli per i servizi Ro-Ro), evitando ad esempio sovrapposizioni con i flussi legati all'imbarco/sbarco dei passeggeri e crocieristi su via Coccia di Morto e lungo la direttrice per Focene;

- nell'ambito delle integrazioni inviate nel novembre 2008 l'Autorità Portuale ha effettuato un nuovo studio trasportistico, con previsioni 2020, tenendo conto anche del progetto del Nuovo Porto Turistico sull'Isola Sacra, non rilevando conflitti tra le due strutture portuali sulla rete viaria esistente e in progettazione;

VALUTATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

- il Porto Canale di Fiumicino presenta attualmente condizioni critiche a causa della necessità di tenere libero il canale e il conseguente utilizzo promiscuo della darsena in riva sinistra del canale medesimo, sia dalla flotta dei pescherecci, sia dal naviglio da diporto, sia dai mezzi di servizio dei terminali off-shore e sia dai natanti di pubblico servizio, che costringe l'ormeggio su file parallele; tale situazione è insostenibile e richiede immediati interventi;

- il porto è già utilizzato per un servizio di collegamento con traghetti veloci con la Sardegna il cui attracco avviene su una piattaforma metallica in prossimità della foce; la realizzazione del nuovo porto permetterà di liberare il canale dalle imbarcazioni sia pescherecci e da diporto sia di servizio e migliorerà la situazione di sicurezza;

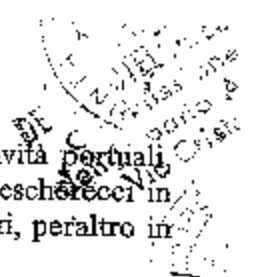
- il completamento delle opere del PRP vigente, con la realizzazione della darsena pescherecci nella sponda destra della foce del canale, contrasta con l'esigenza evidenziata dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere di limitare l'ingresso dei pescherecci dal canale;

- l'attuale *waterfront* di Fiumicino verso il mare è caratterizzato dai due serbatoi della Raffineria di Roma, collegati alle due piattaforme off-shore a largo di Fiumicino con oleodotti sottomarini che, ai fini della realizzazione del progetto del nuovo PRP, dovrebbero essere delocalizzati;

- le alternative di progetto hanno valutato le possibili soluzioni in funzione delle esigenze della navigabilità scartando l'ipotesi di un ripotenziamento del porto interno, essendo tale ipotesi incompatibile con le esigenze dell'Autorità di bacino del Fiume Tevere di mantenere libero il canale dalle imbarcazioni;

- l'alternativa di progetto prescelta riduce al minimo gli impatti e minimizza le perturbazioni indotte dal moto ondoso, in conformità alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere; in particolare è stato assicurato il libero deflusso delle acque in prossimità della foce del Canale ed è stata osservata la raccomandazione di limitare l'utilizzo dell'attuale porto-canale; la realizzazione di un canale scolmatore, conformemente ad apposite prescrizioni impartite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, consentirà lo sversamento delle acque di eventuali esondazioni direttamente in mare, attraverso separate opere tombate;

[Handwritten notes and signatures on the right margin]



- il progetto si presenta coerente con le esigenze di zonizzazione e di separazione delle attività portuali nonché con le esigenze di interazione tra città e attività peschereccia, ricadendo la darsena peschereccia in prossimità dell'attuale mercato del pesce, motivo storico di attrazione degli abitanti e visitatori, peraltro in area già destinata dal PRG vigente a darsena pescherecci;
- la nuova struttura non si contrappone a quelle di Civitavecchia e Gaeta ma è complementare a loro e serve per assorbire il surplus del traffico passeggeri e crocieristico di Civitavecchia; il traffico RO-RO è solo di merci caricabili su gomma e non di containers, ovvero il progetto non prevede movimentazione di merci solide o rinfuse con attrezzature pesanti o l'installazione di gru nell'area portuale;
- nell'area navi da crociera e in generale in tutta l'area perimetrata del PRP non può essere prevista la realizzazione di strutture alberghiere, in quanto, come già rilevato il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici specificatamente per l'area per servizi pubblici e privati di interazione città porto, tali strutture non possono essere considerate in senso stretto "servizi portuali" e la loro costruzione "può avere un impatto negativo sotto il profilo ambientale, urbanistico, dell'accessibilità e del traffico, su un tessuto urbano già profondamente degradato e congestionato". Tale osservazione è valida anche e soprattutto per l'area più propriamente adibite ad attività portuali, ammettendo esclusivamente destinazioni d'uso per sale di attesa, ristoro, servizi, ma non per strutture alberghiere;
- le aree destinate a parcheggi e a verde devono tenere conto delle attività esercitate sulle banchine e non devono essere commisurate esclusivamente alla superficie degli edifici di cui è prevista la realizzazione;
- 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;
- fatte salve le norme tecniche di attuazione le sagome di massimo ingombro degli edifici ammessi sono quelle definite nella "planimetria generale" consegnata nell'ambito della documentazione integrativa e contrassegnate con il colore rosso per gli edifici di progetto, colore arancione per gli edifici di servizio per il porto, colore viola per gli edifici oggetto di recupero. Le destinazioni di uso delle superfici sono quelle indicate da tale planimetria, sulle quali si applicano le Norme Tecniche di Attuazione del Piano. Parimenti sono da ritenersi vincolanti le superfici destinate a parcheggio, ad aree di accumulo veicoli e a verde. Qualsiasi diversa utilizzazione della superficie deve essere oggetto di variante al PRP da approvare da parte delle autorità competenti. L'altezza degli edifici deve essere quella stabilita dal Voto n. 208/2004 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ossia 13,50 m (oltre ai volumi tecnici) per le "aree artigianali ed industriali", "area water-front", "area cantieristica", "area traghetti" e 10,50 m per "l'area Sea-lines e stazione di pompaggio";
- il tratto di battigia ove si sviluppa il progetto del nuovo PRP è attualmente inagibile per la cittadinanza, a causa della localizzazione dei depositi della raffineria di Roma, e corrisponde alla parte più degradata della città; la realizzazione del porto diventa occasione di recupero, sia urbano che architettonico, del nucleo abusivo esistente tra la spiaggia e il centro storico;
- la localizzazione delle aree di cantiere non interferisce con le aree urbane, tuttavia, a causa del lungo periodo di tempo previsto per la realizzazione delle opere, stimato in sei anni, sono attese interferenze con la città, soprattutto dovute al passaggio dei mezzi pesanti per l'approvvigionamento dei materiali; la soluzione prevista dal progetto per ridurre al minimo tali interferenze, che prevede l'ingresso dei mezzi verso il cantiere tramite una nuova viabilità ad anello che permetterà di raggiungere l'area portuale da Nord senza attraversare l'abitato, impone il completamento di tali opere viarie prima dell'apertura dei cantieri per la realizzazione del PRP;
- le indagini preliminari effettuate per la caratterizzazione fisica e chimica dei sedimenti interessati dalle operazioni di dragaggio non evidenziano situazioni di criticità e, fatte salve le analisi previste dalla normativa vigente in sede di progettazione esecutiva, permettono l'utilizzo dei materiali di dragaggio per le colmate dei banchinamenti della struttura portuale. Ciò riduce i movimenti di terra attraverso mezzi di trasporto terrestri ed evita la necessità di stoccaggio temporaneo di materiali contaminati;
- per la fase di esercizio, le difficoltà di collegamento con l'entro terra evidenziate nello studio trasportistico, che peraltro mostrano una necessità di razionalizzazione degli accessi già nella situazione ante operam, rendono propedeutica alla gestione del porto la realizzazione dei collegamenti infrastrutturali del nuovo porto con la rete viaria e ferroviaria esistente, con particolare riferimento alla realizzazione dei collegamenti

Fiumicino, Città e Aeroporto;

- in merito allo studio trasportistico, con la prima configurazione (ipotesi A) che prevede la messa a regime del nuovo porto con la realizzazione delle opere viarie, in assenza di collegamento ferroviario, si rileva un eccessivo carico delle viabilità interna al centro abitato, un eccessivo carico di mezzi pesanti che percorrono la viabilità di connessione con sistema autostradale, un eccessivo carico del sistema di viabilità anulare che raccorda i diversi ingressi al porto, la possibilità di scaricare quasi completamente la Via Portuense che diventerà così un percorso di interesse paesaggistico al servizio del parco archeologico e delle zone verdi; con la seconda configurazione (ipotesi B), l'introduzione della linea di trasporto su ferro determina una riduzione complessiva dei flussi all'interno dell'abitato e riduce l'attraversamento da parte di mezzi pesanti;
- nell'ambito delle integrazioni del novembre 2008 si prevede un adeguamento della viabilità in direzione Coccia di Morto fino alla via Aurelia, l'adeguamento degli svincoli dei flussi provenienti dall'aeroporto di Fiumicino, il prolungamento di via del Lago di Traiano in direzione Fiera di Roma per inserirsi nella complanare esistente, nonché l'innesto della viabilità su ferro sulla rete esistente;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ATMOSFERA

- la caratterizzazione climatica rileva una zona mite e piovosa in inverno e fresca e ventilata nella stagione estiva. Lo studio delle temperature estreme evidenzia la media delle massime assolute pari a 32.5 °C e la media delle minime assolute pari a -2.3 °C. Dallo studio delle temperature medie mensili e stagionali si evince che il mese più freddo è gennaio e il più caldo è luglio. Inoltre la temperatura a Roma non raggiunge mai valori esasperati, e l'oscillazione tra massime e minime è generalmente contenuta entro i 9 °C;
- il confronto dei dati del quinquennio 1992-1996 con quelli del 1998 rilevano una maggiore escursione termica delle temperature e un aumento delle intensità delle precipitazioni, in inverno, un aumento delle medie delle massime e delle minime, pur mantenendo costante l'escursione, e un aumento generale delle precipitazioni, sia come giorni di pioggia che per l'intensità dei fenomeni, in primavera, minori precipitazioni, con una medio-alta intensità dei fenomeni, in estate, una sensibile diminuzione della media delle temperature massime e minime, con una diminuzione dell'escursione termica e una diminuzione delle precipitazioni, in autunno;
- i valori dell'irradiazione solare globale media mensile incidente a Fiumicino su superfici unitarie sul piano orizzontale presentano un totale annuale pari a 1.611,27 kwh/mq mese e una radiazione giornaliera media annuale pari a 4,41 kwh/mq mes;
- l'andamento anemometrico è caratterizzato, specie nei mesi primaverili e estivi, da una brezza da ovest, dovuta alla particolare posizione della città, che raggiunge il suo massimo, intorno a 5 m/s, verso le 14. In particolare la direzione di provenienza del vento registra una netta predominanza dei venti da N NE nel periodo invernale, da SO nel periodo primaverile, da SO nel periodo estivo, con una forte componente anche da N/NO, e da N/NO nel periodo autunnale. I fenomeni più intensi si registrano da N NW, S SE e S SW. Frequenza dei venti in giorni, per anno e per campo di velocità: dimostra una prevalenza per le direzioni O NO - O - O SO - S nelle rilevazioni delle ore 16 e una prevalenza per le direzioni E NE - E - S SE nelle rilevazioni delle ore 7.00;
- gli studi effettuati sulla qualità dell'aria hanno rilevato una minor incidenza delle concentrazioni dei nitrossidi e dei solfo-ossidi sulla qualità dell'aria dei comuni litoranei, rispetto ad altri inquinanti come il CO;
- L'ARPA Lazio, in qualità di proprietario e gestore della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria, incaricata dalla Regione Lazio allo svolgimento delle attività tecnico-scientifiche per la definizione dei valori limite della qualità dell'aria, ai sensi dell'articolo 111 della Legge Regionale n. 14/99, con nota del 06.03.2006 (prot. 0005089), ha comunicato alla Autorità Portuale che "come riportato nell'allegato B della Deliberazione della Giunta Regionale n. 767 del 01.08.2003 nell'ambito della zonizzazione del territorio della regione, codesta amministrazione ha incluso il comune di Fiumicino nella Classe 2". Per il Comune di Fiumicino, facendo riferimento alla popolazione e ai volumi di traffico indotti dalla presenza dell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, è stata adottata la 2 classe (almeno uno degli inquinanti è stato valutato

Welle

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

tra il limite di legge aumentato del margine di tolleranza e il limite di legge). La stima si è basata su valutazioni e non su misurazioni effettive;

- la stima degli impatti per i principali inquinanti atmosferici emessi dai motori di propulsione delle navi e dei mezzi a terra nella situazione ante operam e post operam è stata effettuata attraverso simulazioni su modello matematico della diffusione atmosferica delle emissioni e delle relative concentrazioni, utilizzando il software CALINE 4, sulla base dei traffici indicati nelle previsioni strategiche dell'Autorità Portuale e considerando lo Scenario peggiore: massimo traffico portuale e assenza di collegamento ferroviario. Data l'assenza di impianti industriali rilevanti nella zona, le componenti di inquinamento considerate sono le seguenti:

- emissioni derivanti dalla movimentazione delle navi in porto;
- emissioni derivanti dal traffico stradale - intrinseco all'abitato e indotto, direttamente e non, dalle attività portuali;

- per il traffico stradale sono stati presi a riferimento i dati dello STUDIO TRASPORTISTICO, mentre per il traffico navale sono state considerate contemporaneamente in sosta nel porto, con motori e/o generatori in mantenimento, una nave da crociera da 80.000 ton di stazza, una nave Ro-Ro pax da 35.000 ton di stazza, 15 pescherecci da 70 ton di stazza e due navi Ro-Ro da 14.000 ton di stazza;

- per entrambe le componenti (traffico stradale e navale) sono state valutate le concentrazioni massime in condizioni meteorologiche sfavorevoli su periodi confrontabili con quelli previsti dai limiti legislativi;

- la valutazione dei consumi di combustibile per il traffico navale è stata condotta considerando separatamente i consumi durante le manovre di attracco e di partenza (con motori al 25-50% della potenza di crociera) e quelli per il funzionamento dei motori dei gruppi elettrogeni necessari alle attrezzature e agli impianti durante la sosta in porto, particolarmente elevati per i traghetti e le navi passeggeri;

- i fattori di emissione adottati tengono conto dell'elevato tenore di zolfo dei combustibili generalmente utilizzati nelle navi, calcolando un tenore di zolfo del 2% in massa, dato che si presenta largamente conservativo, tenuto conto che 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;

- per la valutazione dei quantitativi di inquinanti prodotti dal traffico stradale è stata valutata la composizione del parco macchine circolante nell'area di studio, facendo riferimento ai veicoli iscritti al P.R.A. al 31-12-2002 e all'elaborazione dei dati con i modelli matematici CORINAIR e COPERT III. Al fine di inserire nel calcolo non solo i dati delle polveri sottili emesse dai motori diesel ma anche i dati delle polveri emesse dai veicoli a benzina e GPL e dai ciclomotori è stato fatto riferimento ai fattori di emissione del particolato totale PM del database CEPMEIP (*Coordinated European programme on Particulate Matter Emission Inventories, Projections and guidance*). Ciò ha consentito di valutare con più affidabilità il carico inquinante di polveri totali emesse dal traffico; relativamente alle polveri ed al benzene, è stato fatto riferimento per i ciclomotori e i motocicli ai fattori calcolati dalla Labeco Italia, azienda di sistemi di collaudo e sperimentazione, nell'ambito della "Ricerca sperimentale per la determinazione delle emissioni di motoveicoli in ambiente urbano" (anno 2002) commissionata dalla Regione Emilia Romagna;

- i valori di concentrazioni (media oraria e giornaliera), calcolati relativamente a una giornata con scenario meteorologico favorevole, all'accumulo di inquinanti nei bassi strati (WORST WEATHER SCENARIO), regime pressorio elevato, ventilazione scarsa o assente, elevato tasso di umidità (invecchiamento dell'aria nei bassi strati), non ha rilevato situazioni di superamento dei limiti normativi per NO_x, CO, PM₁₀ e SO₂;

- l'elaborazione delle tavole con le curve di isoconcentrazione, per le concentrazioni degli inquinanti atmosferici, hanno evidenziato l'assenza di criticità per gli inquinanti atmosferici CO, e PM₁₀, per le situazioni ante operam e post operam, in condizioni di atmosfera stabile con venti a prevalente regime di brezza. Per quanto riguarda il Benzene, ai fini dell'allineamento al valore medio annuale del limite legislativo, la simulazione ha tenuto conto della previsione di un'estensione, nel prossimo futuro, delle misure adottate per i veicoli terrestri anche a quelli navali facendo riferimento a combustibili per i natanti con un numero di cetano ≥ 55 e IPA $< 11\%$ in peso ed evidenziando un miglioramento notevole della qualità dell'aria;

CONSIDERATO CHE:

RUMORE E VIBRAZIONI

Lo studio acustico è stato basato sull'analisi delle aree adiacenti all'infrastruttura con riferimento soprattutto alle zone acustiche di appartenenza secondo la zonizzazione acustica del comune di Fiumicino, di cui alla proposta preliminare adottata con Delibera del Consiglio comunale n. 98 del 25/7/02, (Classificazione secondo Tab. A del DPCM 14.11.1997) e ai valori limite di emissione e di immissione stabiliti dalla normativa vigente (Valori limite Tab. B e C del DPCM 14.11.1997). Inoltre lo studio ha fatto riferimento ai dati di una relazione dell'A.N.P.A. sul rumore dei porti, che analizza il livello di pressione sonora prodotto dalle attività portuali;

- sulla base dei risultati forniti dallo studio ANPA e tenendo presenti le attività svolte nel porto di Fiumicino, sono stati ipotizzati i seguenti livelli di pressione sonora: **Cantieri navali (in presenza di attività al coperto)** Da 78 a 83 db (A); **Traghetti (partenza/arrivo; carico/scarico):** Da 76 a 80 db (A); **Motori delle navi da diporto (partenza/arrivo):** Da 68 a 76 db (A); **Motori delle navi da pesca:** Da 65 a 74 db (A);

- lo studio ha analizzato le condizioni di disturbo provocate dalle emissioni sonore provenienti dal vicino aeroporto Intercontinentale Leonardo da Vinci, per una gestione da parte dell'Enav (Ente nazionale di assistenza al volo), tra atterraggi, partenze e sorvoli di circa 275.000 movimenti annui, 860 movimenti medi giornalieri e 82 movimenti l'ora tra atterraggi e decolli, fino ad un massimo di 865 voli al giorno;

- all'interno del comune di Fiumicino, le sorgenti principali di emissione acustica prese a riferimento sono state le **emissioni legate al traffico aereo**, **emissioni legate al traffico veicolare lungo la rete stradale** e **emissioni legate alle attività presenti nell'area del porto**, tuttavia, come dimostrato anche dallo studio ANPA, i fenomeni a cui si lega un potenziale rischio di inquinamento acustico derivano principalmente dal traffico veicolare;

- nella campagna di misurazioni acustiche effettuata, le postazioni di misura per la valutazione del clima acustico nella fase *ante operam* sono state scelte nelle prossimità di alcuni recettori sensibili, in punti strategici per il sistema viario del Comune di Fiumicino e per il traffico indotto dalla nuova infrastruttura portuale; le misure fonometriche sono state eseguite in tre giorni tipo della settimana, un giorno ferialo, un giorno prefestivo ed un giorno festivo, per un periodo di 15 minuti in varie fasce orarie della giornata, in condizioni meteo con calma di vento e assenza di precipitazioni. Le misure acustiche sono state eseguite nella stagione estiva (28, 30 e 31 luglio 2005), periodo maggiormente movimentato della stagione balneare;

- i rilievi acustici hanno evidenziato, un traffico veicolare generalmente molto inferiore dalla reale capacità della rete stradale e un forte condizionamento dell'area dal traffico aeroportuale;

- ai fini dell'identificazione e stima degli impatti, sono stati stimati i valori del clima acustico per lo stato *ante operam* e *post operam*, con modelli matematici (*Software Sound-Plan versione 6.2 per la rumorosità prodotta dal traffico veicolare e il Software INM versione 6.1 per il rumore prodotto dal traffico aereo*), e sono stati analizzati i dati di input basati sulle caratteristiche del tracciato stradale e sul traffico attuale e futuro calcolato dallo studio trasportistico, utilizzando i valori dei rilievi della campagna di misure *ante operam* (ago-set 2005) per tarare il modello di calcolo. I dati *input* utilizzati per definire le isole di livello dell'interno aeroportuale sono stati inseriti considerando i movimenti aerei dei giorni in cui sono state eseguite le misure acustiche. La mappa prodotta dal modello evidenzia alcune aree prevalentemente residenziali del comune di Fiumicino, con limiti 60 dB(A) diurno e 50 dB(A) notturno, che probabilmente ricadranno in piena fascia aeroportuale A (con limite di 65 dBA);

- la situazione *ante operam* evidenzia superamenti dei limiti di zona imposti dalla vigente normativa in aree non edificate che rientrano probabilmente nelle zone A e B del vicino aeroporto di Fiumicino quando quella zonizzazione sarà completata. Sono stati riscontrati superamenti di circa 5 dB(A), rispetto alla zonizzazione comunale, nei punti ubicati all'interno della fascia di pertinenza stradale di via di Pescè-Luina Sud, che, soprattutto nella parte Nord, è una strada ad alto scorrimento. Le scuole comunali di Fiumicino sono sottoposte ad una situazione critica dal punto di vista acustico con superamenti calcolati tra i 7,1 e i 12,1 dB(A), rispetto alla fascia I della zonizzazione acustica comunale che ha un limite di 50 dB(A) diurno.

- lo scenario *post operam* evidenzia livelli di rumore accettabili, con superamenti su via Coccia di Morto ove si attende il maggior carico di traffico indotto dall'infrastruttura portuale. In situazione critica si presenta l'unico edificio residenziale nella zona sud di via Coccia di Morto, con un superamento di 5,4 dB(A) nel

periodo diurno e 6,1dB(A) nel periodo notturno. Si tratta di una strada che probabilmente ricadrà in parte in fascia A e in parte in fascia B della zonizzazione aeroportuale in corso di elaborazione, fasce sottoposte ai limiti di edificazione, che il Comune dovrà tenere conto nel Piano Regolatore e prevedere, eventualmente, piani di risanamento;

- altre zone critiche si rilevano in via del Pesce Luna e in via della Pesca, tale via sarà oggetto di un progetto di risanamento attraverso un concorso di idee, per renderla un'area verde dove saranno presenti anche recettori di civili abitazioni. Il progetto della nuova infrastruttura portuale non modifica la situazione critica dei recettori sensibili corrispondenti alle scuole comunali, per i quali l'Amministrazione comunale sembra aver preso in considerazione l'adozione di piani di risanamento specifici;

- le simulazioni evidenziano un miglioramento delle condizioni acustiche e di traffico su via della Foce Micina, che rappresenta attualmente la più importante arteria di collegamento tra la zona aeroportuale e il litorale. In generale, le mappe acustiche evidenziano che il centro urbano di Fiumicino non viene aggravato dal punto di vista acustico per effetto della nuova infrastruttura portuale;

- il progetto evidenzia che laddove in fase di realizzazione dell'opera si verificherà il superamento dei limiti imposti dalla normativa vigente, si potrà comunque intervenire con piani di risanamento puntuali sul singolo recettore. Tale scelta progettuale è dovuta anche all'esigenza di riqualificare le zone adiacenti il Porto di Fiumicino che ad oggi risultano fortemente degradate; durante il periodo di cantierizzazione dell'opera si prevede di valutare di volta in volta le lavorazioni previste, per predisporre eventualmente l'installazione di barriere mobili a protezione di possibili recettori impattati acusticamente.

CONSIDERATO CHE:

SUOLO E SOTTOSUOLO


- in merito all'inquadramento geologico-stratigrafico, la zona in esame risulta piuttosto omogenea sotto il profilo della distribuzione litologica, presentando litotipi di origine esclusivamente sedimentaria con facies marine, fluviali, fluvio-lacustri ed antropiche, e con un assetto geologico intimamente legato all'evoluzione del margine tirrenico laziale e alla sua interazione con il Fiume Tevere;

- lo studio evidenzia che la formazione del bacino è legato all'orogenesi appenninica ed è frutto di più fasi tettoniche compressive che si sono succedute a partire dal Miocene inferiore, a cui si sovrappone, a partire dal Miocene superiore, una fase tettonica distensiva che ribassa i settori occidentali della catena appenninica. Al conseguente assottigliamento crostale è legata la formazione e la risalita del magma che dà luogo al vulcanismo toscano-laziale, allineato non a caso lungo un asse, orientato NW-SE, parallelo alle principali direzioni tettoniche appenniniche;

- la sedimentazione marina che si instaura lungo il margine tirrenico ribassato è a più riprese interrotta in corrispondenza di abbassamenti eustatici del livello marino collegati a variazioni climatiche, che portano nel Pleistocene superiore all'avanzamento della linea di riva di alcune decine di chilometri;

- sotto il profilo lito-stratigrafico, l'orizzonte investigato è caratterizzato da tre distinte formazioni. Le formazioni più superficiali, di natura sabbiosa, si distinguono tra loro prevalentemente per le dimensioni della sabbia e per la presenza di una componente limosa assente nella formazione più superficiale. Questi litotipi che presentano complessivamente uno spessore massimo di oltre 10 metri, giacciono su termini argilloso-limosi debolmente sabbiosi;

- al fine di individuare eventuali interferenze del progetto con la falda idrica, è stata effettuata un'analisi dell'andamento e profondità della falda freatica superficiale nell'area di studio basata sulla "Carta Idrogeologia della Regione Vulcanica dei Colli Albani Foglio I Nord", che evidenzia un acquifero delimitato da uno strato impermeabile, peraltro non affiorante nella zona, costituito da argille e marne grigie del Pliocene. Questo orizzonte costituisce la base inferiore dell'acquifero principale e si distribuisce uniformemente su tutto il settore considerato, seppure a profondità diverse. Nell'area non sono presenti sorgenti di rilievo. I pozzi registrati nella zona attingono quasi sempre a bassissime profondità (pochi metri sotto il piano campagna) ed hanno quasi sempre portate irrilevanti. Si evidenzia una limitata possibilità di sfruttamento dell'acquifero costiero nel tratto di costa considerato. La carta idrogeologica, tratta dai documenti di analisi redatti in fase di stesura del Piano di Gestione della riserva del Litorale Romano, evidenzia una composizione del suolo da rocce sciolte, mediamente permeabili per porosità, e riporta il posizionamento di una serie di pozzi romani, che tuttavia non interferiscono con le opere del PRP;


- in merito all'assetto idrogeologico, lo studio evidenzia che l'area del canale di Fiumicino, attigua alle opere del nuovo PRP, è stata individuata come area a rischio idraulico molto elevato dal Piano straordinario (ottobre 1999) dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere e ciò è stato confermato dal PAI del 2002 che ha definito l'area come "fascia di massimo deflusso di piena" identificata con la sigla "AA"; il progetto di messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine in sponda dx e sx nel tratto del canale da Ponte Il Giugno alla passerella pedonale, realizzato dall'Autorità Portuale ha permesso la deperimetrazione di tale area a rischio idraulico molto elevato;

- in merito alle interferenze con le risorse idriche comunali, lo studio evidenzia che la Segreteria Tecnica Operativa dell'ATO2, ambito del servizio idrico integrato nel quale ricade il comune di Fiumicino, ha programmato la realizzazione di importanti opere acquedottistiche, inserite nella pianificazione degli interventi da finanziare con i proventi della tariffa, per far fronte alle maggiori richieste comunali di approvvigionamento idrico; gli interventi, residenziali e di servizi, inseriti nel PRG di Fiumicino, compresi i nuovi servizi portuali pongono il problema di un maggiore fabbisogno rispetto a quanto finora programmato dall'ACRA e ciò rende necessaria una nuova programmazione;

- l'Autorità Portuale intende contattate l'ACEA non appena la fase di progettazione delle opere portuali sarà tale da poter fornire un'indicazione più precisa delle necessità di approvvigionamento idrico e delle quantità di reflui da trattare, prevedendo, comunque, per la fase di cantiere una limitazione della durata di alcune attività e dell'utilizzo dei macchinari che maggiormente richiedono utilizzo di acqua nel periodo estivo, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;

- ai fini della definizione morfologica del sito di intervento, nel mese di marzo 2006 è stata condotta una campagna di rilievi batimetrici nel tratto di mare comprese tra il porto canale di Fiumicino e la spiaggia situata ad est del canale per un tratto di circa 2 km, e per una profondità di 12m, utilizzando un sistema integrato sonar-gps ad alta risoluzione; i dati sono stati acquisiti con riferimento al sistema Geodetico Internazionale WGS84, ed elaborati in coordinate metriche su rappresentazione UTM Zona 32N;

