

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
HUB PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e a autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi siano compresi in Intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere medesime;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra gli Hub portuali, l' "Hub portuale di Civitavecchia" per un costo complessivo di 118,785 Meuro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto dell'8 giugno 2004, con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in apposito allegato, conferma l'intervento "Hub portuale di Civitavecchia" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

VISTA la nota 2 agosto 2004, n. 485, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria sull' "Hub portuale di Civitavecchia", proponendo l'approvazione, con prescrizioni, dei progetti preliminari delle opere previste;

VISTA la nota 15 ottobre 2004, n. 583, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la versione aggiornata della predetta relazione istruttoria;

VISTA la nota n. COM/3001/1 del 5 novembre 2004, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

CONSIDERATO che le opere di cui sopra figurano nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio, sottoscritta il 20 marzo 2002, nella quale è previsto il "potenziamento del porto di Civitavecchia";

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che i progetti preliminari all'esame, predisposti dall'Autorità portuale di Civitavecchia riguardano le seguenti opere di potenziamento del porto di Civitavecchia, che l'Autorità stessa ha indicato di importanza strategica per garantire la competitività della struttura portuale e per assicurare condizioni di maggiore sostenibilità ambientale, in quanto consentono di esternalizzare alla città il traffico passeggeri e di completare la trasformazione del "porto storico" in luogo di grande valenza turistica e culturale:
 - a) darsena traghetti: la nuova disposizione risponde all'esigenza di minimizzare i tempi di ingresso ed ormeggio dei traghetti in servizio fra il continente e la Sardegna, che attualmente invece operano nella zona più lontana dall'imboccatura, e l'intervento, che include l'abbassamento dei fondali ad una quota minima pari a -15,00 m s.l.m.m., consentirà di disporre di aree a terra per complessivi 135.000 metri quadri, di cui circa 6.500 destinati al sedime di edifici di servizio, mentre lo specchio acqueo protetto sarà di circa 170.000 metri quadri;
 - b) darsena servizio: sarà dotata di uno scalo di alaggio per la manutenzione delle imbarcazioni e consentirà l'ormeggio delle imbarcazioni delle Autorità (n. 35 posti barca di lunghezze diverse), dei pescherecci (n. 25 posti barca da 25 m, in doppia fila) e di alcuni mezzi di servizio (n. 10 posti per rimorchiatori e bettoline);
 - c) prolungamento antemurale C. Colombo: il prolungamento dell'antemurale – che svolge la doppia funzione di proteggere dal moto ondoso la darsena traghetti e di assicurare idonee condizioni di sicurezza nelle fasi di ingresso e di uscita dal porto – consentirà di limitare il numero degli ormeggi e delle banchine non operativi del bacino per traghetti e ridurrà la durata di non operatività a 4 giorni/anno, agevolando altresì, stante la disposizione planimetrica, il transito in ingresso ed in uscita soprattutto delle navi da crociera che raggiungono notevoli dimensioni;
 - d) prolungamento banchina n. 13: renderà disponibile un nuovo fronte di banchina di circa 500 m per l'ormeggio delle navi da crociera in transito;
 - e) nuovo accesso al bacino storico: l'intervento – che sarà attuato mediante prolungamento della diga foranea verso sud, demolizione del radicamento a terra della diga stessa per la realizzazione del canale di accesso e regolarizzazione del fondale, ricostituzione dei fronti di banchina e rifacimento delle pavimentazioni – consentirà una netta separazione tra il porto storico,

destinato ad imbarcazioni da diporto, e quello destinato al traffico crocieristico, passeggeri e commerciale, operando una differenziazione dei traffici e delle destinazioni d'uso degli accosti;

