

Progetto	Polo di Convergenza turistica Civitavecchia Porto
Proponente	Comune di Civitavecchia
Ubicazione	Comune di Civitavecchia Provincia di Roma Località Fiumaretta

Registro elenco progetti n. 42/2017

**Pronuncia di Valutazione di Impatto Ambientale
ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.**

ISTRUTTORIA TECNICO-AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone _____	IL DIRETTORE DELL'AREA Ing. Flaminia Tosini _____

Preso atto che, come previsto all'art. 23, comma I, parte II del suindicato Decreto Legislativo, in data 16/06/2017 il sig.re Riccardo Rapalli in qualità di legale rappresentante del Comune di Civitavecchia, ha depositato presso l'Area V.I.A., nonché presso la Provincia di Roma e il Comune di Civitavecchia, gli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale e ha provveduto alle misure di pubblicità sul quotidiano "la Notizia" l'annuncio di avvenuto deposito, ai sensi dell'art. 24, comma 2, parte II del D.Lgs. 152/2006.

Il progetto e lo studio di cui sopra sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 42/2017 dell'elenco.

Nel termine di 60 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico, ai sensi dell'art. 24, comma 4, parte II del D.Lgs. n. 152/06;

Nei termini di cui agli art.24, comma 4 e art.25, comma 3, parte II, del D.Lgs. n.152/06, non sono pervenute osservazioni.

PROCEDURA:

La scrivente Area ha richiesto integrazioni con prot.n.358183 in data 13/07/2017 e nell'ambito del procedimento di VIA, la Direzione Regionale Risorse Idriche, Difesa del Suolo e Rifiuti, ha richiesto integrazioni con nota prot.n.458496 del 14/09/2017.

In data 3/10/2017 con prot. 495540 il Comune di Civitavecchia ha richiesto la sospensione dell'istruttoria dell'intervento in attesa che, in sede di espletamento della Conferenza dei Servizi indetta dallo stesso Comune di Civitavecchia, venissero chiarite alcune modifiche al progetto per adeguarlo alle esigenze dell'Autorità Portuale di Civitevecchia e a problematiche relative alla parte di intervento ricadente nell'area interessata interessata da aree perimetrate ai sensi delle Norme di Attuazione del Piano per l'Assetto Idrogeologico.

Sulla base delle sopracitate problematiche emerse in fase di Conferenza dei Servizi, il progetto è stato modificato e pertanto è stata redatto il nuovo S.I.A..

In data 26/03/2019 il sig.re Riccardo Rapalli in qualità di legale rappresentante del Comune di Civitavecchia, ha depositato presso l'Area V.I.A., nonché presso la Città Metropolitana di Roma e il Comune di Civitavecchia, gli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale e ha provveduto alle misure di pubblicità sul quotidiano "la Notizia" del 22/03/2019 l'annuncio di avvenuto deposito, ai sensi dell'art. 24, comma 2, parte II del D.Lgs. 152/2006.

In data 29/03/2019 prot.n.247870 la scrivente Area ha comunicato agli Enti interessati l'avvenuta pubblicazione nel proprio sito web degli elaborati di progetto e dello studio di impatto ambientale, si specifica che la stessa è disponibile in formato digitale al seguente link:

<https://regionelazio.box.com/v/VIA-042-2017> (nel box è presente il progetto presentato nel 2017 e l'adeguamento presentato nel 2019) e ha richiesto le autorizzazioni e/o pareri di competenza onde consentire una valutazione complessiva da parte di questa autorità Ambientale come previsto dall'art.26 del D.Lgs 152/06, al fine dell'emissione del giudizio di competenza.

Esaminati gli elaborati e le integrazioni trasmessi.

- Progetto urbanistico
- Relazione urbanistica
- Progetto architettonico
- Relazione architettonica
- Documentazione fotografica
- Relazione geologica
- Relazione vegetazionale
- Computo metrico estimativo
- Relazione idraulica preliminare
- SIA
- Sintesi non tecnica

In data 28/05/2019 con prot.404979 la scrivente Area ha richiesto integrazioni di seguito sintetizzate allegando le note:

- Regione Lazio, Direzione regionale Agricoltura, Promozione della Filiera e della Cultura del Cibo, Caccia e Pesca-Area Usi Civici, Credito e Calamità Naturale prot.n°291723 del 12/04/2019 acquisito con prot.n°351298 del 9/05/2019;
- Mibac, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio acquisita con prot. 320101 del 24/04/2019,

richiedendo inoltre l'acquisizione dell'Autorizzazione Paesaggistica e del Parere dell'Autorità di Bacino.