- in merito alle caratteristiche fisiche e chimiche dei sedimenti, lo studio evidenzia che da Ladispoli sino alla foce del Fiume Tevere la morfologia costiera è controllata essenzialmente dagli apporti solidi fluviali; le analisi sedimentologiche hanno evidenziato che in tutta l'area la popolazione granulometrica dominante è quella sabbiosa con incidenza del 98-99% (il restante è costituito da sedimento più sottile); le classi granulometriche prevalenti sono quelle delle sabbie medie e fini. L'andamento delle isobate mette in evidenza una spiaggia sottomarina che va gradualmente ampliandosi verso Sud, con pendenze che oscillano dallo 1,5 % a S. Nicola allo 0,6 % presso Fiumicino; inoltre, dai rilievi ecometrici è emersa l'esistenza di due ordini di barre: il primo, presente lungo l'intero tratto, si situa a profondità inferiori ai - 5 m; il secondo, più discontinuo, a profondità comprese fra -5 e -10 m;

- i dati di letteratura sulla caratterizzazione chimica e fisica dei sedimenti evidenziano che i fondali di Fiumicino risentono della qualità dell'acqua immessa dalle bocche di foce del Fiume Tevere. Dai monitoraggi dell'ARPA risulta che la qualità delle acque peggiora progressivamente durante il percorso del Fiume fino a raggiungere livelli molto elevati di inquinamento a valle della diga di Castel Giubileo. L'inquinamento è di tipo biologico-organico, evidenziato principalmente dalla presenza di ammoniaca, da elevati valori di BOD5 e da basso tenore di ossigeno disciolto. Le indagini biologiche (indice IBE) confermano che si tratta di un ambiente degradato; il regime di sedimentazione è caratterizzato da un significativo apporto di sostanza organica, il cui flusso oltre che essere sostenuto dalla produzione nella colonna d'acqua dipende altresì da apporti dal continente, enfatizzati dall'elevato grado di antropizzazione dell'entroterra;

- le campagne di campionamento e le analisi effettuate per la caratterizzazione fisica e chimica dei sedimenti dei fondali marini che saranno oggetto delle operazioni di dragaggio connesse alla realizzazione della nuova infrastruttura portuale, corrispondenti a carotaggi che hanno interessato strati di sedimento di spessore da 30 a 170 cm. Non hanno evidenziato superamenti dei limiti previsti nella colonna B della tabella 1 dell'allegato I del DM 471/99; in ogni caso, la compatibilità del sedimento marino va verificato, in sede di progetto esecutivo, ai fini dell'utilizzo dei materiali di dragaggio per le colmate dei banchinamenti della nuova infrastruttura portuale;

- i sondaggi meccanici a carotaggio continuo, effettuati allo scopo di ricostruire il locale andamento litostatigrafico e di fornire gli elementi necessari per la caratterizzazione geomeccanica dei terreni interessati



dalle opere in progetto, hanno confermato i dati di letteratura sulla composizione stratigrafica del suolo che è composto principalmente da sabbie e argille limose;

- le strutture portuali sono state progettate per garantire il rispetto delle prescrizioni per infrastrutture realizzate in zona sismica 3 (ex Delibera Giunta Regione Lazio n.766 del 01.08.2003) quale è quella del comune di Fiumicino;

- nell'ambito delle indagini è stato eseguito uno studio mirante a localizzare la traccia del paleofondale di età romana nel sottofondo della zona interessata dai futuri lavori di scavo, attraverso i contributi integrati di analisi stratigrafiche, sedimentologiche, microfaunistiche, paleoambientali, e di modellistica morfostatigrafica. Nella zona interessata dal futuro porto, il paleofondale risulta sepolto da una coltre sedimentaria di spessore compreso tra 9.5 m (area marina) a 16.5 m (sulla linea di costa) e non viene interessato dai lavori delle strutture portuali;

- l'identificazione e stima degli impatti evidenzia che durante la fase di cantiere le condizioni di rischio sulla componente ambientale suolo e sottosuolo sono legate all'alterazione delle caratteristiche pedologiche e geomorfologiche (ambiente terrestre) e delle condizioni di circolazione delle acque e alle interferenze con il sistema paesaggistico (patrimonio storico e naturale ed aspetti percettivi). Gli impatti prevedibili sono soprattutto legati alla variazione delle condizioni di permeabilità degli strati superficiali dei suoli, la sottrazione di suolo, la possibilità di inquinamento dai materiali di scavo;

- le ripercussioni ipotizzabili per gli aspetti legati alla differente circolazione dei sedimenti sul fondo marino dipendono strettamente dalle operazioni di realizzazione dell'opera foranea; per quanto riguarda la possibilità dell'erosione della fascia litoranea sabbiosa nella fascia di costa prospiciente la tenuta di "Coccia di Morto", gli effetti prodotti dalla nuova configurazione portuale andranno nel tempo monitorati ed eventualmente verrà introdotto un pennello di stabilizzazione intermedio;

CONSIDERATO CHE:

AMBIENTE IDRICO

- ai fini della definizione delle caratteristiche qualitative dell'ambiente costiero nella situazione ante-operam, il progetto ha proceduto all'analisi del reticolo idrografico principale, costituito dal bacino del fiume Tevere, e di quello secondario all'interno dell'area vasta, composto dalla rete di canali di bonifica e di drenaggio, rilevando che, ai fini dell'influenza del nuovo porto sulla circolazione delle acque costiere e sulla possibilità di dispersione dei sedimenti fluviali e degli inquinanti portati dalle acque, il sistema idrografico, è rappresentato esclusivamente dalla presenza del Canale di Fiumicino e dal tratto finale del Tevere;

- le analisi condotte per la definizione della qualità delle acque fluviali e costiere hanno rilevato la forte influenza del litorale romano, dal punto di vista degli aspetti biologici e morfologici, dalla presenza della foce del Tevere; lo stato di qualità delle acque dell'ultimo tratto dell'asta fluviale, risulta gravemente compromesso da un pesante impatto antropico;

- per quanto riguarda l'analisi correntometrica, il clima del moto ondoso origina da eventi anemometrici provenienti da S (12%), da W (10%) e da W-WS (8%), la cui direzione statistica media è compresa nel settore di traversia 220-250°N; a questa direzione sono associati gli eventi dominanti dovuti al maggior fetch interessato; lungo il litorale laziale le masse d'acqua si spostano sempre verso NW con velocità di 0.15-0.25 m/sec, e punte di 0.9 m/sec durante le mareggiate autunnali; nella zona d'indagine il valore medio risulta essere di 0.16 m/sec, valore che risulta essere anche il più diffuso nell'arco delle dodici mensilità,

- la ricostruzione del clima ondometrico al largo è stato effettuato con il metodo della "trasposizione geografica" partendo dalle misure effettuate nella stazione di Civitavecchia, che presenta un andamento di fetches efficaci simile a quelli di Fiumicino;

- la simulazione effettuata con modello matematico sull'agitazione ondosa del bacino portuale, trasferendo sottocosta i dati relativi al regime ondoso al largo e tenendo conto degli effetti di diffrazione e riflessione, ha evidenziato che le mareggiate provenienti dal quarto settore, per direzioni comprese fra la direzione 280°N ed il limite estremo del settore di traversia (310°N) sono caratterizzati da altezza d'onda inferiori a 1.5-2.0 metri;

- le modellazioni eseguite sulle condizioni di manovra per l'accesso al porto non hanno rilevato criticità, anche per l'accesso dei pescherecci di piccole dimensioni alla darsena loro dedicata;

112/a
- relativamente al periodo di impraticabilità del porto (*down-time* portuale), con riferimento all'impossibilità di accesso al porto per eccesso di moto ondoso e di vento nonché per presenza di nebbia, si stima un tempo complessivo di 11.4 ore/anno per il frangimento in corrispondenza dell'imboccatura, di circa 75 ore/anno per il vento con intensità superiore a 25 nodi, e una frequenza di 2 giorni/anno per le nebbie con una persistenza massima di 12 ore; con riferimento all'impossibilità di mantenere l'ormeggio per eccesso di agitazione ondosa, si stima, per la sola parte centrale della banchina destinata alle navi da crociera, un *down-time* di circa 13 ore/anno, ammettendo un limite di 1.0 metri di altezza d'onda ortogonale all'asse della nave;

- i valori della qualità delle acque dell'area marina oggetto dell'intervento, rilevati dall'ARPA Lazio nell'ambito delle periodiche attività di monitoraggio dell'ambiente marino tra febbraio e dicembre 2004, non hanno rilevato criticità;

- le simulazioni effettuate per verificare la reale capacità di rigenerazione delle acque del porto, indotta dal solo effetto di marea (dislivello di 0.30m s.l.m.), tenendo conto di un'ampia porzione di mare, da 600 m ad oltre 1Km, esterno ai moli di sovralfutto e di sottofutto e considerando la possibilità di immissione forzata di portate liquide lungo il canale del fiume Tevere ($Q=50$, $Q=100m^3/s$), non hanno registrato decadimenti della concentrazione di ossigeno disciolto al di sotto del valore del 3.0mg/l, nell'arco di tempo investigato delle 24 ore; tale capacità è dovuta all'ampiezza dell'imboccatura portuale che consente il passaggio, senza particolari restrizioni, della corrente di marea;

CONSIDERATO CHE:

IN MERITO AGLI STUDI IDRAULICO-MARITTIMI

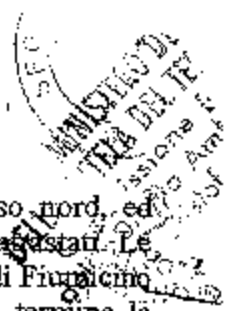
- la Regione Lazio, sulla base di uno studio effettuato dal Genio Civile per le OO.MM, nel 1987, con l'ausilio di un modello matematico e di una estesa sperimentazione fisica con modelli bidimensionali (in canale) e tridimensionali (in vasca), ha realizzato opere di difesa del litorale laziale che hanno stabilizzato la zona di maggiore evoluzione del fenomeno erosivo della costa, presso l'abitato di Focene;

- i rilievi topografici effettuati nell'ultimo ventennio mostrano che il litorale sabbioso prospiciente l'abitato di Focene fino quasi a raggiungere la foce dei Collettori generali del Consorzio di Bonifica di Ostia e Maccarese, è interessato attualmente da un fenomeno erosivo dovuto alla drastica riduzione degli apporti solidi del Canale Navigabile del fiume Tevere.

- lo studio morfodinamico del tratto di litorale compreso tra il Porto Canale di Fiumicino e la foce del Fiume Aronne (con sviluppo costiero di circa 11.8 km) ha verificato, tramite modellazione numerica, l'influenza delle nuove opere portuali sulla dinamica del litorale adiacente, la valutazione dei possibili fenomeni di insabbiamento della imboccatura portuale e l'individuazione di eventuali provvedimenti mitigatori. Ai fini dello studio sono stati effettuati in via preliminare uno studio meteomarinario e uno studio morfologico e sono stati acquisite le indagini topografiche e batimetriche effettuate dall'Osservatorio dei litorali della Regione Lazio, con i dati di campo relativi alla linea di riva, batimetria e topografia delle opere esistenti. Le indagini di campo sono state effettuate nell'aprile 2004, pochi mesi dopo l'ultimo ripascimento delle spiagge di Focene realizzato dalla regione Lazio;

- le conclusioni dello studio hanno evidenziato un mutamento morfodinamico imputabile alla riduzione dei trasporti solidi provenienti dalla foce del Canale navigabile del fiume Tevere, che sono passati da 144.000 mc/anno del periodo 1943-1955 a soli 22.000mc/anno negli anni successivi. Tali mutamenti inducono un fenomeno erosivo che si propaga da sud verso nord con una velocità di circa 120 m/anno. Tale fenomeno ha investito il litorale dell'area industriale di Fiumicino tra il 1943 e il 1984, il litorale tra Fiumicino e Focene tra il 1984 e il 1994, il litorale prospiciente l'abitato di Focene tra il 1994 e il 2004, raggiungendo allo stato attuale la spiaggia tra Focene e Fregene. Il fenomeno erosivo è stato contrastato negli anni '80 con la realizzazione di scogliere radenti alla battigia lungo la zona dei depositi petroliferi di Fiumicino, negli anni '90 con la protezione del litorale meridionale di Focene attraverso una scogliera sommersa, agli inizi degli anni 2000 con interventi di rinascimento e con la realizzazione di scogliere prossime alla riva lungo il litorale dell'abitato settentrionale di Focene, poi sostituite da 5 pennelli trasversali in parte sommersi ed in parte emersi lungo lo stesso litorale. Le spiagge di Fregene hanno beneficiato degli apporti solidi provenienti dallo smantellamento delle spiagge poste a meridione e hanno subito avanzamenti anche di 90 m dal 1943 ad oggi;

- lo studio morfodinamico e la previsione a lungo termine del tratto di litorale in esame è stata condotta con l'ausilio del modello numerico longitudinale ARIES. Le simulazioni condotte hanno mostrato che i



fenomeni erosivi in atto, dovuti al gradiente della corrente longitudinale, si propagano verso nord, ed investiranno l'abitato meridionale di Fregene nei prossimi 20 anni se non opportunamente contrastati. Le opere rigide di protezione dell'abitato di Focene, in assenza delle nuove opere previste dal PRP di Fiumicino ed in assenza di interventi saltuari di ripascimento, non sono in grado di garantire a lungo termine la conservazione della spiaggia da loro protetta. La spiaggia a tergo della scogliera longitudinale sommersa di Focene risulta in leggero arretramento di circa 1,0 m/anno. La spiaggia di Focene nel tratto protetto dai pennelli in parte sommersi ed in parte emersi risulta in forte erosione e verrà compromesso in soli 5 anni. La spiaggia a nord dei pennelli di Focene fino alla foce dei Collettori Generali del Consorzio di Bonifica risulta in forte arretramento pari a circa 5 m/anno;

- il nuovo porto di Fiumicino si inserirebbe pertanto in una situazione già compromessa; sebbene il porto riduca solo localmente la disponibilità di sedimento, il ripascimento di 100.000 mc/anno potrebbe essere un intervento mitigativo di una situazione attualmente inevitabile e in atto indipendentemente dalla costruzione del porto stesso. Dai risultati del modello è emerso che la presenza delle opere esterne previste dal PRP consentirebbe la stabilità del litorale fino al pennello settentrionale che delimita la scogliera sommersa, riducendo lievemente anche i fenomeni erosivi a nord della stessa scogliera. Infatti le opere portuali determinano una forte attenuazione dell'energia ondosa proveniente dal settore di ponente su tutto il litorale fino alla foce dei Collettori generali del Consorzio di Bonifica di Ostia e Maccarese;

- la Commissione VIA ha chiesto un supporto tecnico-scientifico all'ICRAM ai fini della valutazione degli aspetti legati alla modellistica utilizzata nell'ambito del SIA per lo studio del trasporto solido e dell'idrodinamica costiera, anche con riferimento all'attuale processo di erosione della costa laziale;

- lo studio integrativo fornito dall'Autorità Portuale, raccordando con l'ICRAM le informazioni e i dati di campo, è stato eseguito in ottemperanza alle seguenti richieste emerse nell'ambito dell'analisi della documentazione da parte dell'ICRAM stesso, di cui al documento ICRAM prot. 9436/06 del 3 novembre 2006, recante "Esame preliminare delle richieste del Ministero dell'ambiente in merito allo studio sul porto di Fiumicino" del 30/10/2006, acquisito al prot. CVIA-2006-0004469 del 06/11/2006:

- 1) estensione della scala spaziale dello studio morfodinamico a tutta l'unità fisiografica della costa laziale, da Capo Lirato a Capo d'Anzio;
- 2) utilizzazione di un modello bidimensionale per lo studio di cui al precedente punto;
- 3) individuazioni di nuove condizioni al contorno che tenessero conto del contributo delle correnti indotte da vento e della presenza della plume fluviale;

- lo studio integrativo eseguito con il nuovo approccio di studio ha permesso di verificare i quantitativi di sedimento mobilitato lungo l'intero tratto di costa interessato, confermando verso nord i risultati ottenuti con lo studio precedente; a ciò si aggiunga che il trasporto solido è risultato concentrato entro la batimetria di -6 metri mentre a sud del porto vi è già un pennello (di lunghezza 250 m) che si estende fino alla batimetria di -7 metri e che pertanto blocca il contributo di sedimento da sud;

- secondo le analisi effettuate dall'ICRAM, di cui al documento ICRAM prot. 4013/08 del 10 aprile 2008, recante "Esame dei documenti inerenti lo studio dell'interazione tra il campo idrodinamico e il nuovo porto di Fiumicino" del 01/04/2008, acquisito al prot. CTVA-2008-0001542 del 15/04/2008, si può concludere che la realizzazione del porto ha l'effetto di spostare il processo erosivo verso nord ma sostanzialmente il processo non è molto più rilevante di quanto già naturalmente in atto; tale risultato è confortato dal fatto che andando verso nord la concavità della costa aumenta facendo sì che essa si disponga perpendicolarmente agli eventi meteomarini frequenti e dominanti (libeccio) e riducendo quindi il trasporto longitudinale;

- le simulazioni effettuate su richiesta della Regione Lazio per valutare la sovrapposizione degli effetti, tra il nuovo porto commerciale e un nuovo porto turistico sull'Isola Sacra, in approvazione dalla medesima Regione hanno evidenziato che l'eventuale realizzazione di nuove opere marittime prospicienti il litorale di Isola Sacra non introduce sensibili elementi di alterazione e/o interferenza degli scenari già simulati, dal momento che tali opere risultino contenute entro la fascia costiera

ridossata dalle attuali scogliere di "armatura" della sponda in destra idrografica di Fiumara Grande (poste a protezione del faro) e del molo foraneo che delimita la sponda in sinistra idrografica del Canale di Fiumicino, mostrando che "i processi di dinamica costiera non vengono di fatto alterati per effetto della realizzazione solo della prima delle due opere o di entrambe".

- le simulazioni effettuate per la verifica della possibilità di interramento dell'imboccatura portuale, assumendo, ai fini della sicurezza, valori di concentrazione massima del sedimento pari a 10g/l e velocità di sedimentazione media pari a 0,5mm/s, con una portata liquida media del Canale pari a 100m³/s, e un'escursione massima di marea astronomica di 30cm, evidenziano che il campo idrodinamico della darsena portuale risulta sostanzialmente "insensibile" ed indipendente dal campo di corrente indotto dalla portata effluente dal Canale del Tevere; il campo di trasporto solido segue la distribuzione del campo di velocità e si accosta sostanzialmente al molo di sopraflutto, diminuendo velocemente avvicinandosi all'imboccatura portuale, per essere sostanzialmente nulla in asse a tale imboccatura;

- le simulazioni effettuate per la verifica dei livelli idrici che si realizzano lungo il tratto terminale del Canale del Fiume Tevere, al manifestarsi di eventi di piena eccezionali (tempo di ritorno di 200 anni), in presenza delle nuove opere del PRP, tenendo conto di una lunghezza del Canale di circa 900 metri nella situazione attuale e 1200 metri per la configurazione di progetto, hanno dimostrato che l'effetto del prolungamento delle opere di difesa della foce previste in progetto comportano un generale abbassamento dei livelli idrici in corrispondenza della sezione di foce attuale e lungo tutto il tronco simulato;

CONSIDERATO CHE

- il progetto ha analizzato le condizioni di rischio per la componente ambiente idrico che sono legate alla possibilità di inquinamento delle acque; alla possibilità di alterazione delle condizioni di circolazione delle acque e alla riduzione delle qualità dell'ambiente marino. Le attività che possono generare impatti nella fase di cantiere sono legate alla predisposizione dell'area di cantiere, alle attività di demolizione alle operazioni di dragaggio, scavo e movimentazione delle terre, alla movimentazione dei mezzi di trasporto e funzionamento e dei macchinari a mare, al deposito e movimentazione dei materiali, alla realizzazione delle strutture e degli impianti a mare, alla sinobilitazione del cantiere;

- secondo l'Autorità Portuale, gli impatti potrebbero essere prodotti da alterazione della qualità delle acque per immissione di idrocarburi, acque di scarico da navi in movimento e/o in stazionamento, specialmente durante le attività di trasporto dei materiali da cava via mare, da alterazione della qualità delle acque per presenza di polveri o sedimenti in sospensione (intorbidamento), da ristagno dell'acqua e proliferazione di organismi marini all'interno del bacino, da alterazione della qualità delle acque per dilavamento meteorico dai piazzali, dalle banchine, ecc, da rischi di incidenti con sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

- durante la fase di esercizio, le condizioni di rischio che si prevedono sono legate all'inquinamento delle acque, mentre le attività generatrici degli impatti sono le attività portuali, commerciali e turistiche, il funzionamento degli impianti e le attività di pulizia e manutenzione delle strutture. Gli impatti che si prevedono sono legati all'alterazione della qualità delle acque per immissione di idrocarburi, acque di scarico da navi in movimento e/o in stazionamento e all'alterazione della qualità delle acque per presenza di polveri o sedimenti di altra natura in sospensione (intorbidamento), al ristagno dell'acqua e proliferazione di organismi marini all'interno del bacino, all'alterazione della qualità delle acque per dilavamento meteorico dai piazzali, dalle banchine, ecc, ai rischi di incidenti con sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

CONSIDERATO CHE

- la gestione dei reflui dei natanti e dei rifiuti da nave si prevede in linea con le modalità di cui al decreto Legislativo n. 182 del 24 giugno 2003 (Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico); per i natanti di stazza inferiore, non sottoposti alla disciplina del D.Lgs. 182/2003, il progetto prevede l'utilizzo di sistemi automatizzati per lo smaltimento sia delle acque nere che quelle di sentina, prevedendo lo smaltimento dei rifiuti raccolti nel disoleatore, ai sensi del D.lgs. n. 22/97, e il versamento delle acque trattate nel sistema fognario;

CONSIDERATO CHE

PAESAGGIO

- i sistemi paesaggistici correlabili con l'intervento di progetto si distinguono in un paesaggio naturale

caratterizzato dal profilo morfologico della fascia litoranea, la tenuta di Coccia di Morto e l'area protetta nella zona di Piscina del Principe, un paesaggio seminaturale caratterizzato da una zona agricola mista a incolto-pascolo e dalla zona irrigua dell'Isola Sacra, e un paesaggio antropico, caratterizzato da differenti tipologie di tessuto urbano che alterna i caratteri di disordine e di spontaneità del centro urbano e della zona abusiva verso la costa con le testimonianze storico architettoniche di pregio del nucleo storico progettato dal Valadier, con il grave stato di incuria e di degrado in cui versa l'area a ridosso dei depositi degli oli minerali e con il tessuto urbano generalmente ordinato della parte di città sviluppata sull'Isola Sacra; tra le presenze storiche ed architettoniche si rilevano i Porti di Claudio e di Traiano, l'Isola Sacra, il centro storico di Valadier;

- l'analisi della qualità visiva ha sintetizzato gli aspetti paesaggistici per le singole unità di paesaggio, evidenziando qualità molto alta per la Riserva Coccia di Morto, alta per Villa Guglielmi, medio alta per il Nucleo storico, l'Area agricola e gli Arenili, media per l'incolto e la fascia costiera e bassa per l'area urbana, l'Area portuale, la Rete stradale e la Rete ferroviaria;

- l'analisi dell'intervisibilità ha posto l'attenzione sia nell'area del porto attuale sia in quella dello specchio d'acqua in cui verrà costruito il nuovo porto, al fine di avere strumenti adeguati per valutare anche l'impatto visivo in sede di analisi degli impatti nella fase post operam; dall'analisi è emerso che in generale la percezione del paesaggio all'interno dell'area di studio appare al visitatore frammentata con angoli visuali piuttosto stretti; l'attuale porto canale non è visibile se non dalle due sponde del canale stesso. La forte urbanizzazione insieme ad un tessuto urbano disordinato, non permettono di trovare all'interno della città punti di vista preferenziali o scorci prospettici degni di nota. La percezione del mare dall'entroterra è quasi impossibile se non dalle zone limitrofe alla costa o nei pressi dei due moli dell'attuale porto;

- il paesaggio dell'interfaccia città porto e l'insieme delle funzioni, commerciali e turistiche, che caratterizzano questa parte della città rivelano uno stretto legame tra la città di Fiumicino e l'attuale porto canale, presenza ormai consolidata dalle antiche origini storiche, che rappresenta il fulcro e l'origine dell'insediamento urbano;

- lo studio dell'occlusione visiva per la situazione *ante operam* e per quella di progetto ha evidenziato un significativo miglioramento della percezione del mare nello scenario di progetto dovuto alla demolizione delle barriere visive costituite dai depositi degli oli minerali;

CONSIDERATO CHE

FLORA FAUNA ED ECOSISTEMI

- dagli studi effettuati e dalla letteratura citata nell'ambito dello studio d'impatto ambientale, non si rilevano particolari criticità o specifiche valenze dell'ecosistema marino interessato dalle opere in progetto. In particolare la zona interessata dal progetto non risulta essere popolata da praterie di *Posidonia Oceanica*. L'area di intervento, essendo fortemente antropizzata, non presenta caratteri naturalistici di particolare rilievo;

- in base all'articolo 6, paragrafo 3 del D.P.R. n. 357/1997 che recepisce e dà attuazione alla Direttiva 92/43/CEE "Habitat" relativa alla salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali d'interesse comunitario, è stata redatta la valutazione d'incidenza che descrive i possibili effetti che il Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino ha sui SIC, ZPS e SIN interni alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;

- in particolare è stata effettuata la valutazione d'incidenza per il SIC IT 6030023 - Macchia grande di Focene e Macchia dello stagno, il SIC IT 6030024 - Isola Sacra e il SIC e ZPS IT 6030026 - Lago di Traiano, nonché per il SIN IT6030061 Coccia di Morto, in base all'Allegato G al DPR 357/97, e come richiesto dalla Commissione sono state fornite integrazioni con l'analisi delle connessioni ecologiche interessate dall'opera, considerando la complementarietà del progetto con le previsioni degli altri piani vigenti;

CONSIDERATO CHE

SALUTE PUBBLICA

- l'analisi della componente Salute Pubblica ha rilevato che i fattori che possono determinare ripercussioni sulla salute dei soggetti umani sono legati essenzialmente alla manifestazione dei

fenomeni di inquinamento atmosferico ed inquinamento acustico, fenomeni trattati nei relativi quadri delle componenti ambientali "atmosfera" e "rumore";

CONSIDERATO CHE

UFFICIO - ECONOMIA

- lo studio di fattibilità economico-finanziaria del progetto ha evidenziato una sostanziale sostenibilità del progetto con la generazione di circa 3.000 nuovi posti di lavoro. Il risultato dell'analisi finanziaria dell'intervento rientra nei valori medi del settore portuale (Tasso Interno di Rendimento = 6,7% per lo scenario intermedio, Tasso Interno di Rendimento = 14,7% per lo scenario ottimistico con il finanziamento misto). Inoltre l'analisi economica effettuata lascia prevedere un Tasso di Rendimento Economico (12,2%) di gran lunga superiore al tasso sociale di sconto (6%), nonostante la prudenza mantenuta nella valutazione degli effetti esterni positivi dell'intervento;

VALUTATO CHE:

- relativamente alla caratterizzazione della qualità dell'aria il progetto tiene conto delle stime effettuate dall'ARPA Lazio nell'ambito della zonizzazione del territorio regionale di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale n. 767 del 01.08.2003, che ha incluso il Comune di Fiumicino nella Classe 2;
- le simulazioni effettuate per la stima degli impatti sulla qualità dell'aria nella fase *post operam* hanno tenuto conto sia delle emissioni derivanti dalla movimentazione delle navi in porto, sia delle emissioni derivanti dal traffico stradale intrinseco all'abitato e indotto, direttamente e non, dalle attività portuali; tali simulazioni, ai fini dell'eliminazione delle criticità, hanno tenuto conto della realizzazione delle opere stradali evidenziate come indispensabili dallo studio trasportistico, tuttavia la situazione potrebbe migliorare ulteriormente con la realizzazione del collegamento ferroviario Fiumicino-Roma;
- il progetto ha tenuto conto della zonizzazione acustica del Comune di Fiumicino, di campagne di misurazione effettuate in loco e delle stime dei livelli di pressione sonora prodotti dalle attività portuali, effettuate dall'ANPA su dati rilevati nel corso di un'apposita campagna di monitoraggio di varie strutture portuali di differente natura e dimensione;
- le sorgenti principali di rumore all'interno del territorio comunale sono ricondotte ad emissioni legate al traffico aereo, al traffico veicolare e alle attività del porto, tuttavia, i fenomeni a cui si lega un potenziale rischio di inquinamento acustico derivano soprattutto dal traffico veicolare;
- le simulazioni effettuate per la definizione dei livelli di rumore nella fase *post operam* hanno evidenziato che la nuova infrastruttura portuale non modifica la situazione critica dei ricettori sensibili presso le scuole comunali, migliora le condizioni acustiche su alcune vie del centro urbano, attualmente congestionate dal traffico, mostra alcuni superamenti rispetto ai limiti imposti dalla zonizzazione acustica comunale in strade ricadenti in zone oggetto di piani di recupero e di risanamento urbano e nelle fasce A e B della zonizzazione aeroportuale, sottoposte a limiti di edificazione, che il Comune dovrà tenere conto nel Piano Regolatore Comunale; tali simulazioni tengono conto della realizzazione delle opere stradali evidenziate come indispensabili dallo studio trasportistico, in assenza del collegamento ferroviario; si rende in ogni caso opportuno un piano di monitoraggio per valutare gli impatti reali derivanti dalla realizzazione del progetto;
- il progetto del nuovo PRP prevede la realizzazione di un canale scolmatore, collegato a mare con opere tombate che permettono lo sversamento a mare di eventuali esondazioni; tali opere, secondo il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, non dovranno alterare la situazione idraulica delle aree interessate dall'allagamento ed in particolare non dovranno alterare i tiranti d'acqua raggiunti ed i tempi di permanenza dei tiranti stessi, quali risulterebbero in assenza delle opere portuali previste dal progetto;
- le simulazioni effettuate sull'agitazione ondosa del bacino portuale e le modellazioni eseguite sulle condizioni di manovra e di ormeggio non hanno evidenziato criticità;

VALUTATO CHE:

- è stato eseguito lo studio della dinamica litoranea in conseguenza della costruzione del porto commerciale di Fiumicino, tenendo conto dell'intera unità fisiografica Capolinaro-Anzio e utilizzando un modello bidimensionale con condizioni al contorno che hanno tenuto conto del contributo delle correnti indotte da vento e della presenza della plume fluviale.

