

# AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

Autorita' Portuale Civitavecchia



## OPERE STRATEGICHE PER IL PORTO DI CIVITAVECCHIA

## STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

A.T.I

Modimar S.r.l. ( Capogruppo )  
Acquatecno S.r.l.  
DAM S.p.A.

Prof. Ing. Alberto NOLI  
Studio 3C + T  
Studio Mattiucci S.r.l.  
Tecnica S.r.l.

ELABORATO N.

### SINTESI NON TECNICA

REV.

SCALA :

DATA : **Aprile 2003**

**AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA**

**Opere strategiche in variante al Piano Regolatore del Porto di  
Civitavecchia**

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

**SINTESI NON TECNICA**

# **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

## **Sommario**

### **1. INTRODUZIONE**

- 1.1 Premessa
- 1.2 Il Piano Regolatore Portuale Vigente
- 1.3 Incongruenze del PRP vigente rispetto alle nuove esigenze
- 1.4 L'approccio alle Opere Strategiche

### **2. LE OPERE STRATEGICHE**

- 2.1 Premessa
- 2.2 Prospettive dei trasporti marittimi
- 2.3 Obiettivi generale e specifici
- 2.4 Risultati attesi
- 2.5 Attività programmate ed in corso
- 2.6 Il patto territoriale degli Etruschi

### **3. ASPETTI AMBIENTALI**

- 3.1 Premessa
- 3.2 Fascia costiera
- 3.3 Il territorio compreso fra la costa e l'autostrada
- 3.4 Porto storico e centro storico cittadino
- 3.5 Cantieri e fasi di realizzazione
- 36 Conclusioni

## **1. INTRODUZIONE**

### **1.1 Premessa**

La sintesi non tecnica completa lo Studio di Impatto Ambientale che accompagna le Opere Strategiche funzionali al rilancio dell'attività produttiva del porto di Civitavecchia in linea con gli indirizzi della Legge n. 443 del 21 Dicembre 2001 intitolata "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive".

Le Opere Strategiche oggetto dello Studio di Impatto Ambientale sono le seguenti:

Intervento A - Darsena traghetti;

Intervento B - Darsena Servizi;

Intervento C - Prolungamento dell'opera foranea Antemurale Cristoforo Colombo;

Intervento D - Prolungamento banchina n. 13;

Intervento E - Nuovo accesso al bacino storico;

Intervento F - Nuove banchine per l' area crocieristica e commerciale;

Intervento G - Pontile mobile di collegamento con l'antemurale Traiano;

Intervento H - Viabilità principale;

Intervento I - Riqualificazione delle banchine del bacino storico;

Intervento L – Molo di sottoflutto della Darsena Grandi Masse;

Intervento M – Ampliamento molo di sopraflutto (antemurale Colombo).

Secondo le indicazioni contenute nel Decreto Legislativo 190/92, intitolato "Attuazione della Legge 443/01", le opere strategiche debbono essere esaminate in relazione alle modifiche che possono produrre sull'ambiente.

I progetti delle Opere Strategiche sono esito della collaborazione tra l'Autorità Portuale di Civitavecchia e un gruppo di Società e professionisti scelti tra gli esperti nel settore della pianificazione portuale.

La realizzazione delle Opere Strategiche consentirà al porto di assumere un assetto spaziale e funzionale adeguato alle nuove esigenze di sviluppo.

Tali Opere rappresentano la naturale evoluzione delle previsioni di trasformazione dell'ambito portuale contenute nel Piano Regolatore Portuale vigente (1990).

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

Esse, infatti, imprimono un'accelerazione decisiva al raggiungimento dei risultati attesi già con il Piano del 1990; risultati che si concretizzano nel trasferimento dei traffici marittimi e delle attività commerciali e industriali ad essi connessi dal bacino storico verso Nord.

In questa maniera il bacino storico potrà essere destinato ad usi più consoni alla sua natura e l'abitato di Civitavecchia verrà sollevato dal traffico veicolare indotto dal porto.

Occorre richiamare una nuova e rafforzata sinergia tra gli interventi di trasformazione del porto di Civitavecchia e quelli in corso di definizione nei porti di Fiumicino, Anzio e Gaeta. Questi, infatti, costituiscono i presupposti per la realizzazione di un sistema portuale regionale efficace, basato sull'ottimizzazione dell'impiego delle infrastrutture esistenti, di quelle in corso d'opera ed, infine, in programmazione per il breve ed il medio termine.