In data 11/06/2019 prot.n.446432 il Comune di Civitavecchia al fine di far fronte alle richieste pervenute e tenuto conto della complessità dell'iter procedurale e della documentazione tecnica da produrre ha richiesto una proroga dei termini di 180 giorni per la presentazione delle integrazioni.

In data 14/06/2019 con prot.455586 la scrivente Area ha accolto la richiesta di proroga dei termini di 180 giorni per la presentazione delle integrazioni allegando la nota del MIBAC acquisita con prot.n.407269 del 28/05/19.

In data 03/12/2019 ns prot.n.981288 il Comune di Civitavecchia ha consegnato le integrazioni e richiesto la rittivazione della procedura di VIA.

Esaminati gli elaborati e le integrazioni trasmessi.

- dlgs_00208_29-11-2019
- Pianta
- Planivolumetrico_e_dotazioni_urbanistiche
- Progetto
- Prospetti
- Relazione architettonica
- Relazione urbanistica
- Sezioni
- SIA integrazioni

In data 09/12/2019 prot.n.997289 la scrivente Area ha comunicato agli enti coinvolti l'avvenuta consegna delle documentazione integrativa.

In data 31/01/2020 prot.n.88286 è stato acquisito il parere paesaggistico ex art.146 comma 7 DLgs42/2004 della Direzione Regionale per le Politiche abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata Roma Capitale e Città Metropolitana.

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

Quadro progettuale

L'area oggetto dell'intervento è sita nel quadrante settentrionale del Comune di Civitavecchia, in località "Fiumaretta", in stretta prossimità con l'accesso principale al porto passeggeri. L'area è ricompresa tra la via Aurelia, la Civitavecchia Viterbo, ed il carcere. L'area individuata risulta avere dimensioni pari a circa 640.000 mq ed è distinta in catasto al Comune di Civitavecchia al Foglio n°15 particelle n° 12, 34p, 35p, 66, 143, 162, 297p, 298,307, 339, 341, 342P, 347p, 349 e al Foglio n° 13 particella 637p. Tutte le aree dell'ex centrale di "Fiumaretta" all'interno delle quali ricade il progetto, hanno ormai abbandonato le loro funzioni originarie e sono attualmente utilizzate in forma provvisoria come uffici e/o servizi.

Il welcome centre ha lo scopo di filtrare il sistema di arrivo al porto dei croceristi. E' collegato direttamente con l'Outlet seppur mantenendo una sua autonomia gestionale oltre che funzionale. E' organizzato, su un piano rialzato rispetto alla strada sottostante posta a quota 0.00, in un grande salone vetrato di circa 5.300 mq con un'ampia area ristoro e terrazza panoramica poste al terzo livello. Per consentire una maggiore fruibilità di quest'ultimo livello

è stato appositamente studiato un doppio collegamento: un accesso interno dal secondo livello del welcome centre attraverso un sistema di scale e ascensori, un secondo accesso avviene direttamente dall'esterno dell'edificio ed è costituito da due rampe. Il welcome centre costituisce l'accesso all'Outlet.

Il grande salone fa inoltre da accesso ad una passerella pedonale aerea che lo collegherà direttamente con l'aerea portuale, scavalcando sia la strada che la ferrovia.

Dallo stesso è inoltre prevista la futura realizzazione di un collegamento interrato che andrà a costituire il primo tratto di collegamento con la futura nuova stazione prevista lungo la linea ferroviaria al di là della via Aurelia.

Architettonicamente il Welcome Centre si definisce come spazio chiuso e quindi climatizzato ma completamente trasparente in quanto totalmente vetrato. Così come la galleria del Outlet, un sistema di schermatura solare di tipo meccanico permette di agire con effetti bioclimatici sulla climatizzazione dell'intero complesso edilizio.

In adiacenza rispetto alla terrazza panoramica è inoltre previsto un sistema di cogenerazione ed un impianto di pannelli fotovoltaici per soddisfare i requisiti di ecosostenibilità e garantire la climatizzazione interna.