MINISTERO
DELLA DEL
MARE
E
PESCHIERE
COSTIERE
GARANZIA
COSTIERA

- i risultati dello studio, come esaminati dall'ICRAM, hanno mostrato che resta invariata la quantità di sedimento mancante dal bilancio annuale lungo l'unità fisiografica (ovvero la quantità di sedimento che comunque non bilancia l'erosione attualmente in atto); l'unico effetto che si registra è che il porto ha l'effetto di spostare l'erosione leggermente verso nord fino alla zona in cui la concavità della costa è tale che il trasporto longitudinale connesso agli eventi più frequenti si azzerava indipendentemente dalla presenza/assenza delle opere;

VALUTATO CHE:

- con riferimento al passaggio, la demolizione dei depositi degli oli minerali comporta un significativo miglioramento della percezione del mare nello scenario di progetto, mentre la realizzazione delle opere portuali ed in particolare dell'area di servizi di connessione tra la città ed il Porto, permette il recupero e riqualificazione della parte più degradata della città;

- la valutazione d'incidenza del Progetto di variante al PRP sui SIC di Macchiagrande e Isola Sacra, sul SIC/ZPS Lago di Traiano, e sul SIN Coccia di Morto presenti nell'area vasta non ha rilevato situazioni critiche che potrebbero interessare gli habitat e le specie frequentatrici dei siti, che già risentono la pressione antropica, la forte urbanizzazione dell'area e la presenza dell'Aeroporto internazionale di Fiumicino;

VALUTATO CHE:

- il progetto prevede l'esecuzione di monitoraggi che saranno effettuati sia prima di dare corso ai lavori (*ante operam*), sia durante la realizzazione del progetto (*cantiere*) che durante l'esercizio del nuovo porto commerciale (*post operam*). Essi andranno ad interessare le diverse componenti ambientali interessate dal progetto quali atmosfera, scarichi idrici, suolo e sottosuolo, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, rumore e vibrazioni. I monitoraggi verranno effettuati mediante campagne programmate in funzione dello stato dell'opera ed aventi durata calibrata in funzione della componente ambientale da monitorare;

- in particolare, all'atto della costruzione del molo di sopraflutto del porto si prevede l'avvio di un monitoraggio del litorale di Coccia di Morto al fine di intervenire eventualmente con la costruzione di un pennello di stabilizzazione ovvero con opere di amatura della foce del fosso che potrebbero contribuire anche alla stabilizzazione del litorale;

- le misure di mitigazione previste dal progetto intendono garantire la continuità d'intervento con l'area della Riserva del Litorale Romano, mettendo in atto alcune indicazioni previste dal Piano di Gestione della Riserva ai fini della riduzione delle interferenze, soprattutto per quanto riguarda la sistemazione della viabilità, delle aree di sosta e delle aree attrezzate. Il progetto prevede la realizzazione di fasce costituite da piantumazioni arboree e arbustive lungo la viabilità esistente e di progetto, ai fini della protezione e/o compensazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, la separazione della viabilità pedonale da quella carrabile, la realizzazione di sistemi di convogliamento delle acque di dilavamento delle strade e dei parcheggi, da inviare ad appositi impianti di depurazione e disoleazione, la manutenzione delle sistemazioni arboree esistenti, la messa a dimora di impianti vegetazionali densi nelle aree di parcheggio, con copertura almeno pari a 1/3 dell'intera superficie;

- nell'ambito delle misure di mitigazione il progetto prevede un'ottimizzazione delle fasi di cantiere e delle attività, al fine di minimizzare i disturbi e le ripercussioni sulle attività commerciali, contenere l'utilizzo dei macchinari e quindi ridurre le emissioni, ridurre o sospendere le operazioni nel periodo di maggiore affluenza turistica, regolare le attività di movimentazione dei mezzi in mare, compresi gli approvvigionamenti dei materiali, chiudendo le aree al pubblico sulla base di quanto previsto dal cronoprogramma e regolando le modalità di attracco da parte dei privati e dei diportisti. Inoltre si prevede un controllo continuo e misure di sicurezza dirette al corretto utilizzo e manutenzione dei macchinari, alla sorveglianza continua, alla possibilità di ridurre o sospendere i lavori nel caso in cui si verificassero situazioni di particolare criticità di inquinamento atmosferico o condizioni meteorologiche sfavorevoli, tali da favorire fenomeni di inquinamento delle risorse idriche e del bacino interno;

- in particolare, le misure di mitigazione previste dal progetto per la fase di cantiere prevedono:

Ambiente terrestre

➤ un'ottimizzazione degli spazi di cantiere, come la limitazione degli spazi utilizzati per il passaggio degli automezzi, la localizzazione dell'area di deposito dei massi artificiali o naturali, in una zona marginale della struttura portuale, in modo da ridurre sia gli effetti percettivi sia le ripercussioni legate al traffico



veicolare di accesso al porto; la localizzazione di impianti di betonaggio in aree interne al cantiere, lontano dalle aree urbane;

un'ottimizzazione dei percorsi di accesso al cantiere, utilizzando strade esterne al centro abitato ovvero che attraversano aree periferiche per evitare interferenze con le attività socio-economiche;

l'utilizzo di mezzi di costruzione a basso livello di emissione, basso utilizzo di combustibile e bassa produzione di polveri e l'utilizzo di tecnologie di prefabbricazione che comportano minor necessità di approvvigionamento di materiali;

- l'utilizzo di barriere-filtro, che fungano da schermo tra i punti di emissione ed i recettori maggiormente sensibili (popolazione insediata, testimonianze di interesse storico o naturalistico), in particolare nella fase in cui vengono previste le operazioni di demolizioni delle strutture esistenti;
- misure di controllo degli inquinanti atmosferici basate sulle migliori tecnologie e materiali, sulla riduzione della produzione di polveri durante la movimentazione di mezzi e materiali, attraverso la bagnatura delle piste usate dagli automezzi e dai macchinari, l'utilizzo di mezzi di trasporto telonati, la pulizia periodica delle zone di accesso e di uscita, e sul trattamento adeguato dei materiali di risulta tramite sistemi di compattazione dei rifiuti, riciclaggio dei confezionamenti e un rapido trasporto a discarica di questi materiali;
- misure di controllo delle emissioni sonore che prevedono lo svolgimento delle attività di costruzione di maggiore disturbo al di fuori degli orari di riposo e la riduzione o la sospensione delle operazioni nel periodo di maggiore affluenza turistica;
- misure di controllo dei materiali inquinanti, che prevedono l'utilizzo di tecnologie e materiali che contengono minori quantità di sostanze intrinsecamente pericolose e la realizzazione di sistemi di confinamento e impermeabilizzazione delle aree di deposito (in particolare delle aree di stoccaggio dei carburanti);
- misure di controllo dell'inquinamento delle acque attraverso la realizzazione di presidi provvisori di trattamento acque reflue e acque di prima pioggia, di trattamento e recupero oli esausti, di disoleatori e dissabbiatori per le acque dei piazzali;
- misure di salvaguardia ambientale attraverso la realizzazione di presidi provvisori per lo smaltimento rifiuti e rete WC e servizi

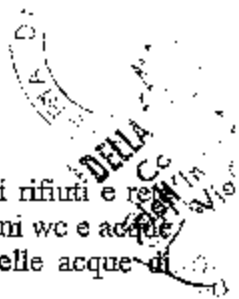
Ambiente marino

- il controllo degli inquinanti marini, attraverso l'utilizzo di macchinari che implicano un moderato fattore di disturbo della circolazione marina, e l'utilizzo di impianti di depurazione atti a minimizzare i livelli e le concentrazioni del carico inquinante da oli e sostanze inquinanti prodotte nelle operazioni di cantiere;
 - il controllo delle movimentazioni dei mezzi in mare;
 - il controllo delle attività di dragaggio che assicurino la minima dispersione del sedimento fine e l'intorpidimento delle acque e la programmazione delle attività di dragaggio da effettuarsi in una fase successiva a quella della costruzione dei moli, in modo da poter operare già su di un assetto definito e al di fuori della stagione balneare;
 - il controllo delle attività della realizzazione delle fondazioni da personale della competente Soprintendenza Archeologica;
 - attività di monitoraggio sulle ripercussioni che interessano l'ambiente naturale marino a ridosso delle aree d'intervento; controllando la produzione di sedimenti fini e degli inquinanti ad essi associati, in particolare durante le operazioni di dragaggio e di realizzazione delle opere a mare (banchine, tetrapodi).
- le misure di mitigazione previste dal progetto per la fase di esercizio prevedono:

Ambiente terrestre

- utilizzo di zone-barriere filtro, che fungano da diaframma tra le aree in cui sono previste le lavorazioni (cantieri, pesca, etc.) e le aree destinate alla fruizione del pubblico;
- utilizzo di barriere di contenimento del rumore, come elementi vegetali che fungano da schermo tra i punti di emissione ed i recettori sensibili (popolazione, testimonianze di interesse storico-archeologico o naturalistico);
- inserimento di zone a verde che qualificano le aree di fruizione del pubblico e realizzino la compartimentazione ove sono previste le lavorazioni (cantieri, pesca);

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the right and various initials and scribbles.



- misure di salvaguardia ambientale come la realizzazione di presidi per lo smaltimento dei rifiuti e WC e servizi la realizzazione di un sistema per la raccolta, depurazione e trattamento liquami wc e acque nere delle imbarcazioni in sosta e la realizzazione di presidi trattamento e recupero delle acque di sentina;
- controllo dei sistemi di lavorazione industriale con la localizzazione di punti di raccolta per gli scarichi, i rifiuti e gli scarti di lavorazione e la realizzazione di un sistema per la raccolta, la depurazione e il trattamento delle acque di lavorazione dei bacini di carenaggio e delle lavorazioni per la pesca;
- misure di controllo delle acque che prevedono la realizzazione di presidi di trattamento acque reflue, acque di prima pioggia e realizzazione di impianti di ricircolo dell'acqua marina;
- misure di controllo degli inquinanti oleosi che prevedono la realizzazione di presidi di trattamento e recupero degli oli esausti e disoleatori e dissabbiatori per lo smaltimento delle acque dei piazzali;

Ambiente marino

- la minimizzazione delle immissioni inquinanti in mare attraverso l'utilizzo di macchinari e attrezzature galleggianti per le operazioni a mare con caratteristiche di funzionamento che prevedono un moderato fattore di disturbo in termini di produzione di emissioni e polveri;
- il controllo e lo smaltimento degli inquinanti da terra, attraverso la realizzazione di un sistema di raccolta e depurazione atto a minimizzare i livelli e le concentrazioni del carico inquinante dei percolati al fine di evitare che possano fluire direttamente all'interno del bacino marino gli oli e le sostanze inquinanti prodotte nelle operazioni di cantiere nonché le sostanze inquinanti prodotte nelle normali attività portuali;
- la realizzazione di un'attività di monitoraggio sistematica programmata sui seguenti obiettivi:
 - controllo della produzione di sedimenti fini e degli inquinanti, in particolare durante le operazioni di dragaggio;
 - controllo delle modificazioni permanenti allo stato delle biocenosi, sia dentro il bacino, sia nelle immediate vicinanze dell'intervento;
 - controllo dello stato delle acque all'interno del bacino in previsione dell'eventuale realizzazione di un monitoraggio programmato e di opere di bonifica, dal punto di vista chimico e biologico;
 - controllo dell'andamento della linea di costa e degli eventuali interventi di prevenzione dei fenomeni di insabbiamento;
 - controllo della circolazione delle acque all'interno del porto per poter identificare i siti d'intervento più adatti per eventuali interventi di depurazione-bonifica;

- gli approfondimenti effettuati in merito alle valutazioni d'incidenza sui SIC, SIN e ZPS presenti nell'area vasta hanno evidenziato la necessità di adottare le seguenti mitigazioni ulteriori a quelle già previste dal progetto:

- la realizzazione di un sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate;
- la ricostituzione dell'ambiente naturale della tenuta di Coccia di Morto, attraverso la ripiantumazione per talee delle specie esistenti, la piantumazione di una barriera di esemplari di leccio a protezione della pineta retrostante e la creazione di percorsi obbligati che limitano il disturbo antropico sulla fascia del litorale antistante la tenuta;
- l'utilizzo di lampade a basso consumo energetico e ad elevata efficienza luminosa, evitando l'uso di lampade a vapori di mercurio;
- l'impiego di dispositivi di raccolta, depurazione e riutilizzo in loco delle acque dei piazzali;

- quale principale intervento di compensazione è prevista la riqualificazione ambientale della zona cittadina confinante con i nuovi ambiti portuali mediante la creazione di una fascia a verde attrezzato che verrà posta al servizio di cittadini ed utenti portuali;

PRESO ATTO che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera;

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

il Piano
me tecnico
Ambientale
pro C
11.47
IRE
ca
a VAS

PRESO ATTO che non è ancora pervenuto il parere del Ministero per i beni e le attività culturali;

ESPRIME

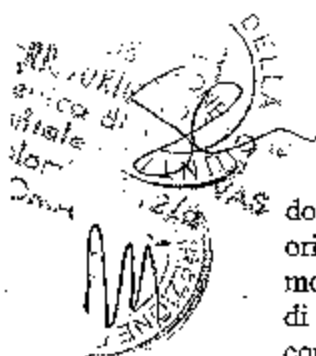
PARERE FAVOREVOLE circa la compatibilità ambientale del progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito elencate:

1. 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 e citati nelle premesse, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;
2. prima dell'avvio dei lavori dovrà essere realizzata la nuova viabilità perimetrale ad anello, a doppio senso di marcia, confinante con la tenuta Coccia di Morto, e dovrà essere realizzato il raddoppio del corrispondente tratto di via Coccia di Morto;
3. prima dell'avvio dell'esercizio del porto nell'assetto finale dovrà essere realizzato il collegamento su ferro tra il Porto Commerciale e la linea Roma - Fiumicino, la riqualificazione dell'accesso al porto da via della Foce Micina, il prolungamento di via Lago di Traiano e la riqualificazione dei nodi di collegamento con l'Autostrada Roma-Fiumicino;
4. nell'ambito della progettazione esecutiva:
 - a. dovrà essere eliminata la destinazione d'uso per strutture alberghiere nell'area navi da crociera e in generale in tutta l'area perimetrata del PRP come dalle prescrizioni del voto n. 208 del 30.07.2004 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;
 - b. dovranno essere riquantificate le aree destinate a parcheggi e a verde, commisurate alle attività esercitate sulle banchine e nelle darsene, oltre che alla superficie dei lotti fondiari e degli edifici di cui è prevista la realizzazione;
 - c. dovrà essere elaborato un progetto di riqualificazione paesaggistica dell'area della costa occupata dal PRP ricadente nell'ambito della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*, fatti salvi i pareri degli enti competenti alla tutela del vincolo ed eventuali deroghe ai fini dell'edificazione disposte dagli stessi;
 - d. dovrà essere elaborato un progetto per la ricostituzione dell'ambiente naturale dunale della tenuta di Coccia di Morto, come previsto dalle mitigazioni proposte, e per la piantumazione di filari di alberi a barriera lungo la viabilità ad anello, ossia lungo la via adiacente alla tenuta e lungo la via Coccia di Morto di confine con il sedime aeroportuale, con lo scopo di salvaguardare la continuità della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*;
 - e. dovrà essere previsto un progetto per l'elettificazione delle banchine secondo le migliori tecnologie in materia;
 - f. 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;
 - g. dovranno essere inoltre previsti: 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;
 - h. i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati, 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;

- i. i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, in fase di costruzione;
5. 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;
 6. 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 le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali ed ex situ per il ripascimento dei litorali, in coerenza con i piani regionali di recupero del litorale; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata, preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e sull'eventuale area di ripascimento 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;
 7. 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 in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, in base ad un'attenta analisi costi-benefici anche ambientale dei siti di approvvigionamento / smaltimento presenti sul territorio;
 8. 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 Fiumicino, 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 del Capitolato di appalto per le imprese esecutrici dei lavori;
 9. 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;
 10. ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

Componente atmosfera:

- a. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, e nel centro abitato di Fiumicino interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'installazione di una postazione fissa 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 iniziare prima dell'avvio dei lavori,

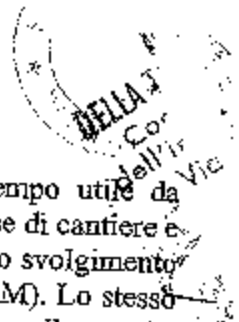


dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati 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;

Componente ambiente idrico:

- b. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovrà essere perfezionato con l'ACEA il relativo accordo per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;
- c. 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 come previsto nella proposta progettuale, o eventualmente potenziate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
- d. 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;
- e. 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;
- f. 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;
- g. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere come quello di Fiumicino, 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;
- h. in merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di pervenire eventuali impatti negativi dell'opera, a si prescrive la predisposizione, nell'ambito della progettazione esecutiva, di un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica (da Capo Linaro a Capo d'Anzio) che dovrà porre attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.



- del monitoraggio dovrà iniziare almeno prima dell'inizio dei lavori, in tempo utile da considerare almeno due stagioni significative, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno due anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con ISPRA (ex ICRAM). Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e bentos contenute anche all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea si costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio.
- i. in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare inoltre secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio un *Programma* di Monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e succ. mod. ed integr.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il *Programma* dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto *Programma*, alla fase di esercizio delle opere in progetto;
 - j. a seguito dei monitoraggi qualitativi di cui al punti h) e i), dovrà essere valutata l'opportunità di dotare i settori più interni del bacino portuale con sistemi di ricambio idrico forzato, diretti a favorire il ricambio idrico e a ridurre la scarsa ossigenazione;
11. 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 recettori 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 anche 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;
 12. 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;
 13. fermo restando il parere positivo in merito alla delocalizzazione dei depositi costieri, come da progetto, le opere di delocalizzazione e risanamento ambientale degli oleodotti sottomarini e dei depositi costieri devono essere oggetto di un'apposita istanza di valutazione ambientale;
 14. prima della messa in esercizio del Porto nell'assetto finale, dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma, come via alternativa di flusso turistico.

El...
ve tecol...
ambiente...
ro Cr...
47...

Le prescrizioni n. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Le prescrizioni n. 6, 7, 8 e 9 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 16 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.

[Handwritten mark]

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and initials]



Presidente Claudio De Rose

Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Giuseppe Caruso

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Guido Monteforte Specchi

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

Maria Fernanda Stagno d'Alcontres

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

ASSENTE



Dott. Gaetano Bordone

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

21



Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Handwritten signature of Filippo Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

Handwritten signature of Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

~~*Handwritten signature of Despoina Karniadaki*~~

Dott. Andrea Lazzari

Handwritten signature of Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Handwritten signature of Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Manassero

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

~~*Handwritten signature of Arturo Luca Montanelli*~~

Ing. Santi Muscarà

Handwritten signature of Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

~~*Handwritten signature of Rocco Panetta*~~

Arch. Eteni Papaleludi Melis

Handwritten signature of Eteni Papaleludi Melis

ING. MAURO PATTI
210 VAS
Ing. Mauro 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

La presente copia fotostatica composta di n° 20 (Venti) fogli è conforme al suo originale.
Roma, il 19/12/2008

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. 40 PAGINE
COMPRESA LA PRESENTE

Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli



ARETINA

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

...



ALLEG. alla DELIB. N. 358 M

Roma 24/09/2009

DEL 13 LUG 2012

Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00187 Roma
Tel. 06/58434354 - 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 - 0025698 del 29/09/2009

Prot. N. DG BAP S02/30.19.04/4021...../2009

OGGETTO: FIUMICINO (RM). PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE.

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. D. Lgs. 152/06 modificato dal D.Lgs. 4/08.



Alla Regione Lazio
Dipartimento del Territorio
e Cooperazione tra i popoli
Area valutazione Impatto Ambientale
Via del Timoratto 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";

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancelleri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: Stefania.cancelleri@beniculturali.it

IL PRESENTE ATTO SI COMPONE
DI N. 26 PAGINE COMPRESA
LA PRESENTE
Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli

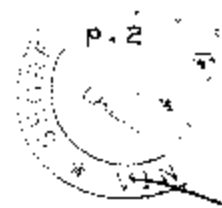


Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434434 - 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, Fiumicino e Gaeta, con apposita istanza prot. n. 2003/00012393 del 5/12/2003, acquisita agli atti della competente Direzione Generale con prot. n. ST/402/40312 del 05/12/2003, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6, comma 3 della legge 349/86 e dell'art. 6 del D.P.C.M. del 27/12/88 per il "Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino" situato nel Comune di Fiumicino, Provincia di Roma.

L'opera rientra tra i progetti per i quali la Regione Lazio ha espresso concorrente interesse regionale.

Il Porto Canale di Fiumicino è classificato ai sensi del R.D. 3095/1885 come porto Canale Commerciale di 2ª categoria, 1ª classe. Il progetto del Piano Regolatore Portuale di Fiumicino è stato esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel corso delle sedute del 26.10.2001 - voto n. 418-, del 12.03.2004 - voto n. 210, e da ultimo del 30.07.2004 voto n. 208 con il quale è stato espresso un parere favorevole alla stesura definitiva del piano che ha accolto tutte le indicazioni, osservazioni e proscrizioni emerse nei voti precedenti, recependo integralmente le prescrizioni impartite dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, in merito alle interconnessioni idrauliche tra la nuova struttura portuale ed il canale navigabile.

Il progetto si configura come una nuova pianificazione ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ha gli obiettivi di integrare le funzioni del PRP del 1962, commerciale, con particolare riguardo al traffico di prodotti petroliferi, pesca e diporto nautico, con funzioni merci con navi RO-RO, passeggeri traghetti e crocieristi; inoltre, il progetto ha lo scopo di razionalizzare e ottimizzare i traffici portuali dei porti del Lazio, in parziale adesione all'"Aggiornamento del Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio" del 1999, implementando gli attuali traffici del porto di Civitavecchia, vicino alla saturazione, attraverso una nuova ricettività e un numero di accosti in grado di soddisfare una parte del surplus di domanda afferente quest'ultimo scalo. A tal fine, con il decreto del Ministro delle Infrastrutture n. 6252 del 11 giugno 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 153 del 2 luglio 2002, la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è stata estesa al Porto di Fiumicino, "al fine di usare le sinergie dei due scali con la possibilità di avere non solo un risparmio economico, ma soprattutto di aumentare i traffici sia commerciali che passeggeri".

L'attuale configurazione del Piano Regolatore Portuale del porto di Fiumicino deriva dalle previsioni formulate in due Decreti Ministeriali che si sono succeduti tra il 1958 e il 1962; tali decreti hanno previsto il prolungamento dei due moli guardiani del canale, la difesa con scogliere parallele del litorale a nord ed a sud di tali moli, l'ampliamento della darsena esistente in riva sinistra. Con l'entrata in funzione dell'Aeroporto di Fiumicino nel 1960, la variante del 1962, tuttora vigente, per sopperire almeno in parte ai mutati bisogni del traffico petrolifero, prevede la modifica della destinazione della darsena esistente in riva sinistra, che avrebbe dovuto ospitare i traffici petroliferi, in modo da eliminare i pericolosi ed incompatibili ormeggi di navi cisterna lungo le calate dell'asta terminale del porto canale; inoltre, per il ricovero dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto, prevede la costruzione, in riva destra del canale, di una nuova darsena di dimensioni 140 x 260 m² e fondale pari a -4.00 m s.m. con imboccatura larga 45 m posta in prossimità della radice del molo guardiano che delimita a nord il porto canale. La darsena è delimitata ad ovest ed a nord da opere a scogliera. Lungo il perimetro della darsena è prevista la realizzazione di ampi piazzali all'interno dei quali sono collocati edifici per magazzini ed uffici.

L'attuale Porto di Fiumicino è un porto canale, costituito dalle sponde banchinate del tratto terminale del canale navigabile, ottenuto con il prolungamento verso il mare dell'antica Fossa Traiana; il porto vero e proprio è costituito dal tratto compreso tra il "Ponte due Giugno" e la foce ed include anche una piccola darsena che si apre sul molo sud a circa 600 m dalla foce. Le banchine del canale sono utilizzate attualmente dalla flotta da pesca, dai mezzi di servizio dei terminali off-shore (rimorchiatori, pilotine, natanti



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434434 - Fax 06/58434416

antiquamento), dai natanti di pubblico servizio (mezzi di soccorso marittimo della Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Gruppi Piloti e Ormeggiatori, draghe) e dal naviglio da diporto che occupa anche la darsena. La banchina settentrionale è utilizzata dai pescherecci che spesso, a causa dell'esiguità degli spazi sono costretti a ormeggiare su file parallele.

Attualmente è in servizio un collegamento con traghetti veloci con la Sardegna il cui attracco è localizzato lungo la sponda sinistra del porto canale, in prossimità della foce; inoltre, nell'area del porto canale, risultano in rimessaggio circa 3.000 imbarcazioni da diporto, piccole imbarcazioni, pescherecci e grandi imbarcazioni, mentre sono presenti nell'area circa 56 cantieri navali, di cui solo una parte si occupa costantemente della costruzione di nuove imbarcazioni.

Il movimento petrolifero si svolge per la maggior parte in rada, presso le piattaforme in ferro su palafitte installate dalla "RAFFINERIA DI ROMA S.p.a."; gli impianti che gravitano sul porto di Fiumicino sono essenzialmente quattro: "Raffineria di Roma S.p.a.", "Deposito prodotti petroliferi dell'ENEL", "Deposito prodotti petroliferi dell'ERG" e "Deposito prodotti petroliferi della Jacorossi". La prima delle piattaforme, la R2, è situata a 5390 metri dal fanale posto sul molo sinistro del porto-canale mentre la seconda, la R1, sorge a circa 1400 metri a nord-est della R2. Queste due piattaforme sono collegate tra loro mediante un oleodotto sottomarino; dalla R2 si dipartono poi, verso la costa, altri due oleodotti sottomarini collegati con il deposito della "RAFFINERIA DI ROMA s.p.a.", situato a Fiumicino. Tale impianto di deposito è costituito da due serbatoi, uno di accumulo delle acque di zavorra e uno per le condotte di collegamento fra le "isole petroli", e la raffineria vera e propria che ha sede a Pantano del Grano presso Malagrotta.

Il "Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino" prevede la realizzazione di una struttura portuale del tipo a bacino, con molo di sopraflutto, di lunghezza pari a 1.350 m, posto in prosecuzione dell'attuale molo guardiano Nord del Porto Canale, ad andamento curvilineo con estremità in corrispondenza della batimetria - 10 m smm.; per completare la protezione del bacino è stato previsto un molo di sottoflutto che, con uno sviluppo totale di circa 1.200 m, perviene fino alla batimetria -9 m smm, definendo una imboccatura portuale di 170 m di larghezza ed un avamposto con un cerchio di manovra di 500 m di diametro, sufficiente per la manovra e l'ormeggio delle navi che frequenteranno il porto.