- f) nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale: oltre ad ampliare i fronti di accosto, assolveranno anche alla funzione di vero e proprio "cuscinetto" tra il "porto storico", e le banchine utilizzate per il traffico commerciale, migliorando nel contempo notevolmente le condizioni di navigabilità interna al porto;
 - g) ponte mobile di collegamento con l'antemurale traianeo: il progetto prevede un ponte a unica campata avente luce complessiva di circa 25 m e costituita da due tratti mobili, che coprono una luce di circa 12,5 m, e dalle relative strutture di sostegno e mobilitazione, individuando così una soluzione che permette elevata velocità di manovra (esecuzione delle operazioni di apertura e chiusura in un tempo complessivo non superiore a 10 minuti) e la realizzazione del ponte consentirà il passaggio di navi di medie dimensioni tra il bacino storico ed il bacino commerciale e crocieristico, garantendo la possibilità di collegamento tra i due porti, utile sia ai fini della sicurezza in situazioni di emergenza sia ai fini dell'utilizzazione di alcune banchine del porto storico anche da parte di piccole navi da crociera, mentre il previsto collegamento idraulico tra detti due porti assicurerà, tra l'altro, una buona "vivificazione" delle acque interne;
 - h) viabilità principale: la strada, caratterizzata da due carreggiate a doppia corsia e con tracciato pressoché parallelo al confine portuale, ha la funzione di incanalare il traffico proveniente dall'entroterra alle calate portuali e si raccorderà con la strada programmata dal Comune che, sottopassando la statale Aurelia e la ferrovia, si inserisce nella viabilità principale esterna del porto, verrà realizzata in sopraelevato per eliminare le intersezioni con la ferrovia ed evitare il più possibile il transito di automezzi all'interno delle aree portuali e sarà dotata di quattro svincoli, il primo dei quali a servizio del piazzale polifunzionale, il secondo ed il terzo alle spalle della nuova darsena traghetti ed il quarto a servizio della programmata "nuova darsena energetico grandi masse";
 - i) riqualificazione delle banchine del bacino storico: l'intervento è finalizzato a garantire idonee condizioni di sicurezza per la stabilità e la fruizione delle banchine ed a realizzare un'unica darsena tra il "molo del Lazzaretto" e il "molo Vespucci";
 - l) molo di sottoflutto "darsena grandi masse": l'intervento costituisce una prima fase di realizzazione della "darsena grandi masse", il cui progetto è in avanzata fase di approvazione, ed è costituito sia dal dragaggio dei fondali fino a - 18,0 m sul l.m.m. nell'area del futuro specchio d'acqua della darsena, sia dalla costruzione di una vasca di colmata ove contenere il materiale proveniente dal dragaggio;
- che sono state concordate tra le varie parti interessate (Regione, Provincia, Comune, FS, ANAS, Società Autostrade e Enti gestori) le infrastrutture viarie e ferroviarie di completamento del quadro delle opere portuali e che, in relazione ai

lavori di apposito tavolo istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, è in corso di definizione un protocollo di accordo per la realizzazione di dette infrastrutture;

- che i primi tre dei sopra elencati progetti preliminari (darsena traghetti, darsena servizi e prolungamento antemurale C. Colombo) costituiscono un primo lotto di interventi funzionali, come indicato dall'Autorità portuale di Civitavecchia;
- che per tutti i progetti preliminari in argomento il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio con nota 30 gennaio 2004, Gab/2004/842/B01, ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla Commissione Speciale V.I.A. il 20 dicembre 2003;
- che analogo parere favorevole è stato espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali con nota 7 novembre 2003, ST/408/36859/2003, subordinatamente all'accoglimento delle osservazioni prodotte dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico e demoetnoantropologico del Lazio e dalla Soprintendenza per i beni archeologici per l'Etruria meridionale, riportate nel predetto parere;
- che la Regione Lazio con nota del 21 luglio 2004, n. 255286, ai sensi dell'art. 3, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, ha espresso parere favorevole in ordine alla localizzazione urbanistica delle opere previste, sottolineando come il soggetto aggiudicatore abbia trasmesso al Dipartimento del territorio della Regione stessa i progetti preliminari in questione, dai quali si evince che le opere previste non mutano le linee essenziali del citato piano regolatore portuale;
- che il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 19 dicembre 2003, n. 185/2003, si è espresso sui progetti preliminari in argomento, formulando alcune prescrizioni;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione dei progetti preliminari in questione, sostanzialmente rilevando di recepire le osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

- sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002 viene individuato nell'Autorità portuale di Civitavecchia;
- che la modalità prevista per l'affidamento dei lavori è l'appalto integrato;
- che, in base al cronoprogramma predisposto dal soggetto aggiudicatore, per il primo lotto di interventi funzionali è previsto un tempo di realizzazione di 38 mesi a decorrere dall'avvio dei lavori e che – tenendo conto dei tempi necessari per l'espletamento delle ulteriori fasi preliminari all'apertura dei cantieri, che coinvolgono la competenza di una pluralità di organismi – è ipotizzata l'entrata in esercizio per il maggio 2009;

- sotto l'aspetto finanziario

- che il costo complessivo dell'intero intervento ammonta a 473.846.809,29 euro ed è articolato come segue:

(importi in euro)