Al livello primo, in corrispondenza del volume del Welcome Centre, vi è l'accesso carrabile al parcheggio che comprende il terminal per gli autobus/navette (per un totale di 33 stalli) un sistema di ascensori scale e scale mobili mette in collegamento il grande salone di accoglienza con il livello primo

Dal punto di vista degli standard urbanistici come già evidenziato nella Relazione Tecnica Urbanistica (TAV - 02) l'intervento prevede il reperimento delle aree necessarie al soddisfacimento degli standard richiesti dal D.M. 1444/68 in parte (verde pubblico) lungo il lato nord dell'intervento dove è previsto un ampio parco attrezzato con aree gioco ed una pista ciclabile, mentre la relativa superficie a parcheggio a raso è ricavata in adiacenza al parco verde. L'accesso a dette aree è controllato da un sistema di barriere automatiche anche al fine di impedirne l'accesso in caso di previsione di potenziali

L'Outlet Porto si struttura come un area commerciale completamente chiusa e destinata all'uso dei croceristi che trovano qui la possibilità di effettuare acquisti di vario genere ed in gran parte non disponibili nel tessuto commerciale esistente a Civitavecchia. L'edificio si ispira formalmente alla tradizione dei magazzini portuali, da Genova a Trieste ad in genarle a tutti i grandi porti, con una facciata esterna ritmata dalla funzione interna che ripete un modulo tipicamente ripetitivo. All'interno dell'edificio è stato creato un percorso ad anello coperto da una vetrata di circa 4.000mq arricchita da sistemi meccanici di schermatura solare che agisce con effetti bioclimatici sulla climatizzazione dell'intero complesso edilizio.

Sulla Galleria si affacciano i vari negozi (circa 70) con superfici differenziate da un minimo di 65 mq ad un massimo di 1.400mq al fine di rispondere alle varie esigenze commerciali aggregandosi lungo un percorso a larghezza variabile con prospetti formalmente differenziati al fine di creare un'immagine più articolata arricchita da colori e distribuzione della facciata differenziati.

All'Outlet Porto si accede pedonalmente dal Welcome Centre o attraverso un gruppo di scale, ascensori e rampe mobili collegate al sottostante parcheggio posto al primo livello ed al mezzanino, ciascun livello è diviso in due comparti.

Ogni unità commerciale è completata da un area servizi ed un magazzino e la maggior parte di esse sono direttamente collegate ad un'area esterna con funzione di carico e scarico.

L'intero outlet è situato al secondo livello (quota +5.60), perciò l'accesso all'area carico e scarico merci avviene attraverso due rampe, rispettivamente di accesso e di uscita, collocate lungo la parte settentrionale dell'area di intervento.

Il parcheggio, situato al primo livello (quota +0.00), è accessibile direttamente dalla strada nella parte settentrionale dell'area d'intervento, e da una rampa posizionata in prossimità della rotatoria che si attesta su via Aurelia. Il piano ammezzato (quota +2.80) è reso accessibile attraverso opportune rampe poste parallele agli ingressi del primo livello.

Date le peculiarità morfologiche e infrastrutturali appena citate il progetto:

non provvede a operazioni di sbancamento e livellamento di notevole entità;

propone una generale sistemazione dell'area limitandosi ad adeguare le quote di imposta delle nuove volumetrie alle quote reali esistenti;

rispetta fortemente la morfologia del contesto e la ripartizione delle funzioni in esso previste si adeguano anche al contesto insediativo dell'intorno;

inserisce le nuove volumetrie in modo tale da lasciare tra l'edificato ed il contesto paesaggistico ampi spazi liberi: corridoi visivi che possano permettere la percezione dei limitati elementi naturali presenti;

inserisce le nuove volumetrie in maniera libera e ben distanziata senza enfatizzare una precisa direzione di sviluppo o una barriera edificata evitando di marcare eccessivamente il "segno" urbanistico delle nuove volumetrie.

Quadro programmatico

Il progetto del "Polo di convergenza turistica Civitavecchia-Porto", è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 90 del 12.11.2015.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 101 del 26.10.2016 sono state definite le controdeduzioni alle osservazioni presentate al progetto del "Polo di convergenza turistica Civitavecchia-Porto" a seguito della quale si è proceduto a convocare la Conferenza dei servizi ;

In data 04.12.2017 si è svolta la prima seduta della Conferenza dei Servizi in forma simultanea;

A seguito delle esigenze emerse in CdS circa l'armonizzazione delle funzionalità infrastrutturali Città-Porto si è sospesa la CdS per procedere all'adeguamento progettuale. Parallelamente In data 16/06/2017 con registro in elenco n. 42/17 è stata presentata l'istruttoria per la V.I.A. e successivamente n data 03/10/2017, con riferimento alla comunicazione della Regione Lazio Area VIA, del 27/06/2017 prot. n. 0325372, il Dott. Riccardo Rapalli in qualità di RUP del procedimento in oggetto ha richiesto la sospensione dell'istruttoria dell'intervento in oggetto in attesa che, in sede di espletamento della Conferenza dei Servizi, venissero chiarite alcune modifiche del progetto alle esigenze dell'Autorità Portuale di Civitavecchia ad alle problematiche relative alla parte di intervento ricadente nell'area interessata dell'area sottoposta a PAI.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 44 del 23.04.2018 è stato quindi approvata la revisione del progetto del "Polo di convergenza turistica Civitavecchia-Porto".