All'interno del bacino avente superficie complessiva pari a mq. 720.670 è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati all'ormeggio delle navi da crociera, Ro-Ro e pescherecci; tutti gli attracchi sono stati orientati secondo la direzione est-ovest, che risulta corrispondere con quella media dei venti dominanti. Procedendo da Sud verso Nord si distinguono diverse zone relative alle diverse funzioni portuali:

- **Area a servizio dei passeggeri per la navigabilità fluviale**, è posizionata nel lembo più meridionale del porto, si estende su di una superficie di 13.340 mq.
- **Darsena pescherecci**, tale bacino largo 120 m è dotato di un pontile intermedio, sarà in grado di ospitare fino a 96 unità da pesca, ed avrà a suo servizio banchinamenti per un totale di mq. 62.450; si accederà al suo interno attraversando un canale largo 40 m direttamente comunicante con il bacino principale del porto.
- **Area crocieristica**, comprendente una banchina lunga 700 m, con retrostante terrapieno rettangolare largo 100 m in modo da avere mq. 102.620 di banchine a servizio delle navi da crociera.
- **Area per navi traghetto**, di estensione pari a 106.700 mq. destinata essenzialmente ai collegamenti con la Sardegna, ed in grado di accogliere contemporaneamente quattro navi traghetto. I traghetti saranno ormeggiati a due pontili lunghi 240 m e larghi 20 m radicati ad una banchina di riva lunga 495 m.
- **Area ro-ro**, destinata al cabotaggio effettuato nel Mar Tirreno ed in grado di accogliere contemporaneamente tre navi, di cui una ormeggiata ad una banchina lunga 220 m, le altre due ad un pontile lungo 220 m e largo 20 m, radicato ad una banchina di riva lunga 145 m. Il retrostante terrapieno, destinato essenzialmente al parcheggio dei semirimorchi, ha una superficie di 137.260 mq.
- **Area cantieristica**, destinata ad accogliere cantieri di costruzione ed riparazione unità diportistiche, con uno sviluppo delle banchine di 320 m ed un'area di terrapieno di 83.850 mq.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00133 Roma
Tel. 06/58434416 - Fax 06/58434416

- **Area servizi portuali**, costituita da una banchina lunga 380 m e larga mediamente 50 m in modo da avere una superficie di 17.495 mq destinata a ricevere le imbarcazioni dei piloti, ormeggiatori, forze dell'ordine, rimorchiatori, navi oceanografiche ed i mezzi speciali. Oltre alle suddette aree, sono disponibili per le attività collegate all'utilizzo del porto, aree di sedime portuale così zonizzate:

- Area per attività artigianali ed industriali, mq 47.530.
- Area a servizio "Raffineria di Roma", mq 15.080.
- Area per servizi portuali, mq 31.455.
- Area per servizi di connessione tra la città ed il Porto, mq 103.090.

Il nuovo porto commerciale si sviluppa lungo un tratto di battigia che è attualmente del tutto inagibile per la cittadinanza di Fiumicino, in quanto è occupato da depositi petroliferi da circa 50 anni; mediante la nuova struttura portuale si prevede di eliminare del tutto il deposito costiero e di lasciare, a servizio dei depositi e della raffineria "interna" di Fano di Crano, solo una stazione di rilancio dei prodotti trasferiti a terra mediante tubazioni sottomarine.

La darsena peschereccia, collocata in una zona prossima sia al nuovo porto commerciale sia al vecchio porto-canale, risulta inserita nel contesto cittadino, ricadendo in prossimità di un'area già destinata a mercato del pesce; in tal modo, il vecchio porto-canale acquisterà nelle previsioni di piano una valenza prevalentemente turistica, che contribuirà a migliorare il contatto fiume-città.

Più separate dal contesto cittadino, per ovvii motivi di sicurezza, sono le zone destinate alle crociere ed al traffico ro-ro, che si sviluppano o lungo la diga sopraflutto o nella parte settentrionale del porto; le dighe foranee saranno realizzate mediante scogliera con nucleo in *tout-venant* e mantellate esterne in massi naturali ed artificiali per i tratti più esposti alle inondazioni.

Per quanto riguarda la riqualificazione degli spazi urbani periportuali, si prevede la creazione di una fascia verde di saldatura tra gli ambiti portuali ed il tessuto edilizio prospiciente l'area del porto, al cui interno trovano spazio infrastrutture al servizio di cittadini ed utenti portuali. La risistemazione del waterfront di Fiumicino, secondo gli elaborati progettuali preliminari, forniti nell'ambito delle integrazioni (pianimetrie, sezioni e profili quotati), intende diventare l'elemento di ricucitura urbana tra la zona portuale e l'ambito cittadino, quale elemento di recupero della zona maggiormente degradata della città, ove attualmente esistono insediamenti abusivi direttamente sulla spiaggia, con un altissimo danno ambientale dovuto sia alla vicinanza con il mare, che alla precarietà edilizia delle costruzioni. Il progetto del waterfront prevede la realizzazione di un'area molto lunga e ad una profondità limitata con un percorso centrale (che diventa anche il filo conduttore dell'intero progetto), il quale attraversa l'intera area e collega le diverse funzioni e i diversi ambiti portuali; il nucleo abusivo sarà "neutralizzato" attraverso la realizzazione di una collina di verde con alberi che, oltre a separare e proteggere l'insediamento dal porto, consentirà, nel futuro, di ipotizzare un recupero sia urbano sia architettonico dell'area.

QUADRO VINCOLISTICO DI RIFERIMENTO FINO AL LUGLIO 2007.

La variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino per quanto attiene alle prescrizioni e normative, del "Piano Territoriale Paesistico n. 2", XIII e XIV Circoscrizione di Roma, ora rispettivamente XIII Municipio e Comune di Fiumicino, approvato con la Legge Regionale n. 24 e n. 25 del 1998 ai sensi della previgente legge n. 431 del 1985 ricade all'interno di due Sistemi territoriali di interesse paesistico previsti dal piano: Tevere, Isola Sacra, Ostia, Castel Porziano / costa relativa e Arnone, Torre in Pietra, Maccarese, Fregene / costa relativa. Il piano articola il territorio secondo diversi livelli di tutela, individuando gli usi consentiti e le modalità di tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico, secondo le modalità previste appunto dalla legge 431/85. L'area di progetto rientra in parte nella fascia costiera di tutela con vincolo di tipo A1, ove sono consentite deroghe per le opere pubbliche e per le attrezzature portuali, in parte in zona vincolata ex legge 1497/39, ove invece sono consentite deroghe per le aree delimitate dagli strumenti urbanistici, e in parte nelle aree vincolate a ridosso del canale, ove vige un vincolo A2, di tutela integrale.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e la arte contemporanea

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00159 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

dei corsi d'acqua, derogabile per le zone delimitate dagli strumenti urbanistici, e C6, di tutela paesaggistica dei litorali. Le aree adiacenti sono zone urbanizzate e di riqualificazione ambientale e, per quanto concerne la riserva naturale "Coccia di Morto", sussiste una zona di interesse archeologico. L'esame dei vincoli, storico-archeologici e paesaggistici, secondo gli elaborati del Piano territoriale Paesistico, ha messo in evidenza il vincolo a carattere archeologico e naturalistico dell'area del Lago di Traiano, il vincolo a carattere paesaggistico, naturalistico e di rimboscimento della Riserva naturale di Coccia di Morto, i vincoli a carattere archeologico e paesistico-ambientale della zona dell'Isola Sacra e il vincolo a carattere paesaggistico del centro urbano di Fiumicino. Tali vincoli sono esterni dall'area di progetto che invece ricade all'interno del vincolo a carattere paesistico-ambientale della fascia di 300 metri dalla linea di battigia e della fascia di 150 metri dalle sponde dei fiumi, imposto dal PTP ai sensi dell'articolo 146 del D.lgvo n. 490 del 1999. Tuttavia il PTP prevede specifiche deroghe per i centri abitati, per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali e per le infrastrutture viarie, ferroviarie e a rete.

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 05/12/2003 sui quotidiani "Il Sole-24 Ore" ed "Il Messaggero".

A seguito di tale avviso al pubblico non sono pervenute osservazioni alla competente Direzione Generale. Con nota prot. n. ST/408/42402 del 30/12/2003, veniva richiesto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio di esprimere le proprie valutazioni in merito al progetto.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio per il Lazio, ricevuti ed esaminati gli elaborati del progetto trasmessi dal proponente, con nota n. 14296 del 16/04/2004 inviata alla competente Direzione Generale ed acquisita agli atti, prot. n. ST/408/33693 del 27.10.2004, esprimeva il seguente parere:

"Dando seguito alla Vs. in oggetto, si rimette all'attenzione esclusiva della Direzione Generale il seguente parere, inteso come atto endoprocedimentale nell'ambito della Valutazione di impatto ambientale in argomento.

CONSIDERAZIONI SUGLI ELABORATI DI PROGETTO

In primo luogo, dall'esame di quanto agli atti della Scrivente (in particolare, nel progetto di variante al P.R.P. "Porto Canale di Fiumicino", a firma del prof. ing. A. Noli e del dott. ing. S. Pittori), non si coglie l'entità delle cubature e dei volumi da costruire sull'area portuale (rispetto agli elaborati di progetto anzidetti, tra cui "Allegato 1, Relazione Generale", pp. 45, 46-47, 53, 67). Contestualmente, per analoga mancanza di sufficiente definizione progettuale, non si evince in quale modo possa essere attuato il dichiarato recupero dell'attuale percorso del Porto Canale ("Allegato 1", p. 46), con eventuale positivo impatto sul territorio; a quanto tutt'oggi in atti, resta, infatti, anche reale il pericolo di uno snaturamento dell'attuale consolidato rapporto tra il tessuto urbano storico (l'antico Borgo progettato da G. Valadier, la chiesa di S. Maria Porto della Salute, i resti della secentesca torre Alessandrina, la vicina chiesa del Crocifisso, etc.) e il canale portuale. Dagli elaborati del medesimo progetto ("Allegato 1", p. 46; "Tavola 5, viabilità di accesso all'area portuale") non risultano elementi utili alla valutazione del reale impatto con l'immediato intorno cittadino, privo di adeguate arterie di comunicazione infrastrutturale e difficilmente adattabile in tal senso, considerato il "disordine" urbano con cui si è sviluppato negli ultimi decenni gran parte di quel territorio. Nella stesso senso, suscita perplessità la previsione progettuale secondo cui si prende atto di come "già da tempo è stato previsto l'abbandono dell'attuale collegamento ferroviario Roma-Fiumicino", in quanto "è stato infatti deciso che il collegamento ferroviario e metropolitano con Roma avvenga attraverso il ramo Roma-Aeroporto attraverso un razionale sistema di navette", cosicché, secondo i progettisti, "non vi saranno problemi a raggiungere il nuovo porto con i mezzi ferroviari... salvo l'ultimo breve tratto in cui è previsto il mezzo stradale" ("Allegato 1", p. 47).



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

I dichiarati interventi di riqualificazione degli spazi urbani periportuali ("Allegato 1", p. 53), sono solo indicati nominalmente, senza alcuna ulteriore previsione di progetto sia edilizio che urbanistico. Nel progetto agli atti viene altresì dichiarata, senza specifica ulteriore, l'intenzione di eliminare i serbatoi petroliferi posti in prossimità della battigia, presso la futura area portuale, "mantenendo, se strettamente necessaria, solo la stazione di pompaggio" ("Allegato 1", p. 11).

CONSIDERAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

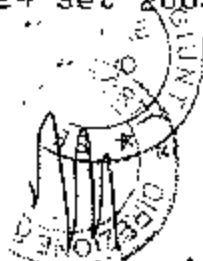
Stando quanto sopra evidenziato, non si riscontra, nel progetto in esame, quella definizione degli interventi previsti tale da consentire una efficace e compiuta valutazione di merito da parte della Scrivente. D'altra parte, lo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto menzionato pervenuto congiuntamente ad esso ("Piano regolatore portuale di Fiumicino; Studio di impatto ambientale", voll. I-III, a firma di Aemilia Studio s.r.l., arch. F. Scapellati, R. Filippello) risente del livello di progettazione ancora poco definito, non pervenendo così a conclusioni particolarmente utili a valutare l'impatto del nuovo porto sull'ambiente circostante, nonché a valutare i conseguenti eventuali interventi aggiuntivi, atti a mitigare questo impatto. Si rappresentano di seguito le principali osservazioni in merito allo Studio di impatto ambientale allegato al progetto di variante in argomento.

Nell'elaborato "S.I.A.; sintesi non tecnica", nell'esame degli aspetti ambientali più rilevanti, laddove si considera il paesaggio circostante il futuro porto (pp. 71-72), si prende atto di come oggi "il porto (canale) penetra all'interno dell'abitato e diventa tutt'uno con esso... in una vivace promiscuità"; allo stesso tempo, non si chiarisce in quale modo "la costa oggi percepita come una striscia di terra invasa da depositi e baracche, si presenterà nella veste architettonica del nuovo porto con tutte le suggestioni che esso può provocare, inoltre, alberature, strade nuove, aree di sosta e percorsi pedonali incrementeranno il valore di tutta l'area e non solo della costa" (p. 72).

Di analogo rischiosa indeterminazione risulta essere anche l'ipotesi di un nuovo "waterfront urbano in grado di commettere il centro abitato al mare" (p. 71).

Nell'elaborato "S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", nell'analisi delle previsioni infrastrutturali legate al nuovo porto, "si attende a breve" la "realizzazione di un sistema di complanari" progettato dall'A.N.A.S., ossia di "due tracciati grossomodo paralleli e indipendenti che, a partire dallo svincolo sul G.R.A. si affiancherebbero all'autostrada, percorrendo nell'ultimo tratto il tracciato della ferrovia FMI ora dismessa per Fiumicino città"; da quello che risulta agli atti della Scrivente, diversamente, la realizzazione "a breve" del citato progetto A.N.A.S. riguarda unicamente la tratta G.R.A.-Aeroporto, con esclusione di quella Aeroporto-Fiumicino città, il cui iter autorizzatorio risulterebbe per il momento sospeso. Sempre ai fini della previsione del futuro assetto del sistema infrastrutturale della zona del nuovo porto, la Scrivente riscontra con perplessità l'ammissione ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.5-11 trasporto terrestre; collegamento infrastrutturale con entroterra, p. 40) secondo cui "per il momento non è stata ancora presa una decisione definitiva sul futuro della linea ferroviaria e sussistono diverse ipotesi: il comune di Fiumicino vorrebbe per sé l'area ferroviaria e ha già ipotizzato dei progetti di recupero; le FF.SS. hanno deciso di mantenere armata la linea, limitandosi ad installare dei fermi scambi nel Bivio Porto (che immette ora esclusivamente sulla linea per l'aeroporto); il progetto A.N.A.S. per le complanari ... prevede l'utilizzo dell'area di sedime per installarvi i nuovi tracciati stradali".

D'altra parte, considerando ancora gli aspetti di impatto sulle infrastrutture esistenti o ipotizzabili che avrà la costruzione del nuovo porto, quanto nel documento in esame ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.5-11 trasporto terrestre; collegamento infrastrutturale con entroterra, p. 41-44) lascia supporre profonde modifiche alla viabilità attuale, enunciate, però, in termini ancora di previsioni di massima, quindi difficilmente valutabili. E infatti si sottolinea nel medesimo documento come, per gli interventi infrastrutturali ritenuti necessari, pur inclusi nel P.R.U.S.S.T. ("Fiumicino, porta dell'area metropolitana di Roma"), sia solo "stata individuata in linea di massima l'entità della spesa e dopo gli



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434354 - Fax 06/58434416

accordi tra il Comune e il Ministero dei LL.PP. si sta procedendo allo sviluppo della fase progettuale e alla ricerca delle fonti di finanziamento" (p. 41).

In questo ambito di elaborazione sia del progetto che dello S.I.A. in esame, ancora da definire sotto tanti aspetti sostanziali, anche l'applicazione, nello S.I.A., del metodo S.W.O.T. ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.6.3-Caratteristiche progettuali, pp. 78-81) si risolve essenzialmente in una valutazione effettuata non su base tecnica, ma su considerazioni di carattere più genericamente sociologico.

Di nuova, là dove si dovrebbero apprezzare con maggior certezza anche gli aspetti dimensionali del progetto ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.7- Caratteristiche della soluzione prescelta, pp. 82-93), la Scrivente non rileva elementi realmente utili ad una valutazione di merito, quali la consistenza di massima delle edificazioni previste, le aree libere da volumetrie, e così via.

Da ultimo, nel volume denominato "S.I.A.; quadro di riferimento ambientale", si studia l'impatto del nuovo porto sul patrimonio monumentale (cap. 3, pp. 281-308) e paesaggistico (cap. 3, pp. 315-331).

Nel caso del patrimonio monumentale esistente nel territorio circostante il nuovo porto, una volta individuate alcune delle presistenze più rilevanti (pp. 281-297), nella successiva analisi dello stato dei beni vengono introdotti parametri assolutamente ottimali (qualità, completezza, conservazione, fruibilità, integrazione con il contesto urbano e paesaggistico), secondo categorie poco oggettive (ordinamento in classi ai fini della misurazione dell'entità dei parametri prescelti). Il risultato di queste analisi è giocoforza superficiale e poco attendibile.

Più oggettiva, ma incompleta, risulta essere l'analisi dello stato di fatto relativa al patrimonio paesaggistico (pp. 315-324); manca del tutto ogni considerazione sugli aspetti amministrativi e gestionali che regolano il territorio (vicolistica, pianificazione urbanistica vigente, eventuale inadeguatezza degli strumenti urbanistici o paesistici vigenti, e così via), dato di fatto ancor più indispensabile nel momento in cui si valuta, come nel caso in oggetto, una variante al Piano regolatore portuale. Altra carenza riscontrata dalla Scrivente è quella sulla morfologia del patrimonio edilizio ed infrastrutturale esistente, notoriamente degradato e sorto spesso 'spontaneamente', ma costituente, in ogni caso, una realtà di fatto attuale e assai consistente.

Premesso quanto sopra, anche le considerazioni legate alla eventuale realizzazione del nuovo porto non sono risultate esaustive per la Scrivente (pp. 325-331).

Nel finale "Riepilogo della valutazione degli impatti" ("S.I.A.; quadro di riferimento ambientale", 3.7, pp. 332-339) vengono evidenziati gli impatti negativi che le opere previste avranno con l'ambiente circostante (sottrazione di aree marine, necessità di dragaggio del fondale marino, aumento del livello di pressione sonora, alterazione delle condizioni di circolazione sulla rete infrastrutturale, effetti sul sistema paesaggistico, possibilità di versamenti nell'acqua di inquinanti), peraltro piuttosto scontati.

Vengono altresì evidenziati tre impatti positivi, ossia la demolizione dei depositi degli oli petroliferi, l'aumento dell'offerta di servizi per la pesca e la cantieristica, l'aumento dell'offerta di servizi legati all'attività turistica. Se l'aumento dell'offerta di servizi per la pesca e la cantieristica, appare anch'esso piuttosto scontato, la Scrivente non ritiene sufficientemente rilevante la programmata demolizione dei depositi di oli petroliferi, in quanto potrebbe essere bilanciata da altre future strutture anche più impattanti e, dall'attuale stato della progettazione, oggi non ancora apprezzabili; riguardo il previsto aumento dell'offerta di servizi legati all'attività turistica la Scrivente rileva la mancanza di dati di valutazione ad esso relativi sia nel progetto che nello S.I.A., non risultando in alcun modo palese come e perché tale sviluppo debba verificarsi, e, soprattutto, in quale entità. Allo stesso modo, pur nel facilmente prevedibile aumento dell'offerta di servizi per la pesca e la cantieristica, dallo S.I.A. non si evince alcun dato dimensionale relativo all'entità di questo eventuale aumento. La Scrivente ritiene, ad ogni modo, anche quest'ultima valutazione non completamente pertinente la procedura di V.I.A., in quanto di carattere prevalentemente economico e non in comprovata relazione diretta con l'ambiente e il paesaggio.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 23 - 00153 Roma
Tel. 06/58434416 - Fax 06/58434416

PARERE

In definitiva, stando quanto sopra relazionato, la Scrivente valuta insufficienti i dati progettuali agli atti, ritenendo, come anche da procedura consolidata, che una valutazione di impatto ambientale corretta ed esaustiva debba essere prodotta su un livello di progettazione almeno definitivo, salvo diverse disposizioni speciali di normativa vigente."

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ricevuti ed esaminati gli elaborati del progetto trasmessi dal proponente, con nota n. 1113 del 13/2/2004 inviata alla competente Direzione Generale ed acquisita agli atti, prot. n. ST/408/6720 del 23.2.2004, esprimeva il seguente parere:

"L'area in cui ricade il nuovo porto di Fiumicino cui si riferisce lo Studio di Impatto Ambientale si colloca al di fuori della linea di costa di epoca romana in una zona occupata in antico dal mare. Apparentemente, quindi, non sembrerebbero esservi interferenze tra le preesistenze archeologiche e il progetto in esame.

A tale conclusione giunge anche lo Studio di Impatto Ambientale che non a caso non individua problematiche legate alla conservazione del patrimonio archeologico che non viene in alcun modo preso in considerazione come "variabile".

A tal proposito è da premettere che circa un chilometro ad est del nuovo porto è posizionata l'imboccatura dei porti di Claudio e Traiano che, come è noto si configurano come una vasta infrastruttura portuale costruita da due bacini comunicanti costruiti il primo (il più esterno) dall'imperatore Claudio tra il 42 ed il 64 d.C. (fu, infatti, terminato da Nerone) ed il secondo, di forma esagonale, da Traiano tra il 100 ed il 112 d.C.

Attorno alle strutture portuali, oltre ad una fitta serie di magazzini, terme ed edifici di servizio, si sviluppò la città di Portus che venne munita, in epoca tardo-antica, di una cinta muraria; in tal modo il complesso formato dal porto, dalle strutture di servizio (magazzini, darsena ecc.) e dalla città raggiunse in antico una superficie di più di 65 ettari.

L'eccellenza e l'unicità del sito è determinata dalla sua stessa natura: dall'essere, cioè, il porto di servizio di Roma nell'antichità. I bacini portuali, le infrastrutture ad essi connesse e la città di Portus costituirono per secoli l'approdo per le navi che giungevano a Roma da tutto il Mediterraneo approvvigionando la città di derrate e di materie prime, e, in seguito, il sistema di difesa più avanzato della capitale dell'impero sul Tirreno.

Considerata, anche la monumentalità delle strutture conservate in elevato, il sito costituisce la più grande infrastruttura portuale romana della regione mediterranea. Degli altri esempi conosciuti, quali Pozzuoli, Aquileia, Caesarea Marittima, la sola Alessandria ne eguaglia il raffinato e complesso aspetto progettuale, e l'imponenza dei resti archeologici conservati.

Il porto imperiale di Roma rappresenta, inoltre, l'esempio più grandioso ed innovativo sul piano delle soluzioni tecniche, sia architettoniche che di ingegneria idraulica, impiegate dai romani nella costruzione delle infrastrutture connesse al trasporto ed al commercio marittimo.

L'antica area portuale, oltre ad essere tutelata da specifici vincoli di legge (L. 1089/39 ora DL 490/99, PTP n.2 della Regione Lazio, vincoli di PRG ecc.), è segnalata a livello internazionale tra i "100 siti più a rischio nel mondo" nella Lista dei "100 Most Endangered Sites" del World Monument Watch sia del 2002 che del 2004.

Entrando nello specifico delle problematiche connesse alla realizzazione del nuovo porto di Fiumicino è innanzitutto da sottolineare che negli elaborati tecnici contenuti nello Studio di Impatto Ambientale, in particolare quelli relativi al Quadro di Riferimento Programmatico, sono assenti le prescrizioni dettate da questa Soprintendenza nelle Osservazioni al Nuovo PRG di Fiumicino (nota SBAO prot. 10730 del 18.12.01) a tutela delle aree archeologiche dei porti di Claudio e Traiano e delle zone limitrofe.

In considerazione di quanto sinora esposto e vista la posizione del Nuovo Porto di Fiumicino che si colloca sullo stesso asse del porto romano lungo la direttrice seguita dalle navi antiche per accedere ai bacini portuali, è possibile che nell'area individuata per la nuova infrastruttura portuale siano posizionati antichi



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, la belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434416 - Fax 06/58434416

reliqui, tutelati dal DL 490/99; tale aspetto non viene preso in considerazione nello Studio di Impatto Ambientale nel quale l'interferenza con il sistema paesaggistico, in cui è ricompreso il patrimonio storico-archeologico, è inserita solo nell'ambiente terrestre senza considerare la potenzialità dei siti archeologici subacquei.

Si richiede, pertanto, l'esecuzione di indagini archeologiche preventive, totalmente a carico della committenza (compresi gli oneri per il personale tecnico-scientifico esterno), cui è subordinato il parere dell'Ufficio scrivente, come di seguito specificato:

per l'area del nuovo porto collocata sulla terraferma dovranno essere eseguiti sondaggi archeologici a mezzo meccanico consistenti in trincee le cui caratteristiche tecniche (interasse, lunghezza, profondità, larghezza ecc.) verranno meglio specificate in sede di programmazione dei lavori. Tali indagini dovranno essere eseguite sotto il continuo e diretto controllo di archeologi professionisti esterni, coadiuvati, in caso di rinvenimento di resti archeologici, da disegnatori, fotografi, restauratori di legni ecc..

per l'area del nuovo porto collocata in mare dovranno essere condotte, da ditte specializzate nelle rilevazioni e nello scavo di siti archeologici subacquei fornite di tutte le attrezzature necessarie comprese imbarcazioni-appoggio e di personale altamente qualificato, le seguenti prospezioni:

1. prospezioni strumentali su tutta l'area interessata dai lavori a mezzo di side scan sonar (Sonar a scansione laterale), sub-bottom profiler (profilatore di substrato) con possibile utilizzazione di magnetometro a protoni
2. controllo diretto delle anomalie rilevate a mezzo di saggi di scavo
3. documentazione scientifica (relazione generale, descrizione delle operazioni, video, foto, posizionamento, GPS, disegni ecc.) di tutte le fasi del lavoro

4. tali indagini dovranno essere eseguite sotto il continuo e diretto controllo di archeologi professionisti subacquei esperti in archeologia navale, coadiuvati, in caso di rinvenimento di resti archeologici, da disegnatori, fotografi, restauratori di legni ecc..

Tutte le operazioni di dragaggio previste dovranno essere eseguite sotto il controllo continuo di archeologi. Qualora si rinvenissero resti archeologici verranno stabilite le necessarie misure di tutela e gli eventuali scavi estensivi da intraprendere.

Al termine delle indagini suindicate ed in coerenza con il loro esito questa Soprintendenza esprimerà il proprio parere di competenza.

Si richiede, inoltre, che le prescrizioni dettate con la presente nota ed evidenziate in neretto siano inserite, come Norma aggiuntiva, nelle Norme Tecniche di Attuazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale di Fiumicino in modo che siano chiaramente evidenziate le procedure cui attenersi anche per i successivi Piani d'area.

E', inoltre, da sottolineare che più volte negli allegati tecnici inviati (Relazione Generale, Studio di Impatto Ambientale, tav.5, Quadro di Riferimento Progettuale punto 2.5.1, ecc.) viene ricordata, come elemento imprescindibile per il funzionamento del Nuovo Porto, la prevista arteria, con caratteristiche autostradali, di collegamento con l'autostrada Roma-Fiumicino senza evidenziare le problematiche connesse alla sua realizzazione. A tal proposito occorre ricordare che questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero hanno richiesto all'ANAS di variare il progetto di tale arteria stradale in quanto il tracciato previsto risulta incompatibile con la tutela archeologica, considerato che esso viene ad interferire pesantemente con l'area archeologica vincolata del Porti di Claudio e Traiano. L'attivazione di un gruppo di lavoro presso il Provveditorato alle AA.PP. del Lazio e presso l'ANAS, che dovrebbe sviluppare un progetto compatibile con la conservazione del patrimonio archeologico, fa ben sperare per una positiva conclusione della vicenda. E' però, opportuno sottolineare in questa sede che a tutt'oggi questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero non hanno concesso il proprio nulla osta, necessario per legge, alla realizzazione del nuovo asse viario di penetrazione.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

E', inoltre, opportuno, ricordare che da diversi anni questa Soprintendenza ha richiesto sia al Comune di Fiumicino sia alle altre Autorità competenti l'allontanamento dei cantieri navali (peraltro in parte abusivi), posti lungo il Canale di Fiumicino e Fiumara Grande che interferiscono pesantemente con le aree archeologiche che si affacciano sul due corsi d'acqua. Ribadendo tale istanza anche in questa sede, si richiede la ricollocazione all'interno del nuovo Porto di Fiumicino (eventualmente all'interno dei 76.000 mq previsti in progetto per la cantieristica) di tali attività produttive.

Da ultimo si segnalano alcune problematiche che, pur non avendo attinenza diretta con il progetto del nuovo porto, emergono comunque agli elaborati allegati:

Per ciò che riguarda i collegamenti viari è da rammentare già in questa sede che i progetti del previsto raddoppio sia di Via della Scafa sia di Via Cocciava di Morto dovranno essere sottoposti alla preventiva approvazione di questa Soprintendenza in quanto vengono ad interferire direttamente con aree archeologiche sarà quindi necessario affrontare già in sede di progetto preliminare sia uno studio specifico sia indagini archeologiche preventive.