Intervento	Importo lavori e oneri sicurezza	Somme a disposizione	Totale
Darsena traghetti	61.061.740,29	19.532.213,01	80.593.953,30
Darsena servizi	54.058.693,04	17.312.247,03	71.370.940,07
Prol.antem.C.Colombo	26.046.010,67	8.414.918,71	34.460.929,38
I° lotto interv. funz.li	141.166.444,00	45.259.378,75	186.425.822,75
Prol.banchina n.13	15.134.184,81	4.865.226,32	19.999.411,13
Nuovo accesso bacino storico	32,092.277,84	10.278.691,70	42.370.969,54
Nuove banchine area crocieris.ca e comm.le	47.666.396,29	15.245.356,31	62.911.752,60
Ponte mobile antem.le traiano	10.629.628,62	3.447.254,56	14.076.883,18
Viabilità principale	90.820.366,04	29.021.228,43	119.841.594,47
Riqualf.ne banchine bacino storico	6.577.171,61	2.124.604,64	8.701.776,25
Molo sottoflutto Darsena Gr.Masse	14.780.332,07	4.738.267,30	19.518.599,37
Totale	358.866.801,28	114.980.008,01	473.846.809,29

- che in particolare il costo del primo lotto di interventi funzionali, come sopra individuato, ammonta a 186.425.822,75 euro, mentre l'importo dei restanti progetti preliminari è quantificato in 287.420.986,54 euro;
- che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel citato voto, sottolinea come il quadro economico non risulti conforme all'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, perché diverse voci delle somme a disposizione non corrispondono a quelle previste dalla citata norma, e formula alcune considerazioni sul riparto del fondo di cui all'art. 18 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche ed integrazioni;
- che l'analisi costi-benefici, effettuata dal soggetto aggiudicatore, testimonia l'elevata redditività economico-sociale dell'intervento evidenziando un VANE (valore attuale netto economico) di 667.475.000 euro e uno SRIE (saggio di rendimento interno economico) del 15,57%;

DELIBERA

1. *Approvazione progetti preliminari*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, sono approvati, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i progetti preliminari delle opere di potenziamento dell' "Hub portuale di Civitavecchia" specificate nella "presa d'atto", anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale delle opere stesse.

Ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è apposto il vincolo preordinato all'esproprio per i beni ricadenti nelle aree interessate.

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.

1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n.190/2002, gli importi relativi ai singoli progetti preliminari indicati nella "presa d'atto" costituiscono il limite di spesa di ciascuno degli interventi da realizzare.

1.3 Le prescrizioni di cui al punto 1.1, proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione istruttoria, da sviluppare nel progetto definitivo e alle quali resta subordinata l'approvazione dei progetti, sono riportate nella 1^ parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal citato Ministero sono riportate nella 2^ parte del suddetto allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. *Copertura finanziaria*

La copertura finanziaria, che la documentazione istruttoria ipotizza a completo carico della legge n. 166/2002 e successivi rifinanziamenti, sarà individuata in sede di esame del progetto definitivo, fermo restando che l'onere a valere sulle citate risorse potrà superare quello indicato nella delibera n. 121/2001 solo previa compensazione con quello relativo ad altra opera insistente nella medesima regione. In sede di predisposizione di detto progetto il soggetto aggiudicatore, per quanto concerne il quadro economico, terrà conto delle richiamate osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

3. *Assegnazione del codice unico di progetto (CUP)*

L'approvazione dei progetti preliminari di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP (codice unico di progetto), che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere, per ciascun progetto, entro 30 giorni dalla pubblicazione della presente delibera.

Il CUP assegnato, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante la singola opera.

4. *Clausole finali*

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti i progetti preliminari delle sopraelencate opere di potenziamento dell' "Hub portuale di Civitavecchia", approvati con la presente delibera.
- 4.2 In sede di esame dei progetti definitivi, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in detta fase progettuale.
- 4.3 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione dei progetti definitivi delle opere e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi.
- 4.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

Roma, 20 dicembre 2004

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO
Domenico SINISCALCO

ALLEGATO

HUB INTERPORTUALE DI CIVITAVECCHIA

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

**PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

Parte 1[^] - Prescrizioni

Parte 2[^] - Raccomandazioni

Parte 1^ Prescrizioni

Il progetto definitivo deve:

- sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e le sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici;
- anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
- inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere;
- predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (regolamento CE 761/2001);
- predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera durante la fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi in termini di:
 - percorsi impegnati
 - tipo di mezzi
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate
 - messa in evidenza delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
- prevedere l'adozione delle migliori tecnologie per contenere gli impatti dovuti alle attività di dragaggio e riempimento; definire un piano di analisi dei sedimenti da dragare secondo le indicazioni delle norme vigenti;
- prevedere la realizzazione del prolungamento della diga foranea antemurale Colombo prima degli interventi relativi alla darsena traghetti e alla darsena servizi;
- prevedere il trasporto via mare dei massi artificiali per la costruzione della mantellata esterna di protezione del nuovo molo di accesso al bacino storico, qualora il cantiere di stoccaggio e di prefabbricazione degli stessi fosse posizionato nell'area retrostante la nuova darsena traghetti;
- contenere una verifica aggiornata dell'operatività della sicurezza e del dimensionamento delle opere foranee e interne in relazione ai valori di altezza d'onda che discendono

dalle valutazioni effettuate nelle condizioni meteomarine più gravose;

- dimensionare il piano dei parcheggi in base all'entità e alla tipologia del traffico navale previsto;
- essere accompagnato da coerenti progetti definitivi, con le relative approvazioni, delle opere di collegamento stradale (Passante Civitavecchia - A12 - Porto e bretella di Collegamento Trasversale Nord - Piastra Logistica - Porto, compresa la sistemazione dell'intersezione Aurelia - A12) e delle opere di adeguamento e riconfigurazione dei collegamenti ferroviari;
- contenere una modellazione dei livelli di qualità dell'aria che consideri i contributi emissivi complessivi del traffico marittimo e terrestre nelle condizioni più gravose di esercizio, anche ai fini della ottimizzazione dei collegamenti e dei parcheggi;
- comprendere, in relazione al tombamento del fosso della Darsena Traghetti, uno studio idraulico delle condizioni di deflusso del fosso interrato dal bacino idrografico dei Fossi del Prete e della Fiumaretta basato sui dati pluviometrici aggiornati e finalizzato sia alla riduzione del rischio idraulico sia alla riqualificazione ambientale dei fossi;
- prevedere che, in considerazione della riduzione complessiva dell'habitat determinata anche da interventi pregressi, l'area di riempimento della prateria a Posidonia oceanica sia incrementata di un ulteriore ettaro rispetto all'estensione prevista nelle prescrizioni del DM 6923/2002, garantendo il mantenimento delle condizioni ecologiche specifiche delle praterie a Posidonia oceanica nelle aree di trapianto;
- delineare, prima dell'inizio dei lavori, lo stato attuale e la consistenza delle praterie di Posidonia oceanica, sia nell'area interessata direttamente dal progetto, sia nell'area che verrà destinata al riempimento;
- sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento:
 - "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde " del Ministero dell'Ambiente, servizio VIA, settembre 1997 e altri manuali qualificati, quali, ad esempio:
 - "Manuali di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001 e 2003
 - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000;
 - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;
- prevedere la tutela della diversità biologica negli interventi di ripristino della vegetazione, tramite l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone;
- contenere, relativamente alle opere di mitigazione a verde, la seguente cartografia

aggiornata:

- carta fisionomico-strutturale delle tipologie vegetazionali presenti in scala 1:25.000 per l'area vasta;
 - carta fisionomico-strutturale delle tipologie vegetazionali reali presenti in scala 1:5.000 per una congrua fascia intorno alle opere di progetto;
 - carta degli ecosistemi reali presenti in scala 1:25.000 per l'area vasta;
 - carta degli ecosistemi reali presenti in scala 1:5.000 per una congrua fascia intorno alle opere di progetto;
- definire gli interventi di verde di arredo per le aree all'interno delle pertinenze del porto e le fasce di vegetazione autoctona erbacea, arbustiva ed arborea nelle aree residuali e di rispetto al contorno delle aree portuali, nonché gli interventi di riqualificazione ambientale dei fossi;
 - porre particolare attenzione alla qualità architettonica del viadotto e degli altri manufatti;
 - contenere lo studio archeologico, comprensivo anche di ricognizioni subacquee e accertare la reale estensione delle aree a potenzialità archeologica con scavi sotto sorveglianza della competente Soprintendenza; i controlli dovranno essere fatti sia preliminarmente sia in corso d'opera. Dovranno essere ottemperate le prescrizioni della Soprintendenza archeologica per l'Etruria Meridionale, di cui alla nota prot. n. 4847 del 25 luglio 2003;
 - definire gli interventi e le misure di mitigazione volti alla tutela e alla fruizione delle preesistenze e dei reperti archeologici, sia durante la fase di cantiere che in quella d'esercizio, con particolare riguardo al posizionamento degli appoggi del viadotto;
 - valutare l'impatto acustico nella fase di costruzione delle opere strategiche, estendendo l'analisi lungo la viabilità impegnata dalla movimentazione dei mezzi di cantiere;
 - specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica sia per la fase di costruzione sia per quella di esercizio, assicurandone l'inserimento paesaggistico;
 - elaborare un Progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA. Tale progetto deve comprendere l'analisi dei parametri meteomarinari all'interno e all'esterno del porto;
 - prevedere la raccolta delle acque di scarico dei natanti attraccati alle banchine e il relativo smaltimento garantendone l'integrazione con il sistema esistente;
 - considerare la massima efficienza nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare;
 - per quanto riguarda l'intervento I – Riqualificazione delle banchine del bacino storico –