Con deliberazione del Consiglio Comunale n.96 del 22.11.2018 sono state definite le controdeduzioni alle osservazioni presentate al progetto del "Polo di convergenza turistica Civitavecchia-Porto".

Valutazione degli impatti e misure di mitigazione

Per quanto riguarda il sistema della mobilità si ritiene che durante la fase di realizzazione delle opere si potrà avere un aumento dei volumi di traffico dell'area. Durante la fase di esercizio non è previsto alcun incremento dei volumi di traffico rispetto alla situazione attuale visto che l'intervento ha l'obiettivo principale di offrire un servizio al grande flusso di turisti provenienti dalle navi da crociera e quelli in partenza ed in arrivo dai collegamenti marittimi delle diverse località turistiche. L'unico aumento di flusso potrebbe essere quello legato alla mobilità dei futuri addetti ai lavori del Polo Turistico.

L'impianto infrastrutturale del nuovo polo si propone non solo di sostenere la mobilità prodotta, anche se di modesta entità, dalle attività che vi si andranno ad insediare, ma anche quello di creare un nuovo collegamento tra la strada Statale Aurelia ed il raccordo autostradale. L'infrastruttura prevista apporterà all'area vasta di intervento un migliore deflusso del traffico veicolare in uscita dal centro abitato agevolando ulteriormente da una parte l'immissione nel raccordo autostradale dei veicoli provenienti dal centro abitato o dall'Aurelia in direzione nord e dall'altra agevola coloro che provengono dal raccordo autostradale e si dirigono verso l' Aurelia in direzione nord, dando così un po' di respiro alla rotatoria posta a sud dell'area di intervento che collega il porto con la s.s. Aurelia ed altre infrastrutture che garantiscono l'accesso al centro storico . Le opere previste sul sistema della mobilità sono le seguenti:

realizzazione di una viabilità trasversale di collegamento tra il raccordo autostradale Civitavecchia-Orte e la SSI Via Aurelia,;

realizzazione di un nuovo accesso al lotto e creazione di un incrocio a raso lungo la SSI Via Aurelia;

realizzazione nuova viabilità interna al lotto con rotatoria con accesso ed uscita regolati da due incroci a raso, il primo sulla SSI Via Aurelia ed il secondo sulla nuova viabilità descritta al punto 1;

realizzazione percorso ciclo-pedonale nell'area destinata a verde pubblico e gioco posta nella parte nord del lotto;

passerella aerea per il collegamento pedonale diretto con il porto;

Ipotesi di un' eventuale collegamento meccanizzato con il terminal ferroviario post ad est dell'area di intervento.

Per quanto riguarda l'uso attuale dei suoli, emerge che la sostanziale mancanza di vegetazione determina un mancanza di impatti specifici pur se si provvederà alla totale eliminazione degli elementi presenti, privi di ogni valore.

Le opere non modificheranno le percentuali di impermeabilizzazione del sito. Le superfici a parcheggio e i camminamenti pedonali possono essere realizzate con erborelle mantenendo pertanto una permeabilità ove oggi presente o assente. Inoltre si realizzeranno aree verdi anche su tratti oggi coperti da asfalto

L'intervento in oggetto si pone infatti nell'ottica sia di un processo di riqualificazione urbana di ambito locale che di un progetto di sistemazione e recupero di un'esistente situazione di abbandono.

Per quanto riguarda l'atmosfera, la realizzazione delle nuove opere comporterà degli impatti su tale componente, sia in fase di realizzazione delle opere, che in fase di esercizio.

In fase di realizzazione delle opere le maggiori emissioni in atmosfera saranno date dal transito dei mezzi necessari all'approvvigionamento del cantiere e delle macchine operatrici all'interno del cantiere stesso.

Durante la fase di esercizio, invece, non si prevede un notevole aumento del numero dei veicoli, presenti e transitanti sia nell'area di intervento che nelle zone limitrofe, in quanto l'intervento in esame non nasce con l'obiettivo di attrarre nuovi turisti, ma con quello di offrire dei servizi ai già numerosi turisti che già vi transitano.

L'unico aumento di traffico potrà essere attribuito all'incremento di posti di lavoro che il nuovo intervento genererà.