Per ciò che attiene al "Programma Integrato Proposta di riqualificazione del territorio "Fiumicino Nord" riportato nel Quadro di Riferimento Programmatico, è da segnalare che questa Soprintendenza non è a conoscenza di tale progetto che, comunque, presenta un alto rischio archeologico visto che viene a collocarsi in tangenza con l'estremità occidentale del Porto di Claudio. Pertanto si invitano, anche in questo caso, le Autorità competenti a presentare il relativo progetto a questa Soprintendenza già nella fase preliminare di elaborazione in modo da poter tempestivamente effettuare i necessari accertamenti archeologici preventivi."

A seguito delle note delle Soprintendenze di settore sopra citate, la competente Direzione Generale con nota n. prot. ST/408/16140 del 5 maggio 2004 formalizzava al proponente dell'opera una richiesta di integrazioni al progetto presentato.

Successivamente la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. 9480 del 24/11/2004, acquisita agli atti prot. n. ST/408/37385 del 3.12.2004, comunicava quanto segue:

"In relazione all'oggetto, a seguito dell'incontro avvenuto in data 27.10.04 presso questo Ufficio e la successiva riunione convocata presso l'Autorità Portuale (sede di Fiumicino), questa Soprintendenza fa presente quanto segue.

Nel corso degli incontri sono state ulteriormente specificate le prescrizioni già dettate dall'Ufficio scrivente (nota prot. 1113 del 13.2.04) e richieste ulteriori informazioni in merito al progetto ed alle condizioni geomorfologiche attuali.

In particolare si è espressa la necessità da parte dell'Ufficio di esaminare:

Lo studio delle correnti attuali

Rilievo batimetrico

Studio dell'impatto che il nuovo porto avrà sulla costa (sia in direzione nord che in direzione sud) in modo da poter verificare eventuali interferenze con resti archeologici prossimi alla costa stessa.

Sono state, inoltre, richieste ulteriori notizie sulle caratteristiche di costruzione e su operazioni connesse alla realizzazione, in particolare:

Caratteristiche costruttive delle fondazioni di moli e barriere

La profondità di dragaggio nei vari settori del bacino portuale e la modalità di realizzazione

Il luogo di deposito del materiale dragato che dovrà essere sottoposto al controllo archeologico.

Per ciò che riguarda le prospezioni archeologiche si è richiesto che esse avvengano per fasi successive in modo da poter ottimizzare (in ogni fase) la tipologia degli interventi e soprattutto i mezzi da utilizzare. Si descrivono, brevemente, le fasi individuate

1. Esecuzione di carotaggi (non distruttivi con conservazione di carote) sia nell'area terrestre che in quella marittima interessate dal nuovo porto. Tali sondaggi sono finalizzati alla definizione della profondità del paleofondale ed all'analisi del tipo di sedimenti che lo ricoprono. In base a tali dati si potranno meglio

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale

Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni

Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri

(Tel. 06/58434436 - fax 06/58434416) e-mail: anafnta.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

definire le operazioni da effettuarsi nella fase 2 ed i mezzi che potranno dare i migliori risultati. Il numero e la posizione dei carotaggi dovranno essere definiti e condotti avvalendosi della consulenza di un geologo professionista che abbia già esperienza su questa parte del litorale romano e sulla piana dell'altina del Tevere

2. Prospezioni geofisiche stabilite sulla base dei dati raccolti nella fase 1 che serviranno ad individuare la presenza di target archeologici. Tale fase dovrà essere affidata ad una società specializzata in ricerche archeologiche e coadiuvata da almeno un consulente archeologo.
3. Verifica dei target individuati con immersioni e saggi di scavo. A tale fase seguirà la definizione delle eventuali misure di tutela dei beni archeologici da porre in essere
4. Dragaggio controllato da archeologi professionisti

Fermi restando i tempi dell'approvazione VIA, per la quale questa Soprintendenza ha già espresso il proprio parere, si rimane in attesa delle determinazioni di codesta Autorità Portuale in merito alle indagini archeologiche sopra descritte.

In relazione alla richiesta di integrazioni avanzata dalla competente Direzione Generale con la nota sopra citata ed a quelle formulate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, il proponente l'opera con nota prot. n. 12845 del 19.10.2005, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/SO2/3637 del 25.10.2005, trasmetteva un nuovo "Studio di Impatto Ambientale e Piano Regolatore Portuale" di Fiumicino.

A seguito delle integrazioni inoltrate dal proponente, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia esaminati i nuovi elaborati progettuali con nota n. 7413 del 4/11/2005, acquisita agli atti prot. n. DG/BAP/SO2/4925 del 14.11.2005, comunicava quanto segue:

"In relazione all'oggetto, si comunica che sono pervenuti all'Ufficio scrivente gli elaborati integrativi al SIA in oggetto contenenti i chiarimenti richiesti sul "Quadro di riferimento ambientale", sul "Quadro di riferimento programmatico" e sul "Quadro di riferimento progettuale".

In relazione allo Studio di Impatto Ambientale questa Soprintendenza aveva già espresso il proprio parere con nota del 13.02.04 (prot. 1113) successivamente integrato, a seguito degli incontri intercorsi, con nota del 21.11.04 (prot. 9480).

Questa Soprintendenza ribadisce quanto già comunicato con le note succitate, già inviate a codesta Direzione Generale e che si allegano in copia.

Si ritiene, inoltre, opportuno comunicare che l'Autorità Portuale ha già provveduto ad effettuare i carotaggi richiesti da questa Soprintendenza per l'individuazione del paleosfondale (Fase 1 indicata nella nota del 24.11.04 prot. 9480). Lo studio dei sondaggi è in corso da parte del Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Roma "La Sapienza", con il quale l'Autorità Portuale ha istituito apposita convenzione.

Al termine di tale studio, nel quale verrà individuato sia il paleosfondale di epoca romana, sia il tipo di sedimento che lo ricopre, questa Soprintendenza potrà valutare, congiuntamente agli specialisti coinvolti, quale sia la metodologia più idonea per proseguire le indagini (metodologia geofisica o ulteriori carotaggi - Fase 2). Infatti, qualora sia possibile, verranno effettuate prospezioni geofisiche al fine di verificare la presenza di eventuali relitti sommersi nell'area del futuro porto di Fiumicino e permetterne di conseguenza il recupero o la tutela ex DL 42/04.

Qualora il metodo geofisico non possa dare risultati (per l'eccessiva profondità del paleosfondale o per la non penetrabilità da parte delle strumentazioni geofisiche dei sedimenti che lo ricoprono) si procederà con carotaggi mirati nelle aree che verranno interessate da edificazioni (moli, settore orientale) o nelle quali sarà prevista una profondità di dragaggio che intacchi la linea del paleosfondale di epoca classica.

Per ciò che riguarda le operazioni di dragaggio (Quasito 33 al Quadro di riferimento progettuale) si ribadisce che tali operazioni dovranno avvenire sotto il continuo e diretto controllo di archeologi che dovranno esaminare i sedimenti asportati e verificare l'eventuale presenza di materiali antichi; pertanto dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile.

Negli elaborati inviati è stato in parte risposto a quanto richiesto da questa Soprintendenza, in particolare per ciò che riguarda:

2009-12



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434454 - Fax 06/58434416

- Mutamenti della linea di costa nel settore a nord del porto che, in base a quanto relazionata nel Chiarimento al quadro di riferimento ambientale (quesito 40-41), non sembra avranno alcun influsso sulle aree archeologiche poste alle spalle di Focene e di Fregene.
- Nel Chiarimento al quesito 53 riguardante gli aspetti paesistici ed ambientali, viene presa in considerazione la presenza, alle spalle del futuro porto, delle grandi strutture archeologiche dei porti di Claudio e Traiano, che comunque, non interferiscono fisicamente con le nuove opere, ma non si considera l'eventuale presenza di relitti sommersi nel mare antistante le antiche infrastrutture portuali.

Si ritiene opportuno sottolineare che nel Chiarimento 21 al Quadro di riferimento progettuale si prevede uno spostamento nel nuovo porto di attività caratteristiche attualmente attive nel Canale di Fiumicino. A tal proposito si sottolinea che questa Soprintendenza richiede ormai da anni lo spostamento di quelle attività caratteristiche collocate non tanto nei pressi della foce del Canale, quanto più a monte. Tali attività, infatti, oltre ad essere a volte abusive ed ad occupare senza soluzione di continuità tutta l'area golenale, interferiscono pesantemente con l'area archeologica dei Porti di Claudio e Traiano e con l'antica Fossa Traiana (oggi Canale di Fiumicino). Qualora non si procedesse a tale spostamento non avrebbe neanche senso prevedere (Chiarimento n.26) un percorso storico-naturalistico lungo la sponda destra del canale sino a raggiungere l'area archeologica dei porti antichi.

Per ciò che riguarda la viabilità di accesso al nuovo porto ed i collegamenti ferroviari si ribadisce quanto già comunicato nella nota del 13.02.04 (prot.1113) "E", inoltre, da sottolineare che più volte negli allegati tecnici inviati (Relazione Generale, Studio di Impatto Ambientale, tav.3, Quadro di Riferimento Progettuale punto 2.3.1, ecc) viene ricordata, come elemento imprescindibile per il funzionamento del Nuovo Porto, la prevista arteria, con caratteristiche autostradali, di collegamento con l'autostrada Roma-Fiumicino senza evidenziare le problematiche connesse alla sua realizzazione. A tal proposito occorre ricordare che questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero hanno richiesto all'ANAS di variare il progetto di tale arteria stradale in quanto il tracciato previsto risulta incompatibile con la tutela archeologica, considerato che esso viene ad interferire pesantemente con l'area archeologica vincolata dei Porti di Claudio e Traiano. L'attivazione di un gruppo di lavoro presso il Provveditorato alle OO.PP. del Lazio e presso l'ANAS, che dovrebbe sviluppare un progetto compatibile con la conservazione del patrimonio archeologico, fa ben sperare per una positiva conclusione della vicenda. E' però, opportuno sottolineare in questa sede che a tutt'oggi questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero non hanno concesso il proprio nulla osta, necessario per legge, alla realizzazione del nuovo asse viario di penetrazione.

Si ribadisce, infine, la richiesta da parte di questa Soprintendenza di invio di alcuni dati essenziali, in particolare:

- Lo studio delle correnti attuali
- Rilievo batimetrico
- Caratteristiche costruttive delle fondazioni di moli e barriere
- La profondità di dragaggio nei vari settori del bacino portuale
- Il luogo di deposito del materiale dragato che dovrà essere sottoposto al controllo archeologico"

In relazione alla richiesta di integrazioni avanzata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. prot. 7413 del 4.11.2005, il proponente l'opera con note prot. n. 4383 del 30.3.2006 e prot. n. 6794 del 22.5.2006, acquisite agli atti rispettivamente con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/6820 del 6/4/2006 e prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/9829 del 24/5/2006, trasmetteva "Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e Piano Regolatore Portuale" di Fiumicino e "Studio per l'individuazione del paleosfondale di età romana nel sottosuolo dell'area del futuro porto di Fiumicino".

A seguito delle integrazioni inoltrate dal proponente, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, la belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00133 Roma
Tel. 06/58434494 - Fax 06/58434416

esaminati i nuovi elaborati progettuali con nota n. 2694 del 18/4/2006, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/7568 del 21.4.2006, comunicava quanto segue:
In relazione all'oggetto, si comunica che sono pervenuti all'Ufficio scrivente gli elaborati integrativi al SIA richiesti da questa Soprintendenza con nota del 14.11.05 (prot. 7413) e relativi a: *Lo studio delle correnti attuali*

- * Rilievo batimetrico
- * Caratteristiche costruttive delle fondazioni di moli e barriere
- * Il luogo di deposito del materiale dragato che dovrà essere sottoposto al controllo archeologico

Tali elaborati chiariscono alcune problematiche di impatto e strutturali e forniscono dati utili per definire le future metodologie di indagine archeologica. Si ritiene opportuno ricordare, infatti, che questa Soprintendenza ha richiesto con precedenti note (del 13.02.04 - prot. 1113, del 21.11.04 - prot. 9480 ed infine del 4.11.05 - prot. 74 13, tutte inviate a codesta Direzione Regionale in allegato alla nota 30.11.05 prot. 8081) l'esecuzione di indagini archeologiche preventive, da realizzarsi in fasi successive, che si riportano di seguito:

1. Esecuzione di carotaggi (non distruttivi con conservazione di carote) sia nell'area terrestre che in quella marittima interessate dal nuovo porto. Tali sondaggi sono finalizzati alla definizione della profondità del paleofondale ed all'analisi del tipo di sedimenti che lo ricoprono. In base a tali dati si potranno meglio definire le operazioni da effettuarsi nella fase 2 ed i mezzi che potranno dare i migliori risultati.
 2. Prospezioni geofisiche stabilite sulla base dei dati raccolti nella fase 1 che serviranno ad individuare la presenza di target archeologici. Tale fase dovrà essere affidata ad una società specializzata in ricerche archeologiche e coadiuvata da almeno un consulente archeologo. Qualora il metodo geofisico non possa dare risultati (per l'eccessiva profondità del paleofondale o per la non penetrabilità da parte delle strumentazioni geofisiche dei sedimenti che lo ricoprono) si potrà procedere con eventuali carotaggi mirati nelle aree che verranno interessate da edificazioni (moli ecc.) o nelle quali sarà prevista una profondità di dragaggio che intacchi la linea del paleofondale di epoca classica.
 3. Qualora, nel corso della fase 2, si individuino target archeologici si dovrà procedere alla verifica di tali target con carotaggi, immersioni e saggi di scavo. A tale fase seguirà la definizione delle eventuali misure di tutela dei beni archeologici da porre in essere.
 4. Dragaggio controllato da archeologi professionisti; a tal fine dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile.
- Relativamente a tale indagini è opportuno comunicare che l'Autorità Portuale ha già provveduto ad effettuare i carotaggi richiesti da questa Soprintendenza per l'individuazione del paleofondale (Fase 1). Si è, quindi, proceduto alle analisi sedimentologiche e si stanno effettuando le datazioni di campioni prelevati. Lo studio dei sondaggi è in corso da parte del Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Roma "La Sapienza", con il quale l'Autorità Portuale ha istituito apposita convenzione. Al termine di tale studio, nel quale verrà individuato sia il paleofondale di epoca romana, sia il tipo di sedimento che lo ricopre, questa Soprintendenza potrà valutare, congiuntamente agli specialisti coinvolti, quale sia la metodologia più idonea per proseguire le indagini (Fase 2).
- Per ciò che riguarda, infine tutte le altre problematiche inerenti la realizzazione del nuovo porto (viabilità di collegamento, ricollocazione cantieristica abusiva ecc.) si rimanda a quanto già comunicato da questa Soprintendenza nelle note succitate."

Successivamente la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. 5025 del 21/7/2006, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/14242 del 1.7.2006, comunicava quanto segue:

In relazione all'oggetto, si comunica che sono pervenuti all'Ufficio scrivente (nota del 23.05.06 prot. SBAO 3490 e nota integrativa del 9.06.06 prot. SBAO 4012) gli elaborati relativi allo "Studio per l'individuazione del paleofondale di età romana nel sottosuolo dell'area del futuro Porto di Fiumicino", richiesto da questa Soprintendenza (Fase I per la quale si veda, da ultimo, la nota SBAO del 18.04.06, 13



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'Architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/69434554 - Fax 06/58434416

prot. 2694). Tale studio, elaborato dal Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", si è basata sull'analisi di 10 carotaggi di cui 5 effettuati sulla terra ferma (carotaggi FG41-FG45) e 5 nell'area a mare che sarà occupata dal nuovo porto (carotaggi FG2, FG5 e FG11). I risultati delle indagini e delle relative datazioni hanno permesso di individuare il paleofondale di età romana (2000 anni BP) ad una quota oscillante tra - m.15,7 (estremità est del porto) e - m.19,7 (estremità ovest del porto).

Considerato che negli elaborati del SLA viene in più punti indicata come livello del fondale del futuro porto la quota di -m. 10 appare evidente che i dragaggi previsti non interferiranno con il paleofondale di epoca romana che giace ben m.5,7/9,7 più in basso e quindi con eventuali resti o relitti che potrebbero essere posizionati su di esso. Con tale verifica si ritiene, pertanto, conclusa la prima fase di indagini richiesta da questa Soprintendenza con le precedenti note (del 13.02.04 - prot.1113, del 21.11.04-prot.9480, del 4.11.05 - prot.7413 ed infine del 18.04.06 prot.2694)

Per ciò che riguarda la seconda fase di indagini prevista sempre nelle note succitate l'Ufficio scrivente aveva richiesto la realizzazione, ove opportuno, di prospezioni geofisiche stabilite sulla base dei dati raccolti nella fase I per individuare la presenza di eventuali target archeologici. Nell'eventualità che il metodo geofisico non potesse dare risultati si è proposto di procedere con eventuali carotaggi mirati nelle aree che verranno interessate da edificazioni (moli ecc.). In relazione a tali problematiche nei chiarimenti inviati (prot.SBAO 4012 del 9.06.06) dall'equipe che si è occupata della ricostruzione del paleofondale appare evidente la non efficacia, nella nostra situazione, di metodi di rilevamento geofisico per l'individuazione di target archeologici. Precedenti prospezioni effettuate da membri della stessa équipe sta nel tratto terminale del Canale di Fiumicino sta nello spazio di mare antistante le foci del Tevere (alveo sottomarino del Tevere) hanno, infatti, dato esito negativo. Stante quanto sopra detto si ritiene, pertanto, che le indagini archeologiche debbano svilupparsi nel seguente modo:

1^a fase: esecuzione, preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali (moli ecc.), di carotaggi (che raggiungano le quote del paleofondale romano) nelle aree che verranno interessate da tali edificazioni. Ciò permetterà di verificare la presenza in situ di eventuali relitti che potrebbero essere danneggiati dall'infissione delle palancole prevista per la realizzazione dei moli o di eventuali altre strutture

3^a fase: per ciò che riguarda le operazioni di dragaggio si ribadisce che esse dovranno avvenire sotto il continuo e diretto controllo di archeologi che dovranno esaminare i sedimenti aspirati e verificare l'eventuale presenza di materiali antichi; pertanto dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile

Per ciò che riguarda, infine, tutte le altre problematiche inerenti la realizzazione del nuovo porto (viabilità di collegamento, ricollocazione cantieristica abusiva ecc.) si rimanda a quanto già comunicato da questa Soprintendenza nelle note succitate"

La Direzione Generale per i Beni Archeologici, acquisita la valutazione trasmessa dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, trasmetteva, con nota n. 11569 del 5/12/2006 alla Direzione Generale competente, il seguente parere acquisito agli atti al prot. n. BAP/S02/34.19.04/22199 del 05.12.2006.:

"Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con la nota n. 5023 del 21/7/06, concorda con le indicazioni ivi contenute."

Per quanto attiene al quadro vincolistico la Giunta Regionale del Lazio, con atti n.556 del 25/07/2007 e n.1023 del 21/12/2007, ha adottato il "Piano Territoriale Paesistico Regionale". Il PTPR ha articolato il Paesaggio in Sistemi ed Ambiti e ha definito la fascia costiera, interessata dalla Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, come Paesaggio Naturale (Norme art.21) la cui tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di

P. 14
MIBAC
DG PBARC



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

trasformazione territoriale pregiudizievole alla salvaguardia. La competente Direzione Generale, in riferimento alla documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità portuale nel mese di maggio e nel mese di ottobre 2008, ha richiesto con nota n.34.19.04/14249 del 13/11/08 alla Regione Lazio-Dipartimento Territorio-Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica chiarimenti in merito alla "compatibilità dell'opera con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR" della Regione Lazio, visto che l'art.33 c.9 - protezione delle fasce costiere marittime così recita: "Previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo sono consentite deroghe per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali...per tutte le opere la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri...."

La Regione Lazio, con nota n.213311 del 04/12/08 acquisita agli atti con prot. n.34.19.04/45 del 04/01/09, ha comunicato il seguente parere: Con nota del 13/11/2008 il Servizio II della Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'arte e l'architettura contemporanea, ha posto alla scrivente Direzione un quesito circa l'ammissibilità dell'intervento in oggetto in rapporto alle prescrizioni del PTPR. Con successiva nota del 18/11/2008 l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, Fiumicino e Gaeta, ha trasmesso gli elaborati costituenti lo Studio di impatto ambientale del progetto del Porto commerciale, da realizzarsi in destra della foce del canale di Fiumicino. L'intervento, ancorchè secondo una diversa configurazione, rientra tra quelli programmati dal Piano di Coordinamento dei Porti redatto dal Dipartimento di idraulica, trasporti e strade dell'Università degli studi di Roma - La Sapienza" ed approvato con Delibera di consiglio regionale n. 491 del 22/12/1998. L'area di sedime della struttura portuale risulta, per la parte ricadente sul Demanio marittimo, sottoposto a vincolo paesaggistico per effetto dell'art. 142 lettera "a" del Dlgs 42/2004, e quindi assoggettato alla relativa disciplina di tutela prevista dal vigente Piano territoriale paesistico, nonché, in regime di salvaguardia, dal PTPR adottato con DGR 556 del 25/07/2007 e smi. L'ambito è altresì disciplinato dalla normativa di carattere generale di cui all'art. 5 della legge regionale 6/7/98 n. 24 e smi, che dispone tra l'altro "(...) previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo, sono consentite deroghe per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali (...) opere tutte la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri (...). Tale disposizione è altresì richiamata dal comma 9 art. 3 delle NTA2 del vigente PTP, nonché dal comma 9 dell'art. 33 delle NTA del nuovo Piano Territoriale Paesistico Regionale. Ciò posto, tenuto conto della natura dell'intervento e fatta salva ogni valutazione nel merito, si ritiene che per lo stesso ricorrano i presupposti di ammissibilità alla deroga, prevista dalla vigente normativa paesaggistica.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, in riferimento alla documentazione trasmessa dall'Autorità portuale in data 29/10/08, alla documentazione integrativa trasmessa in data 17/11/08 prot.n.7138, e a seguito della riunione del 18.12.08, presso la Soprintendenza medesima alla quale hanno partecipato l'arch. S.Cancellieri per la competente Direzione Generale, l'arch.A.De Luca per la Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio di RM- RI- VT, la dott. ssa C.Morelli ed il dott.A. Marinucci per la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ha inviato con nota n.000125 del 12/01/09, acquisita agli atti della competente Direzione Generale al prot. n. 34.19.04/844 del 20.01.09, una comunicazione riassuntiva dello stato attuale dell'iter della pratica relativa al nuovo assetto portuale avviata nel 2003. "Per ciò che riguarda il nuovo assetto portuale, questa Soprintendenza aveva richiesto di effettuare una serie di indagini archeologiche nell'area del futuro porto (sta in area terrestre che marittima) per verificare, stante la scarsa distanza dall'imbocco dell'antico porto di Claudio (km.1-1,4), l'eventuale presenza di preesistenze."



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434434 - Fax 06/58434416

archeologiche (relitti); tali indagini sono state suddivise in tre fasi successive (si veda da ultimo le note del 18.04.06 prot. 2694 e del 21.07.06 prot. 5025 inviate anche a codesta Direzione Generale), in particolare: **FASE 1** - Esecuzione di carotaggi per la verifica delle quote a cui giace il paleofondale di epoca romana e per valutare la possibilità di effettuare successive prospezioni geofisiche. **FASE 2** - Esecuzione, preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali (moli ecc.), di carotaggi (che raggiungano le quote del paleofondale romano) nelle aree che verranno interessate da tali edificazioni. Ciò permetterà di verificare la presenza in situ di eventuali relitti che potrebbero essere danneggiati dall'infissione delle palancole prevista per la realizzazione dei moli o di eventuali altre strutture. **FASE 3** - Assistenza a tutte le operazioni di dragaggio che dovranno avvenire sotto il continuo e diretto controllo di archeologi che esamineranno i sedimenti asportati e verificheranno l'eventuale presenza di materiali antichi giacenti a quote più alte di quelle del paleofondale romano; pertanto dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile. La fase 1, la più importante, è stata conclusa senza che siano emerse preesistenze antiche e con l'individuazione del paleofondale di epoca romana ad una quota di - m.15,7 (estremità est del porto) e - m.19,7 (estremità ovest del porto), quindi ad un quota ben più bassa di quella prevista come fondale per il nuovo porto (-m.10) (nota del 21.07.06 prot. 5025). Appare, quindi, evidente che la realizzazione del vero e proprio bacino portuale non interferirà con preesistenze antiche. Sempre in base ai carotaggi si è potuta verificare l'impossibilità, viste le profondità e i tipi di sedimenti che ricoprono il paleofondale romano, di procedere con indagini geofisiche, pertanto si è ritenuto opportuno di passare direttamente alla fase 2 (che dovrà essere realizzata preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali quali moli ecc.) ed alla fase 3 (che dovrà essere contestuale alle operazioni di dragaggio del nuovo bacino). Le attività previste in tali fasi debbono ancora essere realizzate (si veda nota del 21.07.06 prot. 5025).

A seguito della riunione sopramenzionata del 18.12.08, ed a integrazione della precedente nota n. 000125 del 12.01.09 la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ha trasmesso una ulteriore nota n. 000137 del 21.01.09, acquisita agli atti della competente Direzione Generale al prot. n.34.19.04/1025 del 22.01.09, riassuntiva dello stato attuale dell'iter della pratica relativa al nuovo assetto portuale con uno specifico rendiconto sull'analisi trasportistica elaborata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia e pervenuta alla Soprintendenza il 17.11.08 (prot. n. 7138) che interessa gran parte del territorio di competenza dell'Ufficio stesso. Su tale analisi trasportistica la Soprintendenza ha espresso le valutazioni di seguito elencate precisando che essa risulta appena genericamente delineata negli elaborati progettuali inviati. Tali valutazioni verranno elencate, esaminando le singole previsioni procedendo per ambiti territoriali da Nord a Sud.

Flumicino Nord

Per ciò che riguarda l'ipotesi di adeguamento dell'asse viario verso nord che ricalca Via Coccia di Morto - Via delle Idrovare di Flumicino - Viale di Porto così come indicato a p.21 della relazione e rappresentato nella Tavola "Rete della mobilità - Quadro di sintesi (11.11.2008)", considerato che tale asse attraversa aree archeologicamente sensibili, si chiede l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi al cui esito è subordinato il parere dell'Ufficio scrivente; l'astensione e le modalità di realizzazione di tali sondaggi potranno essere precisate una volta elaborato lo specifico progetto che dovrà essere presentato all'Ufficio Scrivente.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00185 Roma
Tel. 06/58434434 - Fax 06/58434416

Fiumicino Centro

In quest'area figurano due aree archeologicamente sensibili. La prima è già interessata dal Programma integrato (L. R. 22/97) di intervento per la riqualificazione e la riconversione urbanistica del territorio Fiumicino Nord - Pesce Luma in variante al PRG vigente adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione consigliere n.59 del 27.03.03 e portato in Conferenza dei Servizi del 30.07.05 (Parere SBAO comunicato con nota prot. 5026 del 30.07.05). La seconda invece corrisponde alla fascia: relativa al Corridoio del trasporto pubblico C 5 Fiumicino Paese - Fiumicino Porto- Ostia predisposto dalla Provincia di Roma e portata in Conferenza dei Servizi il 20.12.07. Il Corridoio collega il centro del paese (via della Foce Micina- via Carlo Forte) con la linea Ferroviaria Regionale FRI in prossimità della fermata di Parco Leonardo. Nel tratto iniziale da via Carlo Forte fino all'incrocio con via Coccia di Morto il Corridoio si adagia sulla viabilità esistente a traffico promiscuo proseguendo poi in sede riservata sfruttando il sedime della ferrovia dismessa fino all'ex Stazione di Porto, da dove prosegue fino all'attestazione finale nei pressi della fermata FS di Parco Leonardo (via della Corona-Boreale). Per la prima area si rileva essere assolutamente improponibile il previsto collegamento su ferro, che attraversa non solo l'area vincolata con D. M. 27.09.2006, ma che passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale del Porto di Claudio rivelato dalla serie di carotaggi eseguiti tra il 2006 ed il 2007. A ciò si aggiunge che il Progetto del Corridoio C5, come detto prevede, in accordo con le Ferrovie dello Stato, la trasformazione del sedime ferroviario in asse viario; tale situazione comporterebbe quindi la creazione di un nuovo tratto di ferrovia con un aggravio per la situazione archeologica ed ambientale dell'area.

Nello stesso modo è da respingere la proposta di un nuovo asse viario collocato tra l'autostrada Roma.- Aeroporto di Fiumicino e la via Portuense in quanto avrebbe percorso analogo a quello previsto per il Corridoio C 5 dalla stazione di Parco Leonardo da via della Corona Boreale in direzione del Porto Commerciale.