tali opere dovranno essere verificate a seguito di una campagna di indagini volta ad accertare la reale consistenza delle strutture antiche alle quali si sono sovrapposte le attuali strutture portuali post belliche che hanno stravolto il rapporto della città con il mare e cancellato significative testimonianze architettoniche (vedi ad esempio l'arsenale del Bernini, la zona tra la Porta Livorno e la Rocca, la lunga banchina frontestante il muraglione di Urbano VIII, il Molo del Bicchiere, il Molo del Lazzaretto).

A seguito delle risultanze delle indagini richieste, l'intervento di riqualificazione del bacino storico dovrà essere presentato, nella fase progettuale successiva, alla verifica ed autorizzazione di questa Soprintendenza";

- dovranno realizzarsi i seguenti scavi:
 - scavo archeologico stratigrafico in corrispondenza dell'insenatura all'estremità nord della Mattonara per la documentazione di tutte le caratteristiche dell'insediamento costiero della prima età del Ferro, che i lavori in progetto occulteranno definitivamente;
 - scavo per la documentazione completa delle due tombe già segnalate e posizionate in località Mattonara;
 - rilevamento e scavo subacqueo lungo la fascia costiera compresa tra l'attuale porto romano e la località di Torre Valdaliga, a completamento delle numerose segnalazioni di preesistenze giacenti nelle acque antistanti tale settore della costa, (cfr. G. Schmiedt, *Il livello antico del Mar Tirreno. Testimonianze dei resti archeologici*, 1972; M. Sonno, in AA.VV., *Caere e il suo territorio, da Agylla a Centumcellae*, 1990);
- si prescrive che le prove di navigabilità all'imboccatura portuale vengano nuovamente effettuate, prima della redazione del progetto definitivo, utilizzando simulatori di manovra del tipo "real time" con visione tridimensionale degli ostacoli che tengono conto della risposta umana del navigatore;
- il progetto definitivo delle Darsene, dell'Antimurale e del Canale di accesso al porto dovrà tenere conto dei risultati delle prove, risultati che potrebbero dare l'opportunità di migliorare oltre che le condizioni di navigabilità, all'imboccatura portuale, anche l'operatività delle banchine delle Darsene Traghetti;
- per quanto attiene al prolungamento della banchina n. 13 si prescrive di effettuare, prima della redazione del progetto definitivo, apposite prove su modello fisico per ottimizzare la sezione dell'opera di difesa dal moto ondoso che minimizzi la tracimazione del muro paraonde: il progetto definitivo dovrà tenere conto dei risultati delle prove;
- prima della redazione del progetto definitivo sono necessari ulteriori approfondimenti sugli aspetti geologici e geotecnici, soprattutto nel caso del prolungamento dell'Antemurale e nel caso di strutture impegnative quali ad esempio quelle che

prevedono l'uso di pali di grande diametro;

- nella redazione dei progetti definitivi, vanno sviluppati gli aspetti impiantistici: reti antincendio, via corse delle gru, arredi di banchine, fognature, ecc;
- il progetto definitivo dovrà contenere lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo; definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata; inoltre il progetto definitivo dovrà contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità;
- nel progetto definitivo del Ponte mobile di collegamento con l'Antimurale si dovrà tener conto dei "rischi connessi ai possibili disservizi che possono rendere inservibile la via di fuga verso la terraferma";
- il valore dell'attuazione delle Prescrizioni e delle misure compensative dovrà essere inserito nel quadro economico del progetto definitivo.

Parte 2^ - Raccomandazioni

Si raccomanda che:

- ci si assicuri che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda, o in mancanza acquisisca, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ASO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 76112001 (EMAS) per le attività di cantiere;
- siano scelte le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
- sia previsto il massimo ricorso possibile al trasporto via mare per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione (cemento, prefabbricati, ecc.).