Dall'analisi del traffico automobilistico attualmente presente lungo la strada statale Aurelia e il raccordo autostradale Civitavecchia-Orte e dalle ipotesi di miglioramento del traffico previste dal PGTU, si rileva che esso sia già piuttosto notevole nel solo tratto in entrata al centro storico ma non presenta particolari problematiche a ridosso dell'area di intervento.

L'intervento genererà un piccolo incremento del traffico veicolare, tuttavia, come evidenziato nel paragrafo relativo alla mobilità, la realizzazione delle opere pubbliche accessorie e complementari consentirà, pur in presenza di modificati volumi di traffico, un netto miglioramento delle condizioni di circolazione, che permetterà di limitare al massimo il possibile inquinamento prodotto dal traffico stradale.

Il traffico aggiuntivo risulterà infatti essere solo una parte marginale rispetto al numero di veicoli già presenti e transitanti nell'intorno del sito d'intervento. Si ribadisce l'adozione di sistemi tecnologici di produzione energetica a cogenerazione e trigenerazione nel momento in cui si passerà alla progettazione esecutiva dell'intervento.

Tali sistemi permetteranno di generare energia elettrica e termica in maniera più efficace e conveniente contribuendo a ridurre sensibilmente i consumi energetici e a diminuire le emissioni di CO₂ nell'atmosfera con una notevole riduzione dell'impatto sull'ambiente.

Le macchine utilizzate, cogeneratore, assorbitore termico, scambiatori, torri evaporative, etc. non includeranno l'uso di sostanze pericolose e l'emissione di anidride carbonica diminuirà di circa 250gr per kwh prodotto rispetto all'utilizzo di tecnologie ordinarie.

Per quanto riguarda gli aspetti floristici, vegetazionali e faunistici la costruzione di nuove volumetrie e la modificazione dell'assetto floristico-vegetazionale e della configurazione dei suoli altererà la percezione visiva del contesto.

La realizzazione dell'intervento porterà in realtà degli effetti positivi dal punto di vista dell'assetto vegetazionale.

L'attuazione dell'intervento porterà alla creazione di un nuovo paesaggio e alla scomparsa di una area libera fortemente degradata e comunque povera di vegetazione.

Si provvederà ad una pulizia complessiva del sito di intervento con contestuale rimozione della vegetazione arborea e arbustiva di tipo incolto/infestante.

Saranno messe a dimora numerose essenze arboree e arbustive arricchendo la dotazione floristica dell'area e, nei limiti del possibile, ricreando habitat tipici della zona.

La percezione dell'area – che viene modificata dall'intervento proposto – è comunque mitigata da un accurato studio planivolumetrico che lascia ampi canali visivi sia in senso longitudinale che trasversale tra i corpi edilizi liberamente disposti senza segnare in maniera forte un particolare asse/barriera di sviluppo dell'edificio,

Per quanto riguarda la percezione dell'intervento, si propone di attenuare l'effetto dell'inserimento delle nuove volumetrie con idonee barriere verdi, attraverso l'impianto di specie arboree e specie arbustive di effetto cromatico.

Nel progetto del sistema del verde, va tuttavia prestata attenzione alla scelta delle alberature di arredo così come raccomandato nelle prescrizioni a carattere vegetazionale formulate più avanti.

In prossimità dei margini della sede stradale potranno essere impiantate quinte verdi per l'attenuazione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Il progetto edificatorio non comporta una perdita di suolo potenzialmente agricolo e non costituisce un problema sostanziale dal punto di vista ecologico; né si ravvisano impatti a sistemi faunistici o floristici di rilievo. I pochi elementi verdi non costituiscono elementi di valore e possono essere eliminati nel quadro di uno specifico piano del verde con previsione di nuove piantumazioni sia lungo la viabilità di accesso che all'interno delle varie aree destinate a verde pubblico e privato.

Tutte le piante messe a dimora saranno scelte in base alle potenzialità di sviluppo degli apparati radicali ed aereo, evitando di inserire specie di forte vigore vicino a manufatti di ogni tipo. Tutte le piante messe a dimora saranno inoltre dotate di opportuna tazza e se del caso protette da elementi di dissuasione antitraffico; in modo particolare vanno curate le tazze delle piante messe a dimora in punti circondati da superfici impermeabilizzate (strade, marciapiedi, ecc.) dotandole di ampia superficie libera circostante;

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici è palese che l'intervento in oggetto sarà destinato necessariamente a modificare l'attuale equilibrio percettivo dei luoghi, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, in conseguenza alla realizzazione degli edifici previsti.

La fase di cantiere prevede la modifica percettiva per un periodo limitato di tempo il cui effetto si estinguerà alla fine del periodo di realizzazione.