Fiumicino Isola Sacra

Per quanto riguarda la località Isola Sacra il progetto prevede, in relazione alla "rete viaria" di accesso al Porto, un intervento di riqualificazione e raddoppio di Via del Faro. Tale intervento ricade in aree di accrescimento della linea di costa antica, e quindi ricadenti, in epoca romana. In ambiente marino e pertanto si esprime un parere di massima favorevole. Ancora in località Isola Sacra, il progetto prevede, in relazione al "sistema della mobilità" la realizzazione di un parcheggio per nodo di scambio gomma su gomma in area di interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni. Il sito, infatti, conserva nel sedime edifici sepolcrali pertinenti all'estesa necropoli di Porto. Pertanto si ritiene non compatibile tale localizzazione che, peraltro, trasformerebbe i lotti agricoli in un parcheggio per autoveicoli, in un contesto ambientale di tipo rurale.

Il "quadro di sintesi delle rete della mobilità" in Isola Sacra, prevede infine, le proposte di un nuovo asse viario in connessione al nuovo ponte della Scafa ed il potenziamento di Via dell'Aeroporto. Ambedue gli assi stradali ricadono parzialmente in aree di interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni e conseguentemente il parere di questa Soprintendenza è condizionato all'esito dei saggi preliminari.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434534 - Fax 06/58434416

XIII Municipio (Roma)

Per ciò che riguarda il tratto viario compreso tra Viminia ed Ostia Antica, con specifico riguardo all'attuazione di tre nuove stazioni o fermate della linea metropolitana Roma - Lido, previste in località Giardini di Roma, Acilia Sud e Madonnetta, si fa presente che l'intero asse viario ricade in una zona di estremo interesse storico-archeologico (ben testimoniato dallo scavo ANAS effettuato al Km 18.00 della S.S. via del Mare stazione di Acilia e da altre varie attestazioni di insediamenti abitativi connessi alla frequentazione secolare dell'arteria di collegamento tra Roma e Ostia.

Nell'eventualità di una progettazione definitiva di una rete organica di mobilità sarà necessaria la realizzazione di numerosi saggi archeologici preventivi, propedeutici all'eventuale rilascio di nulla osta da parte dell'Ufficio scrivente.

Le modalità tecniche-scientifiche dei sondaggi saranno valutate e precisate solo al momento della presentazione a questa Soprintendenza dei progetti di riferimento, corredati da documentazione esaustiva.

Parimenti per le proposte del nuovo asse viario in collegamento col Nuovo Ponte della Scafa ricadendo anche questi in zona di elevato interesse archeologico ai sensi del D.Lgs.42/04 e successive integrazioni e modificazioni, si dovrà procedere ad accurati sondaggi archeologici preliminari tesi ad accertare la fattibilità dell'opera prevista.

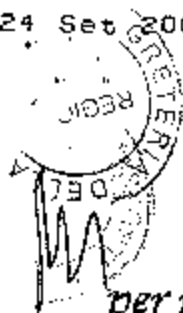
Per ciò che riguarda infine l'area più prossima ad Ostia (Via del Mare, Svincolo Cineland, Via Calza e Via del Mare-Via del Romagnoli), area estremamente sensibile dal punto di vista storico-archeologico ed in parte sottoposta a vincolo archeologico ai sensi del D.Lgs.42/04, per la quale è previsto nel progetto il potenziamento degli assi viari esistenti e la realizzazione di nuovi assi viari così come indicato nella tavola "Rete della mobilità-quadro di sintesi" (11.11.2008) e nelle tavole "Sistema della mobilità" (10.11.2008), sarà necessaria la realizzazione di saggi archeologici preventivi, al cui esito sarà subordinato il parere dell'Ufficio scrivente; l'estensione e le modalità di realizzazione di tali sondaggi potranno essere precisati al momento della presentazione a questa Soprintendenza dello specifico e dettagliato progetto inerente l'area.

Si precisa che tutti i sondaggi archeologici preventivi indicati nel presente parere saranno, come di consueto, a totale carico della committenza.

L'allora Direzione Generale per i Beni Archeologici oggi Direzione Generale per le Antichità, acquisita la valutazione trasmessa dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ha trasmesso con nota n. 732 del 23/01/09 alla allora Direzione Generale per la qualità e la tutela del Paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea, il seguente parere acquisito agli atti al prot. n.34.19.04/2418 del 19/02/09: Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visti i pareri resi dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con le note n.125 del 12/01/09 e n.317 del 19/01/09, concorda con le valutazioni ivi espresse.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio per le Province di RM-RI-VT, ha trasmesso con nota n. 0001825 del 27/01/09, acquisita agli atti della competente Direzione Generale con nota n.34.18.04/1542 del 02/02/09, il parere qui di seguito riportato:

Con riferimento al progetto di cui all'oggetto, ha esaminato la documentazione integrativa trasmessa da parte dell'Autorità Portuale con le note prot.9403 del 3.7.2007 ricevuta con prot.31698/B del 12.7.2007, prot 13956 del 27.10.2008 ricevuta con prot. 936 del 14.11.2008 e la nota prot 14709 del 12.11.2008 ricevuta con prot.1931 del 4.12.2008 con elaborati grafici datati 10.11.2008 e 11.11.2008.



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

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

Inoltre, sulla base di quanto appreso e verificato in atti e in una serie di sopralluoghi e incontri di lavoro con i funzionari e dirigenti incaricati di alcuni enti interessati alla questione, oltre che presso codesta Direzione Generale, presso la Direzione regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli - Ufficio dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e danno Ambientale della Regione Lazio, presso gli Uffici dell'Autorità Portuale a Fiumicino, presso la Soprintendenza Archeologica di Ostia e con il Comune di Fiumicino, si relaziona quanto segue.

Questa Soprintendenza, richiamando in generale alcune perplessità e le valutazioni già espresse nelle note del 6.4.2004 prot. 14296/A, del 30.1.2007 prot. 22273/A e del 3.4.2007 prot. 28385/B, sulla base delle nuove specificazioni e approfondimenti forniti dall'Autorità Portuale, conseguentemente alle richieste scaturite dal sopralluogo organizzato dal Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, effettuato in data 1.4.2008, ritiene di dover evidenziare l'attenzione su alcuni aspetti particolarmente significativi.

Per quanto attiene alle volumetrie ed alla complessiva conformazione architettonica e morfologica del porto, la progettazione dovrà garantire elevata qualità architettonica sia dell'insieme che delle singole realizzazioni, in modo tale che anche ogni lotto funzionale, qualora la realizzazione sia portata avanti con successivi finanziamenti in tempi non brevi, dovrà prevedere l'esecuzione di segmenti compiuti e progettazioni anche di cantiere, logistica e movimentazione terra e materiali particolarmente controllate, mettendo in atto anche opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanea, al fine di ottenere la massima attenzione per il contesto e per le aree limitrofe, così da assicurare per tutta la durata delle realizzazioni un livello di qualità paesaggistica appropriata anche alla valenza dei luoghi circostanti.

In particolare, per quanto riguarda la realizzazione del molo nord dovranno essere previste opere e presidi atti a garantire la qualità paesaggistica nel rispetto dell'ambito limitrofo della linea di costa antistante la Tenuta di Coccia di Morto, comprendente la Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamarano.

Detta zona è stata recentemente oggetto di attenzione ed è stata tutelata da questo Ministero. Al riguardo si citano le note n.34083/A e 34084/A entrambe del 9.1.2008 con le quali questa Soprintendenza ha inoltrato l'avvio di procedura, rispettivamente ai sensi dell'art.14 del D. Leg.vo. 42/2004 per il bene denominato "Casetta del Pescatore o catamarano e Lago di Coccia di Morto" per il riconoscimento di tutela diretta e, ai sensi dell'art. 46 del medesimo Decreto per un'area di rispetto per tutta la tenuta di pertinenza. Successivamente ad una riunione del Co.re.co del Ministero indetta dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio, essendo stata ravvisata la necessità di tutelare l'intera area con un provvedimento di tutela diretta, questo Ufficio con nota 1233/B del 9.6.2008 ha proceduto ad un nuovo avvio ai sensi dell'art. 14 finalizzato a tutelare la "Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamarano e Tenuta di Coccia di Morto" e con nota 1301/B del 10.6.2008 la Soprintendenza ha trasmesso alla Direzione Regionale la proposta di vincolo diretto ai sensi dell'art.10 comma 3 lettera a). Attualmente a seguito di successive determinazioni, questo Ufficio sta predisponendo una riformulazione del vincolo che prevede una articolazione in aree sottoposte a tutela diretta e indiretta con una perimetrazione allargata delle zone interessate dalla tutela indiretta, fino al confine con l'abitato di Focene; la via Coccia di Morto e il mare nel settore a nord della pineta e, comprendente dall'altro



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434416 - Fax 06/58434418

lato a sud della pineta, anche una fascia che confina con via di Pesce Luna, via Coccia di Morto per un tratto largo circa 200- 250 metri e per un tratto con la linea di battigia.

Pertanto è intenzione di questo Ufficio dare comunicazione dell'avvio della procedura in questione agli interessati, che prevede in via cautelativa la necessità che qualsiasi intervento sull'area sia sottoposto alla preventiva autorizzazione di questa Soprintendenza.

Con la definizione delle modalità di tutela, si informa codesta Direzione che l'orientamento di questo Ufficio, in merito agli interventi previsti riguardo al tracciato di trasporto pubblico su ferro, è quello di valutare l'opportunità nelle successive fasi di progettazione, di chiederne la sostituzione con soluzioni alternative di trasporto leggero e che il tracciato sia eventualmente allontanato dal confine con via del Pesce Luna e traslato verso sud, parallelamente a tale via e perpendicolarmente a via Coccia di Morto.

Per quanto attiene alla documentazione integrativa ricevuta da questo Ufficio includente anche un piano generale della viabilità e collegamenti pubblici, si evidenzia che il tratto che interessa anche il confine della Tenuta di Coccia di Mario, lungo l'omonima via non potrà interessare con allargamenti tale proprietà tutelata.

Per quanto attiene alla revisione del tracciato viario di via Porto di Traiano o eventuali altri collegamenti pubblici nel corridoio relativo, dovrà essere garantita particolare attenzione alle progettazioni esecutive, trattandosi di zona di particolare pregio ambientale, paesaggistico e archeologico.

Il potenziamento della viabilità per il previsto nuovo ponte da costruire come raddoppio del Ponte 2 Giugno, stante la presenza del complesso monumentale della Chiesa del Crocifisso e della Villa Guglielmi, dovrà essere realizzato in modo tale che le arterie viarie, i raccordi e le rampe non vengano a costituire elementi di barriera visiva separando la Chiesa del Crocifisso dal parco della villa e siano al contempo rispettosi anche all'argine e delle alberature ivi presenti.

In generale, per quanto riguarda il territorio comunale di Fiumicino, di competenza di questo Ufficio, nell'ambito della pianificazione territoriale e infrastrutturale dovuta al previsto insediamento portuale, dovrà essere prevista la realizzazione di opere di compensazione; particolare attenzione dovrà riguardare l'individuazione di ambiti specifici o sistemi unitari per una futura progettazione degli interventi di riqualificazione; ad esempio relativamente al sistema fluviale e delle acque di Bonifica o ad altri eventuali contesti proposti, porre in essere interventi di qualità dal punto di vista architettonico-paesaggistico e botanico (ponti, banchine, marciapiedi, alberature, vegetazione ripariale e autoctona dunale o della macchia mediterranea).

In conclusione, questa Soprintendenza, avuto riguardo alle richieste espresse nel parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 30.07.2004 n° prot. 208 e, fatta salva l'acquisizione di un eventuale successivo parere dello stesso Consiglio, sulla base della documentazione integrativa prodotta dall'Autorità Portuale;

fatta salva l'acquisizione del parere favorevole della Riserva Naturale del Litorale Romano per la variante al P.R.P. e le eventuali opere connesse alla realizzazione del porto commerciale;

fatta salva l'acquisizione del parere favorevole dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere per il P.R.P. portuale e le eventuali opere connesse alla realizzazione del porto commerciale;

fatta salva la concessione della deroga per la realizzazione del Porto da parte della Regione Lazio come previsto dalla vigente normativa del PTP vigente e dal PTPR adottato;



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Dirazione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434354 - Fax 06/58434416

per quanto di competenza ritiene di poter considerare ammissibile di larga massima la proposta di Variante al Piano Regolatore Portuale in oggetto.

Per quanto attiene ai successivi livelli di progettazione del Porto e di tutte le opere allo stesso propedeutiche o correlate, questo Ufficio si riserva di esprimere i relativi pareri di competenza.

CONSIDERATO che l'allora Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, ha espresso il seguente parere istruttorio (trasmissione con nota prot. n. 4220 del 20/02/09, pervenuta alla allora Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee con nota prot. 3978 del 24/03/09):

" In ottemperanza al D.P.R. 233/2007, art. 7, comma 2, lett.t) si riscontra la richiesta di codesta Direzione Generale, relativa al progetto in argomento.

Al riguardo la Scrivente, considerato quanto espresso dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio delle province di RM-RI-VT con propria nota prot.n.1825 del 27/01/09 e valutato il progetto di variante in esame prevede interventi che dovranno relazionarsi con immobili ed aree rientranti nelle disposizioni di cui al D.Lgs.22/01/04 n.42, Parte Seconda - Titolo I, ritiene che detta variante possa considerarsi di larga massima ammissibile, purché nei successivi livelli di progettazione delle opere propedeutiche e correlate alla realizzazione degli interventi programmati sia preventivamente acquisito il parere della competente Soprintendenza. "

La competente Direzione Generale, sulla base delle criticità emerse nel corso dell'istruttoria ("scollamento" del PRP rispetto agli strumenti di pianificazione, il PTPR del Lazio e ai Piani di sviluppo, e/o di settore come quello degli Aeroporti di Roma - a medio e lungo termine 2015-40- e della Provincia di Roma - il Corridoio C5) e delle problematiche evidenziate dalle Soprintendenze competenti per settore, ha promosso ed organizzato numerosi incontri effettuati presso la propria sede o presso le sedi degli Enti coinvolti nella procedura, che si sono resi disponibili (Regione Lazio, Uffici del Mibac, Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare, Comune di Fiumicino, Autorità Portuale) finalizzati ad approfondire ulteriormente, in particolare gli aspetti relativi ai previsti interventi infrastrutturali della viabilità su gomma e su ferro.

Nel corso di questi incontri ha avuto avvio una ricognizione e, per quanto possibile, un confronto dei piani e progetti posti in essere dagli Enti pubblici e privati attivi sul territorio (Provincia di Roma, ADR, Consorzio Pesca Luna, Ferrovie dello Stato) e sono state ulteriormente verificate alcune problematiche e criticità, già in precedenza rilevate dai competenti Uffici di questo Ministero, tra le quali:

- 1) il previsto trasporto su ferro che dovrà essere sostituito con soluzioni alternative di trasporto leggero, raso quota stradale, per un minore impatto visivo, maggiore flessibilità e per ottimizzare l'utilizzo del sedime, anche da parte di mezzi speciali, in un territorio particolarmente congestionato; 2) il trasporto previsto su rotaie in via della Foce Mincina è stato accertato che non può essere realizzato, in quanto attraversa non solo l'area vincolata con D.M. 27.09.2006, ma passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale del Porto di Claudio rivelato dalla serie di carotaggi eseguiti tra il 2006 ed il 2007;
- 3) l'area ricadente all'interno del comprensorio vincolato dei Porti di Claudio e di Traiano, interessata dalla progettazione, tuttora in corso, a cura della Provincia di Roma, del Corridoio C5 di viabilità pubblica (su rotaia e/o su gomma) è una zona, di rilevante valenza archeologica e paesaggistica per la presenza del canale di bonifica, sulla quale venivano a sovrapporsi in modo non chiaro due assi di penetrazione: uno viario ed uno ferroviario, su un sedime disponibile estremamente limitato; nel rispetto del sito il progetto del Corridoio C5, potrà utilizzare solo l'ex tracciato ferroviario già dismesso da tempo;
- 4) la proposta di demolizione di un casello ferroviario, costruito nei primi anni del '900 ed oggi dismesso, per rettificare il tracciato del Corridoio C5 nella zona limitrofa alla stazione di Parco Leonardo enunciato,

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale

Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni

Funzionaria Responsabile Arch. Stefania Cancellieri

(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00159 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

- dalle Ferrovie; la demolizione non è realizzabile se non previa "verifica di interesse di bene culturale" da porre in essere da parte degli Uffici ministeriali;
- 5) l'imposizione di vincolo in itinere, diretto ed indiretto, del bene denominato "Villa Torlonia o Casetta del Pescatore / Catamarano", Lago di Coccia di Morto e Pineta;
- 6) nella medesima zona l'impossibilità dell'allargamento della via Coccia di Morto nel tratto confinante con la pineta tutelata e la necessità di traslare verso sud la nuova viabilità, su gomma e su rotaia, a servizio del porto, parallela a via del Pesce Luna;
- 7) nel rispetto dei vincoli sopramenzionati le conseguenti modifiche planovalometriche e viarie del Piano Integrato Pesce Luna, che sarà oggetto di successive valutazioni e pareri;
- 8) la possibilità di realizzare una metropolitana leggera in adiacenza al perimetro dell'aeroporto nella zona di via Coccia di Morto, già bonifica Torlonia, nel tentativo di migliorare la proposta della rete infrastrutturale; la realizzazione risulterà possibile solo a seguito di una verifica tecnica e del rilascio delle autorizzazioni degli Enti competenti ADR, ENAC, ENAV;
- 9) le interferenze e le correlazioni con la rete infrastrutturale nel settore nord che si potrebbero verificare nella fase attuativa del Piano a lungo termine dell'ampliamento dell'aeroporto Leonardo da Vinci;
- 10) lo stato dell'arte per quanto attiene il raddoppio del ponte della Scafa e del nuovo ponte sul Tevere tra la nuova Fiera di Roma e Tricoria, a cura del Comune di Roma;
- 11) lo spostamento dell'impianto di pompaggio della Raffineria di Roma, indicato dall'Autorità Portuale e previsto nel PRG, dall'attuale linea di battaglia nella zona limitrofa a via Pesce Luna;
- 12) il pericolo di uno smaturamento dell'attuale consolidato rapporto tra il tessuto urbano storico (l'antico Borgo progettato da G. Valadier, la chiesa di S. Maria Porto della Salute, i resti della seicentesca torre Alessandrina, la vicina chiesa del Crocifisso, etc.), il canale portuale e il nuovo porto.
- A seguito dell'integrazione spontanea dall'Autorità Portuale, redatta di concerto con il Comune, del 26/05/09 prot. 0006988 e trasmessa alla competente Direzione Generale in data 03/06/09 prot. 7249 la Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio per le Province di RM-RI-VT, ha trasmesso con nota n. 00011309 del 08/07/09, acquisita agli atti con prot. n. 34.18.04/9404 del 15/07/09, il parere qui di seguito riportato:

Questo Ufficio ha esaminato la documentazione integrativa trasmessa, con nota a firma congiunta del Comune di Fiumicino e dell'Autorità Portuale, da tale Ente con prot. 9988 del 26.5.2009, ricevuta con prot. 9477 dell'8.6.2009

Preso atto dei chiarimenti nella stessa forniti, in premessa si ritiene di dover precisare alcuni aspetti particolarmente significativi relativamente alla Tav. 5 - Zonizzazione Portuale.

Nella stessa è evidenziata l'area di attestamento "sea-lines- stazione di pompaggio", in effetti è indispensabile segnalare che la stessa ricade all'interno del perimetro interessato dalla procedura avviata da questo Ufficio, di "area di tutela indiretta" della "Villa Torlonia" detta "Casetta del Pescatore" o "Catamarano" e lago di Coccia di Morto. Al riguardo si richiama l'attenzione sul fatto che negli elaborati grafici presentati dall'Autorità Portuale, la perimetrazione grafica dell'area vincolata è stata desunta dalla relativa comunicazione scritta (e non da elaborati grafici allegati), trasmessa da questo Ufficio nell'ambito di tale procedura; pertanto è indispensabile far presente a codesta Direzione Generale che nell'elenco di individuazione catastale riportato nell'avvio della procedura di area di tutela indiretta di tali beni, in data 12/2/2009, prot. n. 2889, per mero errore materiale non sono state citate alcune particelle catastali e, conseguentemente, la perimetrazione dell'area si deve intendere estesa dalla via Coccia di Morto, lungo la via Pesce Luna fino alla linea di battaglia. Nel merito seguirà regolare comunicazione ufficiale da parte di questa Soprintendenza agli Enti interessati. Tale precisazione si rende necessaria in quanto non si conoscono al momento le caratteristiche tecniche e dimensionali, né la conformazione del suddetto impianto "sea-lines- stazione di pompaggio", sul quale questo Ufficio si riserva di esprimere eventuali pareri e prescrizioni conseguentemente alla verifica dell'inserimento dello stesso nel contesto. Al riguardo 22



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Mafteo, 22 - 00193 Roma
Tel. 06/58434416 - Fax 06/58434416

appare opportuno acquisire dall'Ente interessato alla realizzazione e alla gestione dello stesso, informazioni e specifiche tecnico-impiantistiche sulla stazione di pompaggio, sulla sua localizzazione e sulle possibili soluzioni di collocazione nella zona per la stessa individuata nel Piano. Per quanto attiene alla documentazione integrativa ricevuta, relativamente alla viabilità e ai collegamenti pubblici, si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere ed in particolare che il tratto che interessa anche il confine della Tenuta di Coccia di Morto, lungo l'omonima via non potrà interferire con tale proprietà tutelata.

In conclusione, questa Soprintendenza, ribadisce tutte le considerazioni e prescrizioni già esplicitate nel precedente parere e si riserva di esprimere i relativi pareri di competenza per quanto attiene ai successivi livelli di progettazione del Porto e di tutte le opere allo stesso propedeutiche o correlate.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. 4284 del 01/07/2009, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/8955 del 07/07/2009, ha evidenziato quanto segue: Si comunica che è stata ricevuta da parte dell'Autorità Portuale... la nuova documentazione relativa alle problematiche emerse nel corso della riunione del 22/04/09. Si prende atto che negli elaborati... sono state variate le previsioni trasportistiche... originariamente venivano a sovrapporsi in modo non chiaro due assi di penetrazione: il viario ed il ferroviario... Nella variante proposta di 2 assi si è sostituito un unico asse... (che ricalca l'attuale Via Lago di Traiano...) Pertanto questa Soprintendenza... ribadisce che non potranno essere realizzati ulteriori assi di penetrazione... Per ciò che riguarda le restanti previsioni trasportistiche si rimanda a quanto già comunicato con la nota SBAO del 19/01/09 prot. 317.

Successivamente il Comune di Fiumicino ha recepito la necessità di verificare, con informazioni più dettagliate, la programmazione e progettazione del sistema infrastrutturale su gomma e su ferro ed ha promosso due riunioni presso il Comune di Fiumicino in data 23/07/09 e 15/09/09.

VISTO il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.208 del 30/07/04 che ribadisce la necessità... "di realizzare propedeuticamente alle nuove strutture portuali, sostanziali interventi di potenziamento ed ampliamento della viabilità primaria e secondaria fino all'accesso della nuova area portuale... In merito si condivide quanto espresso nel piano di coordinamento dei Porti della Regione del Lazio riguardo all'esigenza che "i progetti di sviluppo delle infrastrutture portuali garantiscano che i collegamenti con le direttrici viarie principali abbiano un impatto ridotto con la viabilità locale..."

VISTA l'analisi trasportistica appena genericamente delineata negli elaborati progettuali trasmessi dall'Autorità Portuale e redatti a livello di studio di fattibilità

CONSIDERATE le situazioni di criticità espresse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia e dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo

PRESO ATTO che allo stato attuale le rete infrastrutturale esistente non risulta adeguata al nuovo insediamento portuale

CONSIDERATA l'estrema difficoltà, data l'area di rilevante interesse paesaggistico ed archeologico, di realizzare un'adeguata rete infrastrutturale sia nella fase di costruzione del porto sia nella sua entrata a regime

CONSIDERATA la improcrastinabile esigenza di creare tavoli di concertazione di tutti gli Enti attivi sul territorio (Regione con tutti gli Assessorati competenti, Comune, Provincia di Roma, Enac, Enav, ADR, Consorzio di Bonifica, Consorzio Pesce Luna, Commissione della Riserva del Litorale Romano, Ferrovie dello Stato, Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare, Autorità di bacino del fiume Tevere, Anas, Ministero Infrastrutture, Autostrade, Raffineria di Roma etc.) finalizzato alla definizione programmatica della rete infrastrutturale e dei servizi annessi e dove si confronti lo scenario della futura programmazione e pianificazione territoriale, considerando la estrema complessità e la parziale intangibilità della zona di rilevante interesse paesaggistico ed archeologico.

VISTA la Pronuncia di compatibilità ambientale relativa al Progetto della Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino trasmessa dalla Regione Lazio - Dipartimento Territorio - Direzione Regionale



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434454 - Fax 06/58434416

Ambiente e Cooperazione tra i popoli con nota n. 119980 del 25/06/09 e pervenuta a questa Direzione con nota n. 8712 del 01/07/09, nella quale sono evidenziate le carenze progettuali sia in relazione al sistema infrastrutturale previsto sia in rapporto alla valutazione dell'impatto ambientale del piano, così come presentato dal Proponente, sul territorio ed infine così recita: "il giudizio positivo di compatibilità ambientale della variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino è condizionato alla presentazione di una proposta progettuale in grado di rispondere compiutamente ed in maniera sostenibile alle carenze sopra esposte"

VISTE E CONDIVISE le valutazioni delle Soprintendenze di settore; acquisiti i pareri istruttori delle Direzioni Generali all'epoca competenti

questa Direzione Generale

esprime parere favorevole, in linea di massima, alla localizzazione dell'insediamento portuale, parere subordinato

- alla presentazione di un progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale, risultato del tavolo di concertazione di tutti gli Enti attivi sul territorio. Tale progetto dovrà ottenere le autorizzazioni previste dalla normativa vigente;
- alla realizzazione della rete infrastrutturale adeguata, prima dell'avvio dei lavori;
- all'esecuzione da parte dell'Autorità portuale, contestualmente alla realizzazione del Porto, delle opere di compensazione richieste che saranno sottoposte a verifica di ottemperanza;
- all'ottemperanza di tutte le prescrizioni indicate dalle suddette Soprintendenze, dalla ex Direzione Generale per i beni archeologici (oggi Direzione Generale per le antichità) e dalla ex Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici (oggi Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee); in particolare:

per quanto riguarda l'aspetto archeologico

- 1) Le indagini richieste dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia da eseguirsi nell'area del futuro porto (sia in area terrestre che marittima) sono state suddivise in tre fasi. La fase 1, la più importante è stata conclusa; la realizzazione del vero e proprio bacino portuale non interferirà con presistenze antiche. La fase 2 e la fase 3 debbono ancora essere realizzate. La fase 2 dovrà essere attuata preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali quali moli etc. e la fase 3 dovrà essere contestuale alle operazioni di dragaggio del nuovo bacino (vedi nota del 21/07/06 prot. 5025 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia)
- 2) L'analisi trasportistica risulta appena genericamente delineata negli elaborati progettuali inviati e, pertanto, sarà necessario elaborare un progetto definitivo ed esecutivo dettagliato che dovrà essere condiviso da tutte le Amministrazioni competenti che operano sul territorio.

Più puntualmente si precisa:

a) Nella zona di Fiumicino nord

Si tratta di una zona ad alto rischio archeologico e l'ipotesi di adeguamento dell'asse viario verso nord che ricalca via Coccia di Morro- via delle Idrovore di Fiumicino- viale di Porto potrà essere elaborata solo dopo l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi al cui esito è subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia

b) Nella zona di Fiumicino centro

sono presenti due aree archeologicamente sensibili. La prima è interessata dal Programma integrato di intervento per la riqualificazione e la riconversione urbanistica del territorio Fiumicino nord-Pesce Luna (parere SBAO prot.n.59 del 30/07/05), la seconda corrisponde alla fascia relativa al Corridoio del trasporto pubblico C5 Fiumicino paese- Fiumicino porto-Ostia predisposto dalla Provincia di Roma. Il Corridoio,



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434434 - Fax 06/58434416

collega il centro del paese. (via della Foce Micina-via Carlo Forte) con la linea Ferroviaria Regionale FR1 in prossimità della fermata di Parco Leonardo. Per la prima area si rivela assolutamente improponibile il previsto collegamento su ferro che attraversa non solo l'area vincolata con D.M.27/09/06, ma che passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale del porto di Claudio. Per la seconda area si respinge la proposta di un nuovo asse viario collocato tra l'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino e la via Portuense in quanto avrebbe percorso analogo a quello previsto per il Corridoio C5 dalla Stazione di Parco Leonardo da via della Corona Boreale in direzione del Porto commerciale.

c) Nella zona di Fiumicino-Isola sacra

Il parcheggio per nodo di scambio gomma su gomma è previsto in area di interesse archeologico ai sensi del D.Lgs.42/04 e s.m.i., in quanto conserva nel sedime edifici sepolcrali pertinenti all'estesa necropoli di Porto e pertanto non è compatibile. Le proposte di un nuovo asse viario in connessione al nuovo ponte della Scafa ed il potenziamento di via dell'Aeroporto riguardano assi viari che ricadono parzialmente in aree di interesse archeologico e conseguentemente il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia è condizionato all'esito dei saggi preliminari.

d) Nel XII Municipio (Roma)

Il tratto viario compreso tra Vitinia e Ostia antica con specifico riguardo all'attuazione di tre nuove stazioni della linea metropolitana Roma-Lido, previste in località Giardini di Roma, Acilia Sud e Madonnetta, ricade in una zona di estremo interesse storico archeologico (ben testimoniato dallo scavo Anas).

Nella eventualità di una progettazione definitiva di una rete organica di mobilità sarà necessaria la realizzazione di numerosi saggi archeologici preventivi, propedeutici all'eventuale rilascio di nulla osta da parte Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia. Parimenti per le proposte del nuovo asse viario in collegamento col nuovo ponte della Scafa, in zona di elevato interesse archeologico, si dovrà procedere ad accurati sondaggi archeologici

e) Nell'area prossima ad Ostia (Via del Mare, Svincolo CineLand, Via Calza e Via del Mare, Via dei Romagnoli)

Il progetto di potenziamento degli assi viari, così come indicato nella tavola "Rete della mobilità-quadro di sintesi" (11/11/08) e nelle tavole "Sistema della mobilità" (10/11/08), riguarda un'area estremamente sensibile dal punto di vista storico e archeologico. Sarà necessaria la realizzazione di saggi archeologici preventivi, al cui esito sarà subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia.

per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico

3) Di rischiosa indeterminatazza risulta essere l'ipotesi di un nuovo Waterfront urbano in grado di connettere il centro abitato al mare. Non si esprime parere per quanto riguarda le soluzioni architettoniche previste nel progetto, nello specifico le volumetrie in banchine e nella zona contigua cuscinetto tra la banchina ed il centro Isola sacra, ma si rinvia l'approvazione ad un progetto definitivo e esecutivo. Per quanto attiene alle volumetrie ed alla complessiva conformazione architettonica e morfologica del porto, la progettazione dovrà garantire elevata qualità architettonica sia dell'insieme che delle singole realizzazioni. In particolare A) ogni lotto funzionale dovrà prevedere l'esecuzione di segmenti compiuti, anche di cantiere, logistica e movimentazione terra, mettendo in atto anche opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee; B) In fase di progettazione definitiva ed esecutiva dovrà essere verificata la compatibilità del previsto molo per navi Ro-Ro con il vigente regime vincolistico delle aree contigue; C) per quanto riguarda la realizzazione del molo nord dovranno essere previste opere e presidi atti a garantire la qualità paesaggistica, nel rispetto dell'ambito limitrofo della linea di costa antistante la tenuta di Coccia di Morto, comprendente la Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamarano. Detta zona è stata sottoposta da questo Ministero a tutela diretta e indiretta con una perimetrazione che confina, nel settore nord della pineta, con l'abitato di Focene, la Via Coccia di Morto e il mare e, nel settore a sud della pineta, con una fascia larga circa 200 metri a sud di Via Pesce di Luna, Via Coccia di Morto e con un tratto di linea di

25



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

*Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti
contemporanee*

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 30 - 00155 Roma
Tel. 06/58434354 - Fax 06/58434416

battigia. Qualsiasi intervento sull'area dovrà essere sottoposto alla preventiva autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo oggi Soprintendenza per Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo, Frosinone, Latina. Il progetto prevede trasporto pubblico su ferro, ma dovrà essere prevista una soluzione alternativa di trasporto leggero, il cui tracciato dovrà essere allontanato, verso sud, dal confine con via del Pesce Luna, sul limite dell'area soggetta a vincolo di tutela indiretta;

4) venga salvaguardato l'impianto della bonifica Torlonia salvaguardando e non tombando i fossi esistenti

come opere di compensazione paesaggistica

5) venga presentato un progetto di recupero dell'attuale percorso del Porto Canale in rapporto al tessuto urbano storico e realizzato un organico intervento di riqualificazione e rinaturalizzazione del Porto canale dalla foce fino al ponte di via dell'Acroporto (eventuale riconversione e riallocazione delle funzioni produttive-antichi navali- attualmente presenti, progettazione di qualità in merito a ponti, banchine e marciapiedi), con positivo impatto sul territorio;

6) venga presentato un progetto di riqualificazione e rinaturalizzazione del canale Coccia di Morto dallo storico complesso monumentale dell'idrovora in Via delle Idrovore fino a Via Lago di Traiano e il canale di Via Lago di Traiano, da Via Coccia di Morto all'edificio denominato Due Torri, e venga realizzato il relativo intervento di recupero (con vegetazione ripariale e autoctona);

7) stante la presenza del complesso monumentale della chiesa del Crocefisso e della Villa Guglielmi il potenziamento della viabilità per il previsto nuovo ponte da costruire come raddoppio del Ponte 2 Giugno sia realizzato, in modo tale che le arterie viarie, i raccordi e le rampe non vengano a costituire elementi di barriera visiva separando la chiesa del Crocefisso dal parco della Villa e siano al contempo rispettosi anche dell'argine e delle alberature ivi presenti;

8) venga redatto uno specifico progetto di recupero dell'area prospiciente il nuovo porto e realizzato un intervento di riqualificazione del tessuto urbano e delle interconnessioni con l'area portuale.

Le opere di compensazione dovranno costituire parte integrante della Variante al PRP di Fiumicino.

La rispondenza degli elaborati progettuali e delle opere a tutte le suddette prescrizioni dovrà essere oggetto di verifica di ottemperanza da parte di questa Amministrazione.

Infine si segnala l'opportunità che l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette opere di riqualificazione, sottoscriva un Protocollo di Intesa con le citate Soprintendenze, nel quale sia previsto un cronoprogramma che evidenzii le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste

*Il Direttore Generale
Arch. Roberto Cecchi*

IL PRESENTE ATTO SI COMPONE
DI N. 26 PAGINE COMPRESA
LA PRESENTE.

Dirigente Area
Arch. *Stefania Fierelli*





REGIONE LAZIO

DIPARTIMENTO TERRITORIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI

ALL. B₃

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

Prot. N. 11560/25/25

Roma, li 15 GIU. 2009

ALLEG. alla DELIB. N. 358^m
DEL 13 LUG. 2012

Al Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma



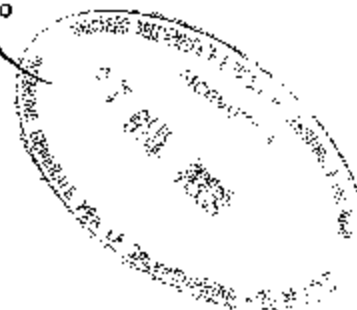
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E. prot. DSA - 2009 - 0015354 del 24/06/2009

OGGETTO: Trasmissione osservazioni ambientali regionali relative al progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino

Si trasmette per il seguito di competenza il parere di questa Amministrazione sul procedimento d'Impatto Ambientale sul progetto in argomento .

Il Direttore Del Dipartimento
Dott. Raniero De Filippis



IL PRESENTE ATTO SI COMPONE
DI N. 17 PAGINE CON PRESA
LA PRESENTE.

Dirigente Area
Arch. Roberto Fiorelli



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

DETERMINAZIONE

N. **B2467** del **01 GIU. 2009**

Proposta n. 8944 del 21/05/2009

Oggetto:

Pronuncia di Compatibilità Ambientale per il Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino

Proponente:

Estensore	GIZZI ANNA LIDIA	
Responsabile del procedimento	ARCH. PAOLA PELONE	
Responsabile dell' Area	L. COLOSIMO	
Direttore Regionale	G. BARGAGNA	
Direttore Dipartimento	R. DE FILIPPIS	
Protocollo Invio		
Firma di Concerto		



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

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO TERRITORIO

VISTO lo Statuto della Regione Lazio 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 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;

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 DLgs 152/06 "norme in materia ambientale" così come modificato dal DLgs 4/08;

VISTA la L.R. n.6 del 07/06/99, che all'art.19 richiama l'assunzione degli atti amministrativi a carico dei dirigenti e che l'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 come 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;

CONSIDERATO 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 Fiumicino e contestualmente ha provveduto a pubblicare sul quotidiano "Il Messaggero" l'annuncio di avvenuto deposito;

CONSIDERATO che in data 14/05/09 la competente Area ha redatto la relazione istruttoria;

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 condizionato, 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



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 FIUMICINO**

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

Il Responsabile del Procedimento Arch. Paola Pelone

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

Roma, 14.05.09

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 DLgs 152/06' norme in materia ambientale' così come modificato dal DLgs 4/08;

VISTO l'art'1 comma 19 della L.Reg.11.08.2008 n.14 che in attesa della L.Reg. 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;

PRESO ATTO che in data 5 dicembre 2003 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 Fiumicino e contestualmente ha provveduto a pubblicare sul quotidiano 'Il Messaggero' 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.191/2003;

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;

PRESO ATTO CHE nelle date del 26.10.2004, del 16.09.2005 e del 2.12.2005 si sono tenute le riunioni presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio cui hanno preso parte il Gruppo Istruttore della Commissione per la VIA del MATT, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, i rappresentanti del Ministero per i Beni Culturali e la Regione Lazio;

PRESO ATTO che in data 15.11.2004 effettuato un sopralluogo nell'area interessata della realizzazione dell'opera proposta al quale hanno partecipato gli organi sopracitati;

VISTA la nota n. prot.6845 del 10.03.08 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con la quale richiedeva all'ICRAM (Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare) il supporto tecnico per l'istruttoria con riferimento agli aspetti della modellistica utilizzata per lo studio del trasporto solido e l'idrodinamica costiera;

PRESO ATTO che in data 1.04.2008 è stato effettuato un nuovo sopralluogo al quale sono stati invitati a partecipare l'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta, la Regione Lazio, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Provincia di Roma Servizio Pianificazione Territoriale, il Comune di Fiumicino Area Pianificazione del Territorio;

PRESO ATTO della nota prot. 4013 del 10.04.2008 acquisita con nota prot. 66535 del 15.04.2008 con la quale l'ICRAM ha inoltrato la valutazione richiesta:

- o Esame dei documenti inerenti lo studio dell'interazione tra il campo idrodinamico e il nuovo Porto di Fiumicino (01.04.2008)

ESAMINATI gli elaborati trasmessi:

- o piano regolatore vigente e stato dei luoghi
- o stralcio del piano regolatore urbanistico adottato planimetria generale
- o zonizzazione portuale
- o viabilità di accesso all'area portuale
- o planimetria con ubicazioni tipo
- o sezioni tipo-tav.1
- o sezioni tipo-tav.2
- o modifica del tracciato degli oleodotti
- o sovrapposizione del PRP vigente con il PRP di variante
- o quadro delle emergenze turistiche storico archeologiche e dei centri merci e interporti
- o relazione di accompagnamento del PR vigente
- o aggiornamento del piano preliminare di coordinamento dei porti del Lazio
- o piano regolatore generale del comune di Fiumicino
- o studio sul turismo crocieristico nel bacino del Mediterraneo occidentale
- o confronto tra diverse configurazioni planimetriche alternative
- o impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti
- o aspetti idrogeologici e idraulici
- o aspetti marittimi
- o aspetti geologici e idraulici
- o aspetti geologici e geotecnica
- o calcoli preliminari per il dimensionamento delle opere foranee
- o computo metrico estimativo sommario
- o norme tecniche di attuazione del piano
- o studio d'impatto ambientale
- o sintesi non tecnica



PRESO ATTO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso integrazioni allo Studio D'Impatto Ambientale acquisite da questa Autorità in data 31.03.2006 prot.55936/2S/04; prot.6892 del 20.05.08 acquisita in data 21.05.2008 prot. 88523/2S/04;

ESAMINATI gli elaborati trasmessi;

- o integrazioni allo S.I.A
- o sistemi e ambiti del paesaggio
- o beni paesaggistici
- o piano territoriale paesistico, livelli di tutela
- o piano territoriale paesistico, vincoli
- o PAI ripermetrazione aree a rischio
- o la Riserva del Litorale Romano Piano di Gestione
- o il Piano Regolatore di Fiumicino Vigente
- o Rete Natura 2000 Sic e Zps
- o suddivisione funzionale zoning
- o il piano di Bacino della Provincia di Roma
- o individuazione della polarità del Tessuto Urbano
- o acque superficiali e reticolo idrografico
- o stato delle acque
- o ambiente marino
- o analisi vegetazionali Macchia Grande
- o rilievo fotografico Macchia Grande
- o analisi vegetazionale Isola Sacra
- o rilievo fotografico Isola Sacra
- o analisi vegetazionale Lago di Traiano
- o rilievo fotografico Lago di Traiano
- o analisi vegetazionale Tenuta Coccio di Morto
- o rilievo fotografico Tenuta Coccio di Morto
- o ambiente marino
- o aree a rischio sommersione per aumento livello mare ant e post
- o emissione in atmosfera diossido di azoto, benzene
- o analisi del clima acustico, tav.1,2,3
- o aerosol marino inquinato
- o analisi inquinamento luminoso ante e post
- o rete ecologica

PRESO ATTO che a seguito del tavolo tecnico tenutosi presso la Regione Lazio, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso integrazioni allo Studio D'Impatto Ambientale nota 14709 del 12.11.2008 acquisita da questa Autorità in data 12.11.2008 prot.199798, in merito ai sottoelencati aspetti:

- o analisi trasportistica d'insieme della zona Fiumicino-Isola Sacra Assetto Portuale completo
- o aggiornamento degli studi specialistici di idrodinamica e morfodinamica litoranea per le possibili interferenze delle infrastrutture marittime contemplate dal Piano regolatore Portuale di Fiumicino e dal Nuovo Porto di Isola Sacra

PRESO ATTO CHE il Ministero dei Beni Culturali ha convocato in data 22.05.09 e 11.05.09 riunioni istruttorie;

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 estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dal richiedente.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

IL NUOVO PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale interessa l'intero ambito della Regione Lazio ed è un piano urbanistico territoriale avente finalità di salvaguardia dei valori paesistici ed ambientali ai sensi degli art.135 e 143 del D.Lg 42 del 22-02-04 in attuazione comma 1 dell'art. 22 della L.R. del del 06-07-98 n. 24 (Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico) nel testo in vigore. Il 14-02-08 tale Piano, adottato dalla Giunta Regionale con atti n.556 del 25-07-2007 e n. 1025

del 21-12-2007, ai sensi dell'art.21, 22, 23 della Legge Regionale sul Paesaggio n.24/98, è stato depositato presso tutti i Comuni e le Province del Lazio e per tre mesi, fino al 14-05-08 è stato oggetto di osservazioni da parte degli enti locali associazioni e singoli cittadini. La struttura normativa del PTPR è costituita dall'articolazione del Paesaggio in Sistemi ed Ambiti, che sostituiscono la classificazione per livelli di tutela (integrale, paesaggistica, orientata, limitata ed altri a cui rapportare la prevalenza o meno) previsti dai PTP vigenti.

Per il nostro ambito di studio gli elaborati di natura prescrittiva del Piano, da considerare sono quelli che descrivono le prevalenti categorie di paesaggio a cui attribuire gli usi compatibili ossia " Sistemi ed Ambiti" Tavola A28-foglio 386, e quelli che individuano i vincoli relativi ai "Beni Paesaggistici" in base all'art.134 comma 1 lettera a, b, c, del Codice, e precisamente la Tavola B 28-foglio386.

Dall'analisi di tali tavole è emerso che:

Il Porto di Fiumicino rientra nei territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia ritenuta Bene paesistico tutelato per legge (Tavola B28- foglio 386), inoltre tale fascia di rispetto viene indicata nei Sistemi ed Ambiti (Tavola A28- foglio 386) come Paesaggio Naturale (norme: art.21) la cui tutela è volta alla valorizzazione dei beni e alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia.

La compatibilità del progetto con tale piano non è compromessa se si considera quanto le Norme di Piano definiscono nei seguenti articoli:

1. art.7 "Misure di salvaguardia del PTPR e dei piani paesistici vigenti e adottati " comma 4: "Per la parte di territorio interessato dai beni paesaggistici, immobili ed aree indicati nell'art.134, lettere a, b del Codice fino all'approvazione del PTPR resta ferma l'applicazione delle norme dei PTP vigenti; nel caso di contrasto tra le disposizioni del PTPR adottato e dei PTP vigenti prevale la disposizione più restrittiva."

2. art.33 "Protezione delle fasce costiere marittime" comma 9: " Previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo sono consentite deroghe per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali, (...) per tutte le opere la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri(...)"

3. art.62 "Norme transitorie di raccordo tra il piano paesistico e gli strumenti urbanistici comunali generali e attuativi" comma1: "La Regione, in sede di approvazione degli strumenti urbanistici generali adottati alla data di pubblicazione dell'adozione del PTPR in conformità ai PTP approvati dalla Giunta regionale, dispone che vengano conformati alle norme del PTPR (...); ricordando che il Porto ricade in sottozona F1a2- Impianti pubblici generali-attrezzature portuali, del PRG di Fiumicino, si riporta il comma 2: "Sono fatte salve le previsioni delle zone A, B, C, D, F di cui al D.M. 1444/68 nonché quelle relative agli standards urbanistici generali approvati successivamente alla entrata in vigore della L.R. 24/98 e fino alla data di pubblicazione dell'adozione del PTPR in quanto conformi ai PTP approvati (...)." Oltre agli elaborati che descrivono quanto stralciato dalle Tavole A e B del PTPR, considerando che questo non è ancora Vigente si riportano i due elaborati grafici di stralcio delle Tavole del PTP2, (al quale si deve far riferimento), per permettere un confronto del relativo contenuto riguardante sia la Tutela che i Vincoli.

Aree protette

SIC_ZPS Interni alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano


Il piano di gestione della Riserva non interessa direttamente l'area del nuovo Porto Canale, ma territori e beni ad essa adiacenti, specialmente per quanto riguarda l'area "Coccia di Morto" e alcune zone comprendenti beni di alto valore storico-archeologico. Nel complesso l'intervento in esame risulta compatibile con le indicazioni del piano della Riserva in quanto non pregiudica la qualità ambientale degli ambienti sottoposti a tutela.

La gestione della riserva è stata affidata ai comuni di Roma e Fiumicino per le aree di rispettiva competenza. Lo Strumento Attuativo del decreto (D.M.A. 29/3/1996) è il Piano di Gestione della Riserva, che, il Comune di Fiumicino ha redatto nell'ottobre del 1999 (aggiornamento giugno 2001) ed approvato nel 2002.

Tra le molteplici significatività presenti, sono state analizzate in dettaglio le aree più prossime al progetto e cioè i due Siti di Importanza Comunitaria di Isola Sacra, Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagnato, il Sito di Importanza Nazionale della Tenuta di Coccia di Morto ed il SIC/ZPS (Zona di Protezione Speciale) Lago di Traiano.

Il PAI dell'autorità di Bacino del Fiume Tevere

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Tevere ha adottato con delibera n.101 del 1 agosto 2002 il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, che sostituisce le misure del PST. Il Piano stralcio per


L'assetto idrogeologico per il bacino del Tevere, denominato P.A.I., è stato redatto ai sensi della legge n. 183/1989 e del D.L. n. 180/1998, convertito nella legge n. 267/1998 e si configura come stralcio funzionale del Piano di bacino, la cui prima elaborazione nella forma di progetto di piano è stata adottata con delibera del Comitato Istituzionale n. 80 del 28 settembre 1999. Il P.A.I. recepisce quindi i contenuti:

del 1° stralcio funzionale del piano di bacino "Aree soggette a rischio di esondazione nel tratto del Tevere compreso tra Orte e Castel Giubileo", approvato con DPCM del 3 settembre 1998, denominato PSI, mantenendone la validità in considerazione della specificità del pericolo idraulico cui è soggetta la città di Roma;

del Piano straordinario, redatto ai sensi del decreto-legge n. 132/99, convertito nella legge n. 226/99, approvato con delibera del Comitato Istituzionale n. 85 del 29 ottobre 1999, denominato PST."

Con nota Protocollo n. 927 del 23-03-2005 l'autorità di Bacino del Fiume Tevere, e con protocollo n. 4244 del 09-06-2005 l'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo hanno approvato il progetto di messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine del Porto Canale di Fiumicino, in sponda dx e sx, nel tratto dal "Ponte 2 Giugno" alla passerella pedonale.

Conseguentemente le aree a rischio idraulico molto elevato del Piano Straordinario sono state deperimetrare e approvate con Decreto Segretariale n. 17 del 28 Aprile 2006 successivo all'adozione definitiva del Piano (PAI) Delibera n. 114 del 5 Aprile 2006 (cfr. ART. 43 COMMA 5 - NORME PAI)

Compatibilità con il PRG del Comune di Fiumicino

Dalla deliberazione del Consiglio Comunale di Fiumicino N.29 del 05/03/2003 avente per oggetto: "Porto commerciale di Fiumicino - Approvazione del progetto di variante del Piano" si riconosce la compatibilità con il PRG, viene in particolare evidenziato come: - il nuovo PRG del Comune di Fiumicino e i piani urbanistici attuativi di "Fiumicino Nord" e di "Pesce Luna" sono adiacenti al porto evidenziando la necessità di connessione e di integrazione per la definizione del "water front" di Fiumicino Nord;

- il piano regolatore portuale prevede opere ricadenti per la maggior parte all'interno dello specchio acqueo e in minima parte opere che interessano le aree del territorio comunale dell'attuale abitato di Fiumicino ricadenti in zona "N" - verde pubblico ed in zona "O" - recupero urbanistico del PRG vigente; - al fine del rispetto delle prescrizioni dell'art. 5, comma 2 della L.84/94 per dette aree il piano regolatore portuale ha previsto una specifica pianificazione di iniziativa comunale;

Il P.R.P. può essere considerato pertanto compatibile con le indicazioni del Piano.

La rete stradale allo stato attuale

Il sistema della viabilità attorno al porto canale è attualmente articolato su più livelli: una maglia principale, di collegamento intercomunale, rappresentata dalla via Portuense e dalla via Coccia di Morto, che garantisce il collegamento con il litorale nord (Focene); una maglia secondaria, di distribuzione interna all'abitato di Fiumicino; per le possibilità di relazione con il porto, si fa riferimento soprattutto alla "via del serbatoio" ("via del pesce luna"), alla "via del canale" e sul fronte del lungomare alla "via della pesca"; una maglia locale, fatta di piccole strade a senso unico che si diramano a partire da quelle della maglia secondaria (via G.B. Grassi, via degli orti, via G. Cena, ecc).

La rete stradale negli scenari di previsione del P.R.P. e del P.R.G.

Più in particolare si prevede

- il raddoppio di "via coccia di morto", a partire dal nodo di ingresso all'abitato di Fiumicino, fino alla zona di Focene;
- l'ampliamento di via della foce Micina, che diverrà la principale direzione di accesso al porto per i veicoli non commerciali (soprattutto i flussi turistici e crocieristici);
- la realizzazione di una nuova strada di accesso, lungo il nuovo fronte del porto, grosso modo lungo l'attuale linea di costa e parallelamente a via della pesca; tale strada, a due corsie per senso di marcia, potrà essere riservata al traffico commerciale ed all'ingresso dei mezzi pesanti nelle aree del porto riservate ai servizi ro-ro; questi mezzi dovrebbero circolare, nelle intenzioni dei progettisti, soprattutto su via Coccia di Morto percorrendo una specie di anello di forma quadrangolare (i mezzi dovrebbero giungere carichi al nodo d'ingresso, percorrere via Coccia di Morto fino ad arrivare al punto di accesso al porto destinato alle operazioni di carico/scarico ro-ro, lasciare il rimorchio, uscire dall'abitato scarichi passando per l'ampliata via della Foce Micina);
- l'ampliamento del sistema di collegamento tra Fiumicino aeroporto e Ostia
- la realizzazione di una serie di collegamenti trasversali interni, soprattutto nella zona destinata ai servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale.

Il nuovo P.R.G. di Fiumicino dedica una particolare attenzione al nuovo assetto della mobilità. Tra le azioni previste in tale piano, per quanto riguarda la viabilità comunale relativa al porto, figurano i seguenti interventi:

1. il collegamento dorsale tirrenico, attraverso "la ristrutturazione, la variante parziale ed il potenziamento dell'attuale percorso da via Coccia di Morto a viale Maria. Il P.R.G. traccia a tale proposito un itinerario che prevede: il raddoppio dell'attuale via Coccia di Morto, da attrezzare con adeguati svincoli per gli accessi a via di Foce Micina e a Focene";

2. il collegamento Fiumicino centro-Isola Sacra: "per assicurare un più agevole collegamento di Fiumicino paese con Isola Sacra, rimuovendo la strozzatura oggi rappresentata dal ponte mobile, il P.R.G. prevede un'arteria in tunnel sotto il Porto canale, così come indicato negli studi della Commissione per Roma Capitale.

PRG di Fiumicino: aggiornamenti elaborati grafici

Il 27 marzo 2001, il Consiglio Comunale, approvando la delibera delle seicento osservazioni pervenute, ha licenziato definitivamente il nuovo Piano Regolatore Generale di Fiumicino, trasmettendola alla Regione Lazio per l'approvazione definitiva.

In questo ambito di pianificazione si inserisce l'approvazione del Piano Regolatore Portuale il cui iter burocratico intrapreso può essere sintetizzato attraverso le seguenti tappe temporali:

Il 19-11-2004 con Deliberazione n.105, il Consiglio Comunale ha approvato i nuovi elaborati progettuali del piano regolatore portuale-PRP2004.

Il 28-11-2005 con Deliberazione n. 67 sono state recepite le osservazioni della Regione Lazio in merito a tale PRG ed è stato dato mandato ai competenti uffici comunali di redigere i relativi elaborati grafici con l'inserimento della configurazione del PRP approvata dal Consiglio Superiore dei LL. PP. del 30-07-2004.

Il 22-03-2006 con la Delibera della Giunta Comunale n.49 è stato attuato il Nuovo Piano Regolatore Generale con l'inserimento negli elaborati grafici della nuova configurazione del PRP.

Il 31-03-2006 con Delibera n.162 della Giunta Regionale il PRG è stato approvato. Ad oggi si è in grado di affermare che gli elaborati di Piano sono stati aggiornati e che quindi la Delibera n.49, dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi del D.Lgs 267, art.134, comma 4, è stata attuata.

Quadro di riferimento progettuale

Il nuovo Porto Commerciale di Fiumicino

La sua configurazione "a bacino", con imboccatura rivolta a NW è posta in corrispondenza della batimetrica -10,00 m s.m., in modo da limitare sensibilmente il fenomeno di frangimento del moto ondoso nelle zone di ingresso e di uscita; la larghezza è stata proporzionata alle dimensioni delle navi che frequenteranno il bacino portuale.

Dalla testata del molo nord del porto canale ha origine il molo di sopraflutto del bacino commerciale/crociéristico che presenta un tracciato curvilineo, con orientamento generale SE-NW.

Il tratto terminale, comprendente la testata, ha orientamento S-N. Complessivamente l'opera foranea, che perviene con la testata alla quota -10,00 m s.m.m., è lunga 1350 m.

Per completare la protezione del bacino commerciale/crociéristico è stato previsto un molo di sottoflutto che, con uno sviluppo totale di circa 1200 m, perviene fino alla batimetrica -9,00 m s.m., definendo una imboccatura portuale di 170 m di larghezza ed un avamporto con un cerchio di manovra di 500 m di diametro, sufficiente per la manovra e l'ormeggio delle navi (Ro-Ro, traghetti veloci e navi da crociera) che frequenteranno il porto.

All'interno del bacino commerciale/crociéristico è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati all'ormeggio delle navi da crociera, dei traghetti veloci e delle navi Ro-Ro, nonché di un bacino destinato alle imbarcazioni da pesca. Tutti gli attracchi sono stati orientati secondo la direzione est-ovest che risulta corrispondere con quella media dei venti dominanti.

Il Periodo di Cantierizzazione dell'intervento si articola sostanzialmente in sei fasi esecutive, relative sia alla realizzazione delle strutture marittime, sia alla costruzione dei servizi e delle infrastrutture circostanti.

Le fasi sono quindi suddivise e organizzate come segue:

FASE 1: della durata di circa due anni prevede la demolizione dei depositi petroliferi e realizzazione del nuovo molo di sopraflutto;

FASE 2: costruzione del molo sottoflutto e realizzazione del primo tratto della nuova viabilità che si allaccia alla strada adiacente alla Temuta di Coccia di Morto per poi immettersi



sull'omonima strada; la costruzione comincerà all'inizio del secondo anno per concludersi alla fine del primo trimestre del terzo anno;

FASE 3: realizzazione delle opere di dragaggio all'interno dello specchio acqueo ed imbonimento delle aree dei piazzali; l'inizio è previsto per il terzo anno e la conclusione alla fine del primo trimestre del quarto anno dall'inizio dei lavori;

FASE 4: completamento della radice del molo soprattutto. Costruzione della darsena pescherecci e della scogliera esterna, con inizio e fine nel corso del terzo anno;

FASE 5: realizzazione dei banchinamenti e sottofondo delle pavimentazioni; questa fase dovrebbe avere inizio l'ultimo trimestre del terzo anno e concludersi alla fine del terzo trimestre del quarto anno dall'inizio dei lavori;

FASE 6: servizi a rete (impianti idrici ed elettrici), pavimentazioni piazzali, strade e arredi urbani, questa fase dovrebbe compiersi in un arco di tempo che è esteso dal terzo fino al quarto anno ma viene distribuita in momenti diversi.