La fase di esercizio prevede invece una modifica dell'equilibrio percettivo dei luoghi in modo irreversibile.

Tuttavia, il sito d'intervento non appartiene direttamente a percorsi panoramici o visuali degne di nota e non presenta nessuna essenza di pregio vegetazionale.

Si può concludere che il progetto apporterà delle modifiche positive dal punto di vista paesaggistico grazie all'introduzione di essenze tipiche della zona e anche grazie alla realizzazione di nuove volumetrie caratterizzate da un armonioso rapporto con gli allineamenti storici dell'area.

L'intervento non è inserito all'interno di tessiture territoriali preesistenti per cui non sono previste opere di mitigazione nei confronti delle stesse.

Il planivolumetrico di progetto prevede l'edificazione tramite realizzazione di volumetrie articolate in parte di grande superficie ma di bassa altezza ed in parte più alte ma più contenute come superficie. I corpi di fabbrica si allineano al tessuto storico dell'area e sono mantenendo tuttavia un'ampia distanza tra di loro e una adeguata distanza dalla via Aurelia da considerare quale asse di approccio visivo più importante.

L'intervento prevede la realizzazione di una serie di interventi a verde di arredo in tutte le aree a verde.

Le mitigazioni prevedono l'inserimento di ulteriori sistemazioni di elementi arborei e vegetazionali, soprattutto in corrispondenza del parco pubblico situato nella porzione nord dell'area di intervento.

I pochi parcheggi esterni saranno organizzati con stalli in green block alternati a delle aiuole contenenti le alberature sempreverdi con chioma scolpita poste in forma libera.

Tutti gli stalli saranno serviti da un percorso pedonale che permette di raggiungere gli altri spazi pedonali senza sovrapporsi ad i corselli di manovra.

Le essenze saranno accuratamente mantenute al fine di rimanere di altezza contenuta così da non ostacolare la vista. La fase di realizzazione delle opere comporta l'apertura di un'area di cantiere ben circoscritta e limitata al sito d'intervento. Durante tale fase, la cui durata è stimata in circa due anni, le lavorazioni ed i macchinari impiegati cambieranno l'aspetto dei luoghi, seppur in maniera del tutto temporanea; gli effetti si estingueranno alla fine della fase di realizzazione. Le misure di mitigazione da prevedere in questa fase sono strettamente legate al mascheramento dell'area di cantiere. Per quanto riguarda l'impianto di illuminazione del cantiere sarebbe opportuno adottare un sistema che permetta di limitare il contributo all'inquinamento luminoso della zona d'intervento.

Per quanto riguarda il rumore, le destinazioni d'uso previste dalla realizzazione del Polo turistico in oggetto non costituiscono direttamente fonte di emissioni atmosferiche o acustiche e non si prevedono grandi effetti connessi all'incremento di traffico veicolare che potrà essere riconducibile ai soli lavoratori che dovranno raggiungere il Polo.

Peraltro nell'area circostante l'intervento non sono presenti ricettori sensibili.

Gli effetti sul nuovo clima acustico sono da riferire a due particolari condizioni:

La presenza del cantiere (fase in operam)

La configurazione futura con la presenza delle nuove volumetrie e del nuovo assetto stradale derivante dalla realizzazione delle opere accessorie e complementari sulla viabilità.

Le sorgenti di rumore da considerare nella fase di cantierizzazione sono il traffico attratto e le sorgenti fisse di cantiere.

Viste le caratteristiche dimensionali dell'infrastruttura viaria e la localizzazione in ambiente aperto e sostanzialmente lontano da zone esclusivamente residenziali, si ritiene che l'impatto acustico dovuto al traffico pesante di cantiere possa essere sostanzialmente contenuto.

Le sorgenti introdotte dalle nuove attività commerciali svolte all'interno dei fabbricati non dovrebbero rappresentare una fonte sonora di particolare potenza.

Tuttavia l'analisi del planivolumetrico di progetto evidenzia che tutti i fabbricati previsti saranno posizionati a notevole distanza da qualunque recettore esistente (fabbricati ad uso residenziale) per cui si ritiene che le eventuali sorgenti fisse possano rappresentare un impatto abbastanza contenuto.

Ulteriori sorgenti sonore introdotte dall'intervento riguarderanno invece il traffico attratto cioè i flussi veicolari richiamati dalla presenza delle nuove attività. Più specificatamente, per quanto riguarda il polo commerciale l'intervento prevede numerosi stalli di parcheggio per autovetture (tra parcheggi di uso pubblico e privati) a cui si devono aggiungere i mezzi necessari a rifornire di merci i vari fabbricati.