Gli obiettivi alla base dell'intervento possono di seguito riassumersi:

... spostamento della flotta pescherecci che affolla le banchine interne del porto canale in una darsena a destinazione esclusiva; pur non ipotizzando una crescita della flotta peschereccia d'altura, la creazione di un nuovo bacino e di specifiche aree e di servizi dovrebbe consentire un miglior utilizzo di tutte le risorse; la realizzazione di nuovi spazi destinati al trattamento quotidiano del pescato dovrebbe consentire inoltre di pianificare il traffico e di ridurre i fenomeni di congestionamento;

... creazione di un terminal per il traffico crocieristico e di un terminal per il servizio traghetti, in modo da rispondere alle richieste formulate dal settore turistico; si vuole così offrire la possibilità di approdo a grosse navi da crociera (cfr. lo studio del PORT NET MED), ai traghetti Tirrenia più grandi (con un flusso soprattutto verso la Sardegna), per ridurre nel complesso il peso dei traffici che attualmente gravitano attorno a Civitavecchia;

... determinare un flusso turistico di considerevole interesse che si possa ripercuotere anche su tutte le altre strutture commerciali esistenti (cantieristica, servizi alberghieri e soprattutto attività ristorative, che nell'area hanno una consolidata tradizione);

... riqualificare il contesto urbano, sia in termini di immagine (riassetto del fronte panoramico sul mare) che di organizzazione funzionale (demolizione delle strutture abusivamente realizzate, realizzazione di aree per la sosta, valorizzazione delle strutture turistiche e delle preesistenze storico-naturalistiche); interventi privati necessari a garantire il livello qualitativo della struttura e la sua "presentazione" al pubblico vengono previsti sugli elementi d'arredo urbano, sull'illuminotecnica;

... permettere la riorganizzazione dei flussi di traffico mediante l'adeguamento infrastrutturale dei percorsi di entrata e di uscita e la differenziazione degli accessi;

... adeguare le trasformazioni economiche e strutturali del bacino portuale a quelle di tutto l'ambito urbano, secondo le logiche di sviluppo e gli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore Comunale attualmente in fase di avanzata discussione.

Complementarietà dell'opera con altri piani e/o progetti

Un nuovo insediamento portuale costituisce una realtà importante per la città ad esso prospiciente, infatti numerose sono le implicazioni di carattere urbanistico che esso determina: occupazione di un esteso tratto di litorale, impatto estetico degli edifici necessari al suo funzionamento, incremento del traffico veicolare, necessità di nuovi collegamenti ferroviari.

Aeroporto "Leonardo Da Vinci"

L'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci è la più importante infrastruttura del centro Italia, il primo aeroporto della capitale e si estende su di una superficie di 15 kmq circa, tutta compresa nel comune di Fiumicino.

Attualmente è in fase di aggiornamento un piano di sviluppo a breve e a medio termine con un orizzonte temporale riferito al 2015, con un traffico previsto di circa 45 milioni di passeggeri annui. Il macro obiettivo di tale piano è arrivare alla saturazione infrastrutturale dell'attuale sedime, garantendo la massima capacità bilanciata in tutti i sottosistemi, piste, piazzali, aerostazioni, parcheggi, viabilità.

Cargo city

La Cargo City nasce come un nuovo ed imponente sistema integrato di trasporto delle merci in Italia, soluzione ideale per favorire l'intermodalità di treni, aerei e tir.

La nuova area all'interno dello scalo aeroportuale di Fiumicino, è attrezzata per permettere uno smistamento ancora più agile delle merci ed è operativa dall'estate 2004.

L'area, nella quale sono presenti anche un edificio per gli spedizionieri ed uno riservato a uffici, servizi e attività commerciali, è collegata a tutti i Terminal Passeggeri e alla stazione ferroviaria dell'aeroporto da un servizio gratuito di navetta.

Verranno inoltre realizzati un hotel di circa 260 stanze ed una stazione di servizio dotata di officina e lavaggio, 2.500 mq di uffici e 12.000 mq. adibiti a magazzini.

Sarà una vera e propria città, pensata e costruita per la gestione delle merci e lo sviluppo del business.

Il porto turistico di Isola Sacra

Il porto contribuirà alla rivalorizzazione del vecchio Faro, attorno al quale sorgerà un piccolo borgo marinaro con residenze, negozi e circoli nautici.

Il bacino sarà costituito da tre aree d'attracco, suddivise da due grandi moli che ospiteranno ciascuno un belvedere e un ampio parcheggio coperto. Prospiciente la banchina di riva, proprio al centro della struttura, sorgerà un centro commerciale di 50 negozi a tema, un albergo (Grand Hotel "Tiber") e un polo di servizi di quartiere per l'area sud di Fiumicino. Tale polo sarà costituito da un centro sanitario, un centro formativo nautico, una delegazione comunale.

Interporto Romano

Tale impianto vede la sua collocazione sul lato nord dell'autostrada Roma - Aeroporto, in adiacenza al nuovo scalo di Cargo City. La piattaforma logistica, con 330.000 metri quadrati di capannoni, servizi alle aziende, uffici doganali, strade e aree di sosta, costituisce il cuore dell'interporto.

Il parco lineare di 52.600 metri quadrati, che attraversa tutta l'area dell'interporto, è fortemente connesso con il ritrovamento di un'importante opera territoriale di epoca romana, una diga costituita da un allineamento di oltre mille anfore e da due canali in muratura. La rete viaria interna e tutte le reti tecnologiche sono progettate al fine di garantire la massima efficienza e rapidità nella circolazione delle merci, sicurezza e facilità di gestione, tutela dell'ambiente e risparmio energetico, nella sicurezza che tali prestazioni permettono di ridurre in modo sostanziale oneri e costi di manutenzione.

Nuovo Ponte della Scafa

L'intervento prevede la realizzazione del nuovo ponte dislocato più ad ovest dell'attuale ponte della Scafa esistente, la costruzione di nuovi tratti della via dell'Aeroporto con relativo allargamento e nuove rampe per l'accesso alla nuova viabilità.

Isolato stazione

Tale progetto in fase di realizzazione prevedeva la costruzione della nuova Sede Comunale, già funzionante, e la costituzione del nuovo centro di Fiumicino.

L'obiettivo di tale progetto consiste nel riordinare e riqualificare una zona semiabbandonata e degradata, compresa tra via delle Ombrine, via di Foce Micina e via Portuense, dotando il più antico nucleo insediativo del Comune di un nuovo motore di attività e di una nuova immagine.

Vi saranno soprattutto uffici, negozi, pubblici esercizi, un grande albergo nell'aerea dell'ex vetreria (che sarà in parte recuperata come memoria di archeologia industriale), un terminal dei trasporti pubblici urbani, ma anche una modesta quantità di abitazioni.

Programma integrato "Fiumicino Nord"

L'area del Programma integrato in oggetto, denominata "Fiumicino Nord" è una porzione di terreno di grandissime dimensioni. I suoi connotati sono molto differenziati: un litorale abbandonato, una borgata abusiva-sanata al suo interno chiamata col nome della sua strada più importante "Pesce Luna" (borgata recentemente inserita nel perimetro di un P.P.A. adottato dal Comune di Fiumicino), appezzamenti di terreno di grandi proporzioni in attesa di altre spontaneità.


Quadro di riferimento ambientale

Considerazioni sulla qualità dell'aria

L'area del comune di Fiumicino relativamente alla qualità dell'aria risente quindi di due elementi principali:

- o l'adiacenza alla costa e l'influenza del regime delle brezze terra-mare;
- o la vicinanza con l'area urbana di Roma e l'effetto isola di calore.

Durante il giorno sopra il mare permangono condizioni neutre o stabili, mentre sulla costa si sviluppano condizioni convettive (Thermal Internal Boundary Layer, TIBL). Questa situazione può avere effetti particolarmente negativi, ad esempio nel caso di emissioni in quota, che vengono trasportate molto concentrate verso l'interno per poi essere rapidamente disperse dalla turbolenza presente nel TIBL.



A questo fenomeno locale si somma nella fascia più interna dell'area comunale (principalmente la piana di Maccarese) l'influenza che l'isola di calore generata dall'abitato romano.

In condizioni come quelle dell'evento sopra descritto l'area di Fiumicino si trova ad essere investita in pieno dal pennacchio urbano di inquinanti prodotti nell'area romana. L'obiettivo che ci si è posti in questo contesto era capire quali fossero le emissioni generate in atmosfera in considerazione dello sviluppo del traffico aereo dell'aeroporto. Per tale aggiornamento si è fatto ricorso al modello previsionale matematico EDMS (Emission and Dispersion Modelling Sistem) sviluppato dalla F.A.A. (Federal Aviation Administration - U.S.A.), attualmente uno degli strumenti informatici più avanzati e largamente utilizzato anche in numerosi aeroporti europei.

Per ciò che riguarda il nuovo porto gli inquinanti da considerare sono costituiti dalle sostanze presenti nei fumi di combustione dei diversi apparati di propulsione delle navi e dei mezzi a terra, oltre che dalle polveri emesse o sollevate durante le operazioni di movimentazione delle merci.

Riguardo all'impatto delle emissioni delle navi sull'abitato vi sono alcune caratteristiche aggravanti (la contiguità delle strutture portuali con il centro abitato; la bassa quota di emissione, corrispondente a quella media - e in qualche caso superiore - degli edifici prospicienti le banchine) e altre che ne diminuiscono gli effetti (la configurazione orografica del territorio, completamente pianeggiante, che facilita l'azione disperdente dei venti e il conseguente rimescolamento dell'aria nei bassi strati; la struttura aperta caratteristica dei moli, ovvero un ambiente aperto e ventilato, privo di ostacoli alla circolazione atmosferica che facilita la dispersione dell'inquinante). Occorre considerare che, a causa della mancanza di una regolamentazione in materia, in linea generale i principali combustibili utilizzati dalle navi possono essere più scadenti di quelli utilizzati nel trasporto terrestre.

Lo scenario post-operam è stato modellato sul periodo di massimo carico delle attrezzature portuali (mese di Agosto) in condizioni di stabilità atmosferica (periodo delle calme estive) con circolazione prevalente a regime di brezza.

Al 2020, ammessa la piena operatività della nuova struttura, le emissioni navali sono di discreta entità, anche se distribuite su un'area piuttosto estesa. Globalmente non si evidenziano situazioni di criticità in termini di superamento dei limiti legislativi stabiliti per la determinazione della qualità dell'aria.

Il pennacchio generato dall'Aeroporto, dal nuovo Porto Commerciale unitamente ai già cospicui livelli di traffico stradale soprattutto sull'asse Roma-Fiumicino potranno comportare situazioni di potenziale criticità, in rapporto all'insorgenza della fascia TIBL in condizioni di stabilità atmosferica. Il rimescolamento degli inquinanti nei bassi strati potrà portare il livello della qualità dell'area da buono a mediocre nell'area di Piana del Sole e Parco Leonardo con punte sino a valori scadenti in occasione di lunghi regimi di alte pressioni e assenza di piogge per periodi altrettanto lunghi.

Mitigazioni

Occorre segnalare che, tra le infrastrutture previste per il nuovo porto, c'è un sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate. In base a un contenimento dei costi gestionali si può presumere che, in esercizio, tale infrastruttura potrà essere adottata dalle navi traghetto e da crociera e, saltuariamente, dalle navi di trasporto merci. L'adozione di tale sistema comporta un abbattimento del quoziente emissivo di circa il 70% rispetto all'alimentazione da bordo.

Prevedendo l'utilizzo di gasoli per il trasporto marittimo con un numero di cetano ≥ 55 , si ha un miglioramento notevole della qualità dell'aria come osservato dal modello con allineamento del valore medio annuale massimo al limite legislativo.

Componente rumore

Lo studio acustico è stato basato sull'analisi delle aree adiacenti all'infrastruttura con riferimento soprattutto alle zone acustiche di appartenenza secondo la zonizzazione comunale (Classificazione secondo Tab. A del DPCM 14.11.1997) e ai valori limite di emissione e di immissione stabiliti dalla normativa vigente (Valori limite Tab. B e C del DPCM 14.11.1997). I modelli matematici utilizzati per il calcolo previsionale di impatto acustico utilizzato sono stati il Software SoundPlan (versione 6.2) per la rumorosità prodotta dal traffico veicolare e il Software INM (versione 6.1) per il rumore prodotto dal traffico aereo. Attraverso l'analisi dei dati di input e in base alle caratteristiche del tracciato stradale e del traffico attuale e futuro si è riusciti ad ottenere i valori stimati con una buona accuratezza e quindi ad analizzare i risultati ottenuti. A tale proposito si osserva che tale metodologia permette di calcolare per ciascun ricettore i livelli equivalenti, diurno e notturno, riferiti al traffico medio previsto e di verificare che tali valori rispettino i limiti di zona previsti dalla normativa di riferimento.

I risultati ottenuti hanno evidenziato una buona rispondenza a quanto prescritto dalla normativa acustica vigente, considerando soprattutto che le zone in cui sono stati riscontrati superamenti dei limiti di zona

imposti dalla vigente normativa sono aree non edificate che rientrerebbero probabilmente nelle zone A e B del vicino aeroporto di Fiumicino quando quella zonizzazione sarà completata. Laddove in fase di realizzazione dell'opera si verificherà il superamento dei limiti imposti dalla normativa vigente, si potrà comunque intervenire con piani di risanamento puntuali sul singolo ricettore. Tale scelta progettuale è dovuta anche all'esigenza di riqualificare le zone adiacenti al Porto di Fiumicino che ad oggi risultano fortemente degradate. Durante il periodo di cantierizzazione dell'opera si valuteranno di volta in volta le lavorazioni previste, per predisporre eventualmente l'installazione di barriere mobili a protezione di possibili ricettori impattati acusticamente.

-una barriera vegetale, costituita da macchia mediterranea, arbusti e alberi, lungo l'autostrada Roma Fiumicino per contenere il rumore all'interno del sedime aeroportuale;

-uscite veloci sulla pista 1 per consentire agli aeromobili in atterraggio di liberare la pista di volo senza l'uso del "reverse";

-rifacimento della piazzola prova motori, con realizzazione di barriere fonoassorbenti e fonoisolanti, allo scopo di ridurre l'immissione di rumore nell'ambiente esterno;

-avvio della riconfigurazione della pineta di Coccia di morto che interferisce con le rotte di decollo dalla pista 2, allo scopo di consentirne l'utilizzo per tutta la sua lunghezza, scaricando ulteriormente la pista 1 e riducendo l'inquinamento acustico sugli abitati di Fregene, Fiumicino e Ostia.

Per la misurazione del rumore aeronautico secondo il metodo sperimentale classico, l'aeroporto "Leonardo da Vinci" è stato il primo scalo in Italia ad avere un sistema di rilevazione in continuo integrato ai tracciati radar e con sensori collocati all'interno del sito aeroportuale e nelle sue immediate vicinanze.

Tale sistema, che è stato operativo per diversi anni, è attualmente in fase di potenziamento ed ammodernamento per permettere una nuova e più completa analisi della situazione. È infatti previsto l'utilizzo di un nuovo software e l'incremento del numero dei sensori rispetto a quelli attualmente installati.

Caratterizzazione della costa, dei fondali e tendenza erosiva

Effetti sulla risorsa idrica

Effetti diretti dei progetti

Gli studi idrogeologici effettuati dall'Autorità Portuale mostrano la situazione piezometrica dell'area e lo stato di salinizzazione dell'acqua di falda. Gli emungimenti agricoli dell'entroterra, soprattutto nei periodi siccitosi hanno causato un forte aumento della salinità dell'acqua di falda.

In questa situazione, il rischio di peggiorare la situazione è legato soprattutto all'eventualità che le opere di scavo necessarie a realizzare il progetto mettano a contatto l'acqua di mare con i sedimenti sabbiosi e ghiaiosi sede delle falde idriche: data la depressione piezometrica che interessa l'area di retro spiaggia, questo causerebbe un forte flusso di acqua marina verso l'interno.

Nel caso in cui gli scavi per le darsene interessassero solamente le argille di colmata, lasciando anche alcuni metri di sedimenti a bassa permeabilità fra il fondo e il primo intervallo permeabile, l'acqua marina rimarrebbe sostanzialmente confinata nei bacini. Se invece gli scavi raggiungessero le sabbie, allora si realizzerebbe quel flusso di acqua salata verso l'interno che farebbe aumentare notevolmente la salinità della prima falda.

Effetti indiretti dei progetti

Il maggiore impatto dell'impermeabilizzazione dei suoli si ha sul flusso delle acque. L'incapacità delle aree impermeabilizzate di assorbire per filtrazione una parte delle acque, aumenta notevolmente lo scorrimento superficiale e può favorire la contaminazione da parte di sostanze chimiche.

Lo scorrimento superficiale aumenta così in volume e in velocità, causando evidenti problemi sul controllo delle acque superficiali, in particolare in occasione di fenomeni di pioggia particolarmente intensi, ed incidendo sulla capacità di ricarica delle falde acquifere.

Ulteriori impatti sono rappresentati dalla compromissione delle funzioni ecologiche del suolo, quali lo stoccaggio di carbonio e la funzione di habitat per il biota del suolo, l'aumento della frammentazione degli habitat e l'interruzione dei corridoi migratori per le specie selvatiche.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione del 95% delle opere a mare e la fascia di waterfront che copre la parte di litorale occupata essenzialmente da servizi pubblici e privati articolati da distese superfici verdi.

Naturalmente si deve a tal proposito considerare il fatto che il porto verrà realizzato in un territorio con una forte concentrazione di aree edificate e occupate da infrastrutture stradali, che unite alle



caratteristiche termiche di alcuni materiali, quale il cemento, determinano un assorbimento del 10% in più di energia solare rispetto ad una corrispondente area coperta da vegetazione.

Considerazioni e mitigazioni

La tipologia delle opere, che non prevede l'escavazione di aree a terra, riduce al minimo il rischio di intrusione improvvisa delle acque marine in falde, ma indispensabili monitoraggi ambientali, operanti durante le fasi di cantiere permetteranno di agire immediatamente in caso tale eventualità si verifichi.

Inoltre, quanto trattato nel paragrafo dedicato alle utenze idriche, fa emergere che l'opera, così come gli interventi limitrofi non prevedono in alcun caso l'emungimento da pozzi.

Componente flora, fauna ed ecosistemi

Secondo le indicazioni fornite, l'area d'intervento essendo fortemente antropizzata, non presenta caratteri naturalistici di particolare interesse. Conseguentemente non si prevedono impatti rilevanti su questa componente ambientale.

I valori della qualità delle acque dell'area marina oggetto dell'intervento sono conformi a quanto indicato nel D.lgs.152/99.

In considerazione delle peculiari caratteristiche del litorale ove verrà ad essere realizzato il Nuovo Porto di Fiumicino, come descritte nello studio d'impatto ambientale, il proponente evidenzia che, dal punto di vista del trasporto solido e dei fenomeni erosivi, l'attuazione dell'intervento non comporterà conseguenze peggiorative lungo il tratto di costa interessata.

Vegetazione

La fascia costiera in esame è stata antropizzata per buona parte della sua estensione, e destinata soprattutto a funzioni di tipo commerciale (porto canale) o turistiche (attività balneari); nelle zone di arenile la vegetazione originaria (formazioni psammofite e macchia mediterranea) è praticamente scomparsa, lasciando il posto a quella tipica dei contesti urbani (alberature isolate o a filari).

Nell'area di studio un'eccezione a questo stato di fatto è rappresentata dalla Tenuta di Coccia di Morto, localizzata a nord di Fiumicino, che conserva intatti i caratteri originari del litorale romano.

L'importanza di quest'area dal punto di vista naturalistico è notevole soprattutto se rapportata al territorio circostante: è stata infatti riconosciuta come S.I.N. (Sito di Importanza Nazionale) ed è stata inserita tra le aree di "tipo 1" (massimo livello di tutela) della "Riserva Naturale Statale del Litorale Romano".

L'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali (quelli meno modificati dall'uomo) ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, ecc.) viene specificato nello stesso titolo della direttiva Habitat (92/43/CEE).

Sono state rilevate le presenze agricole di maggior rilievo per estensione, condizioni di frammentarietà e presenza di specie diffuse, distinguendo sostanzialmente due zone:

- la prima è una zona marginale che si pone come filtro tra gli ultimi insediamenti di Fiumicino nord e la riserva di Coccia di Morto; è caratterizzata da aree incolte e in stato di evidente abbandono nella fascia a contatto con il mare e lungo il confine della tenuta Coccia di Morto, mentre la parte restante compresa tra via del Pesce Luna e via di Coccia di Morto risulta ancora utilizzata a seminativo prevalentemente irriguo.

- l'altra zona è localizzata a Isola Sacra, nell'entroterra tra il canale collettore delle acque basse e il fiume Tevere; si tratta di un'area che risulta ancora prevalentemente rurale con presenza di seminativi prevalentemente irrigui. Si segnala che nella parte più interna di Isola Sacra, verso Capo Due Rami e quindi al di fuori dell'area di studio, l'area rurale assume un altissimo valore ambientale e storico-archeologico e risulta infatti inserita nel territorio della Riserva del Litorale.

Nel territorio in esame sono presenti esclusivamente corsi d'acqua artificiali: la Fossa Traiana, il più importante canale dell'area, e i canali di bonifica presenti in particolare nell'area di Isola Sacra. La vegetazione riparia ad essi associata è rinvenibile solo a tratti

PREMESSO che sulla base dello Studio Trasportistico del Sistema viario Roma-Fiumicino redatto per il Comune di Fiumicino da Steer Davies Gleave (agosto 2005), le previsioni a lungo termine nell'anno 2015, basate sulla realizzazione di:

- nuovo porto commerciale di Fiumicino
- Nuovo interporto: realizzato al 100%
- Aeroporto L. Da Vinci : che con la nuova Cargo City, due nuovi alberghi, il quinto modulo dei parcheggi coperti e una seconda torre uffici

- Commerciti 100%
- Nuova Fiera di Roma con 2.000.000 di visitatori annui pari al 100%
- NPP23 SPI secondo il dimensionamento previsto al 2015- 9500 abitanti

e prevedono i seguenti interventi del sistema infrastrutturale:

- il completamento delle complanari dal G.R.A. fino a Fiumicino,
- l'implementazione del trasporto pubblico su ferro fino al 28%: ipotizzando interventi di potenziamento del servizio ferroviario di FMI e Leonardo Express.
- la realizzazione di tutti gli interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale previsti nel Comune di Fiumicino (via Coccia di Morto, via di Foce Micina,)
- il potenziamento dei collegamenti alla Portuense e il suo ammodernamento

e nel contempo evidenziano i seguenti risultati delle simulazioni di traffico :

- le condizioni di marcia sull'autostrada Roma.-Fiumicino si mantengono al livello D - caratterizzato da alte densità ma ancora da stabilità di deflusso- scendendo al livello E solo per un breve tratto in corrispondenza dell'innesto con la complanare nord.
- il livello di servizio sulla parte extraurbana della via Portuense migliora sensibilmente (livello B-C) ad eccezione della rotatoria della Fiera già descritta e analizzata nello scenario al 2010 per la quale sono previsti interventi di ampliamento e adeguamento non considerati in questa simulazione
- la rete a nord di Fiumicino rimane in buone condizioni di viabilità grazie agli interventi in via Coccia di Morto
- all'interno dell'abitato risulta maggiore il traffico su via Portuense che mantiene comunque un livello di servizio D
- l'aumento di traffico sulla A12 comporta solo un lieve peggioramento che consente di mantenere un livello di servizio C grazie agli interventi infrastrutturali previsti ; anche la rampa di uscita dalla A12 verso Fiumicino risulta ad un livello di servizio D.
- la SS 296 già piuttosto critica allo stato attuale peggiora ulteriormente anche perché non è stato previsto alcun adeguamento infrastrutturale

CONSIDERATO che lo studio trasportistico, presentato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia a cura della Società AemiliaStudio, prevede nello scenario post-operam 2, avvalendosi di una simulazione trasportistica, l'introduzione della linea ferroviaria che permette una leggera riduzione dei flussi;

CONSIDERATO che le previsioni individuate nel Piano Regolatore Portuale, e nei relativi studi correlati, in merito all'accessibilità su gomma e su ferro nell'area portuale, non trovano ancora riscontro in proposte progettuali compiute e condivise dai diversi soggetti competenti al rilascio delle relative autorizzazioni,

CONSIDERATO che non sono ancora stati definiti i necessari strumenti di programmazione finanziaria finalizzati allo stanziamento delle risorse finanziarie delle opere infrastrutturali;

CONSIDERATO che il Corridoio del Trasporto Pubblico denominato C5 programmato dalla Provincia di Roma e approvato dal Comune di Fiumicino prevede l'utilizzo, per il trasporto su gomma, del sedime della linea ferroviaria Regionale per Fiumicino attualmente dimessa;

CONSIDERATO che questa Autorità ha rilasciato parere favorevole al solo progetto definitivo del primo lotto della viabilità accessoria all'Autostrada Roma-Fiumicino dell'ANAS, che si estende dal Grande Raccordo Anulare allo svincolo con l'Autostrada A12 per Civitavecchia;

RITENUTO che la programmazione e progettazione di un sistema infrastrutturale su gomma e ferro, fattibile sotto il profilo tecnico e economico, sia un requisito essenziale per l'attivazione delle opere portuali, in grado di garantire la sostenibilità della complessiva operazione;

CONSIDERATA la necessità di verificare con informazioni più dettagliate la compatibilità delle opere a terra previste dalla variante sia con l'attuale tessuto urbano e con le attività in essere nell'area litoranea (raffinerie, ecc.) sia con la pianificazione urbanistica del Comune di Fiumicino;





CONSIDERATO altresì che il piano proposto non definisce nel dettaglio le necessarie opere a servizio dell'attività portuale, ed in particolare il sistema dei parcheggi e dell'accesso agli stessi, le infrastrutture terziarie e di servizio dell'area del *water front*, la sistemazione definitiva del riassetto urbano dell'area portuale e delle relazioni con il contesto urbano, che dovranno essere oggetto di uno specifico procedimento di VIA regionale;

CONSIDERATO peraltro che il piano, così come presentato dal soggetto proponente, non ha previsto impatti significativi sull'assetto ambientale costiero e che invece in sede di valutazione questa Autorità ritiene che la dimensione e l'ubicazione delle opere portuali possano indurre effetti negativi sull'erosione costiera del tratto di litorale sotteso al porto e sugli habitat naturali presenti nell'area;

CONSIDERATO infine che non sono previste idonee opere di compensazione ambientale, nonché opere di compensazione legate al riassetto urbano dell'area prospiciente il nuovo porto, e che tali opere dovranno costituire parte integrante del piano;

CONSIDERATO che questa Autorità ritiene che debbano essere individuate da parte del soggetto proponente le necessarie misure di garanzia per eventuali "danni ambientali" derivanti dalle opere portuali, da concordarsi tra i soggetti competenti alla tutela ambientale del litorale laziale (Ministero Ambiente, Regione Lazio, ARDIS);

RITENUTO pertanto che l'attuale assetto del Piano Regolatore Portuale non permette una chiara quantificazione dei fattori di valutazione ambientale necessari ad esprimere un definito giudizio sull'effettiva validità delle soluzioni progettuali e, soprattutto, degli effetti presumibili sull'ambiente indotti dalla realizzazione dell'intervento in esame.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Il giudizio positivo di compatibilità ambientale della variante al Piano Regolatore Portuale (PRP) di Fiumicino è condizionato alla presentazione di una proposta progettuale in grado di rispondere compiutamente e in maniera sostenibile alle carenze sopra esposte.

Si richiede che la valutazione conclusiva della suddetta proposta progettuale dovrà essere espressa nell'ambito di un tavolo congiunto con i soggetti competenti in materia ambientale chiamati ad emanare il provvedimento finale di VIA nazionale.

Il mancato soddisfacimento della suddetta condizione si ritiene che non possa dare seguito al completamento della presente procedura di impatto ambientale.

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. Paola Pelone

[Handwritten signature]



Il Dirigente dell'Area
Arch. Luca Colosimo

[Handwritten signature]

Il Direttore della Direzione
Arch. Giovanna Bargagna

[Handwritten signature]

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

[Handwritten signature]
Arch. Roberto Forelli
Dirigente Area