La distanza dei vari piazzali di parcheggio e carico/scarico da qualunque recettore esistente (fabbricati ad uso residenziale) consente di ritenere comunque abbastanza contenuto l'inquinamento sonoro dovuto ai flussi veicolari che entreranno ed usciranno dall'area.

Dalle simulazioni trasportistiche è emerso inoltre che la realizzazione contestuale delle opere accessorie e complementari da attuare sul sistema della viabilità esterna permetterà di risolvere alcune notevoli criticità che affliggono la situazione attuale provvedendo a migliorare di conseguenza il clima acustico derivante dai maggiori flussi veicolari previsti lungo i principali assi di accesso all'area (creazione di un ulteriore collegamento tra via Aurelia ed il raccordo autostradale).

Pertanto si può considerare che gli effetti dal punto di vista acustico prodotti dall'intervento in esame sul territorio, risultano tali da non modificare sostanzialmente il clima acustico esistente.

Inoltre, considerate le indicazioni ed i limiti di immissione e di qualità già previsti dallo strumento di zonizzazione acustica comunale si ritiene che il clima acustico in fase di esercizio sarà conforme a quello indicato dalle tavole di zonizzazione acustica vigente.

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, dal tecnico Carlo Terzoli, iscritta all'Albo professionale degli Architetti di Roma al n°8271, che ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi dell'art.76 del D.P.R. del 28/12/2000,n.°445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura;

CONCLUSIONI

CONSIDERATO l'area oggetto dell'intervento è sita nel quadrante settentrionale del Comune di Civitavecchia, in località "Fiumaretta", in stretta prossimità con l'accesso principale al porto passeggeri, l'area è ricompresa tra la via Aurelia, la Civitavecchia Viterbo, ed il carcere.

CONSIDERATO che l'intervento si configura come lo strumento supporto al servizio turistico già presente e come una possibilità di sviluppo sia economico che strategico, infatti è caratterizzato da una serie di elementi di interesse pubblico con la realizzazione e cessione all'Amministrazione Comunale di opere accessorie e complementari in grado di assicurare il completamento l'ottimizzazione funzionale dell'intero quadrante territoriale.

CONSIDERATO che si intende realizzare l'intervento secondo i principi costruttivi, anche al fine di rendere minime le necessità di consumo energetico.

PRESO ATTO dei pareri:

- Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura e Sviluppo Rurale, Caccia e Pesca, Usi Civici, Credito e Calamità Naturali prot.n.318353 del 24/04/2019.
- Direzione Regionale per le Politiche abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata Roma Capitale e Città Metropolitana, 31/01/2020 prot.n.88286 parere paesaggistico ex art.146 comma 7 DLgs42/2004.
- MIBAC, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio acquisita con ns prot.n.1032432 del 18/12/2019.

VISTI i pareri rilasciati nella conferenza dei servizi del Comune di Civitavecchia: Regione Lazio Direzione Regionale Lavori Pubblici Stazione Unica Appalti Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio-Servizio Geologico e Sismico Regionale, prot.n.88809 del 31/01/2020 e dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Area Difesa del Suolo prot.402 del 16/01/2020.

CONSIDERATO che i pareri e le note soprarichiamati, disponibili in formato digitale al seguente link <https://regionelazio.box.com/v/VIA-042-2017> e depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante del presente atto;

CONSIDERATO che gli elaborati progettuali nonché lo studio ambientale, disponibili in formato digitale al seguente link <https://regionelazio.box.com/v/VIA-042-2017> e depositati presso questa Autorità competente, comprensivi delle integrazioni prodotte, sono da considerarsi parte integrante del presente atto.

RITENUTO, pertanto, di dover procedere all'espressione del provvedimento Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/06.

Avendo valutato le criticità rilevate e le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti.

Per quanto sopra rappresentato e in relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'Allegato VII, parte II del D.Lgs. 152/2006, si esprime pronuncia di compatibilità ambientale positiva, sul progetto in argomento alle seguenti condizioni:

1. Il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio d'Impatto Ambientale e successive integrazioni relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale.
2. Durante tutta la fase di cantiere, dovranno essere attuati tutti i criteri ai fini di una corretta applicazione dei provvedimenti di prevenzione, contenimento e riduzione dell'inquinamento e al fine di consentire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalle normative vigenti.
3. Durante tutta la fase di cantiere, dovranno essere attuate misure di prevenzione dell'inquinamento volte a tutelare le acque superficiali e sotterranee, il suolo ed il sottosuolo, nello specifico dovranno essere:
 - adeguatamente predisposte le aree impiegate per il parcheggio dei mezzi di cantiere, nonché per la manutenzione di attrezzature e il rifornimento dei mezzi di cantiere. Tali operazioni dovranno essere svolte in apposita area impermeabilizzata, dotata di sistemi di contenimento e di tettoia di copertura o, in alternativa, di sistemi per il primo trattamento delle acque di dilavamento (disoleatura);
 - stabilite le modalità di movimentazione e stoccaggio delle sostanze pericolose e le modalità di gestione e stoccaggio dei rifiuti; i depositi di carburanti, lubrificanti sia nuovi che usati o di altre sostanze potenzialmente inquinanti dovranno essere localizzati in aree appositamente predisposte e attrezzate con platee impermeabili, sistemi di contenimento, pozzetti di raccolta, tettoie;
 - gestite le acque meteoriche di dilavamento eventualmente prodotte nel rispetto della vigente normativa di settore nazionale e regionale;
 - adottate modalità di stoccaggio del materiale sciolto volte a minimizzare il rischio di rilasci di solidi trasportabili in sospensione in acque superficiali;
 - adottate tutte le misure necessarie per abbattere il rischio di potenziali incidenti che possano coinvolgere sia i mezzi ed i macchinari di cantiere, sia gli automezzi e i veicoli esterni, con conseguente sversamento accidentale di liquidi pericolosi, quali idonea segnaletica, procedure operative di conduzione automezzi, procedure operative di movimentazione carichi e attrezzature, procedure di intervento in emergenza.
4. Dovranno essere rispettate tutte le indicazioni inerenti la sicurezza dei lavoratori e delle infrastrutture presenti, contenute nel D.Lgs.n°624/96 e nel D.Lgs.n°81/2008 e nel D.P.R.n°128/59.

5. La realizzazione delle opere previste nel Piano in oggetto dovrà essere effettuata nel rispetto delle Norme di attuazione per il Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria, del Piano della Tutela delle Acque regionale e del Piano comunale della zonizzazione acustica, nonché delle norme regionali relative all'inquinamento luminoso, individuando le misure di mitigazione al fine di ridurre gli impatti.
6. Al fine di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici e di contenere i consumi energetici dell'intervento in oggetto, nonché per promuovere l'utilizzo delle fonti rinnovabili, il progetto dovrà essere redatto e realizzato nel rispetto degli obiettivi di qualità individuati dalla Direttiva 2002/91/CE, dal D.Lgs n.192/2005, come modificato dal D.Lgs n.311/2006, e dalla Legge Regionale n. 6/2008 relativa all'architettura sostenibile e alla bioedilizia.
7. Come previsto nello SIA il proponente dovrà provvedere ad un monitoraggio sullo stato dell'ambiente, attraverso l'utilizzo di dati accertati e di un sistema di indicatori ambientali, verificando l'efficacia delle misure di mitigazione previste nello SIA per individuare eventuali impatti ambientali non previsti o di entità superiore rispetto alle previsioni al fine di programmare le opportune misure correttive per la loro gestione/risoluzione e al fine di individuare un corretto modello di ecogestione dell'area.
8. Come previsto nello SIA e integrazioni dovrà essere assicurato l'utilizzo di soluzioni di ingegneria naturalistica per eventuali opere di sistemazione superficiale che si dovessero rendere necessarie in corrispondenza della bretella.
9. Come previsto nello SIA e integrazioni dovrà essere assicurato l'adozione di un regolamento per la gestione del verde e che preveda interventi costanti di verifica della stabilità e dello stato fitosanitario delle piante così da garantire sicurezza a persone e manufatti.
10. Come previsto nello SIA e integrazioni il materiale di risulta dovrà essere smaltito presso una discarica autorizzata ai sensi della normativa vigente.
11. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
12. Il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le condizioni e prescrizioni riportate nei pareri citati in premessa.
13. Dovranno essere acquisite tutte le autorizzazioni, concessioni, intese, licenze, pareri, nullaosta e assensi comunque denominati preordinati alla realizzazione del progetto, con particolare riferimento alle disposizioni di cui al D.Lgs. n. 152/2006.
14. Eventuali modifiche o estensioni riguardanti l'impianto in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al Dlgs n. 152/2006, conformemente a quanto disposto dall'allegato IV, punto 8, lettera t) del citato decreto.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.Lgs. 152/06 .

Si evidenzia che qualunque difformità o dichiarazione mendace dei progettisti su tutto quanto esposto e dichiarato neli elaborati tecnici agli atti, inficia la validità della presente istruttoria.

Il presente documento è costituito da n. 10 pagine inclusa la copertina.