La pianificazione dell'assetto che il porto assumerà in seguito alla realizzazione delle Opere Strategiche si affianca alla revisione del Piano Regolatore Generale del Comune di Civitavecchia, e come si vedrà nel seguito, fa proprie le istanze di miglioramento della qualità della vita e di sviluppo economico locali.

### **1.2 Il Piano Regolatore Portuale Vigente**

Questo paragrafo è finalizzato a posizionare la trasformazione portuale indotta dalla realizzazione delle Opere Strategiche entro il quadro della pianificazione portuale vigente.

Il Piano vigente per lo sviluppo del porto di Civitavecchia è stato concepito nel 1988, presentato dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Roma il 27 novembre 1989 ed approvato il 27 dicembre 1990 dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Il Piano che si rifaceva, nelle sue linee essenziali, a una proposta affacciata dall'Università degli studi di Roma nel Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio del 1983, prevedeva, con molta lungimiranza, l'allontanamento delle attività commerciali dal bacino storico che avrebbero dovuto trovare sede nel porto commerciale, da realizzare in continuità con il porto storico in direzione

## Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

Nord. Il porto storico sarebbe allora stato destinato all'attività nautica da diporto, alla pesca e alle attività crocieristiche; il porto commerciale avrebbe dovuto ospitare il traffico merci ed passeggeri da/per la Sardegna. Un terzo bacino, denominato Darsena Merci Grandi Masse, infine, era previsto a Nord del bacino commerciale stesso, con destinazione alle merci sciolte secche e liquide. In questo senso, dunque, il Piano proponeva la separazione fisica e funzionale del bacino storico da quello commerciale.

Questo approccio è oramai affermato nell'ambito della pianificazione portuale. Esempi eccellenti sono i porti di Genova, in Italia e di Barcellona in Spagna.

L'allontanamento degli impianti e delle attività commerciali ed industriali dalla loro sede originaria, nella maggior parte dei casi localizzata in corrispondenza della parte antica delle città storiche è dovuta sia al fatto che le infrastrutture portuali hanno dovuto essere adeguate ai cambiamenti verificatosi nel settore navale e in quello della movimentazione delle merci, sia al maturare di un'esigenza di qualità all'interno della città. Per quest'ultima, infatti, il porto storico, oggi, rappresenta una occasione di rilancio della propria immagine e lo sviluppo di attività ricreative, culturali e turistiche in genere.

Nel 1996 il mutare della legislazione che regolava l'amministrazione dei Porti a livello nazionale, l'avvicinarsi del Giubileo del 2000 e lo sviluppo del settore crocieristico avvenuto in maniera repentina indussero l'APC a ripensare le fasi ed il programma attuativo del Piano del '90. Sposando le disposizioni urbanistico-pianificatorie della VPRP del 1990, il Progetto Direttore, così fu chiamato questo studio, nel separare il bacino storico da quello commerciale, confermò la destinazione del primo alle crociere, alla pesca e al diporto ed quella del secondo alle merci varie, ai traghetti, ai container e ai servizi, da ubicare nell'area in cui attualmente si trova il porticciolo di Punta la Mattonara. A tutto ciò aggiungeva, ancora una volta, la previsione dei un terzo bacino, la Darsena energetica Grandi Masse.

Occorre ricordare che solo le fasi I e II sono state approvate dal Ministero dell'Ambiente e che per la Darsena Grandi Masse fu approntato nel 1999 un nuovo progetto e relativo Studio di Impatto Ambientale che teneva conto delle osservazioni pregresse la cui procedura VIA si è conclusa con parere favorevole

da parte del Ministero dell'Ambiente (Decreto Ministero Ambiente DEC/VIA/6925 del 29 gennaio 2002).

Nel rispetto dello strumento pianificatorio vigente, sono attualmente in corso le seguenti opere: il prolungamento dell'antemurale Colombo, la realizzazione delle nuove banchine commerciale e contenitori – polifunzionale ed il dragaggio dell'imboccatura portuale per l'adeguamento alle nuove esigenze. Tali opere hanno consentito di avviare il trasferimento delle attività commerciali dal porto storico alla zona costiera a Nord.

### **1.3 Incongruenze del PRP vigente rispetto alle nuove esigenze**

Negli ultimi anni sono maturate nuove esigenze tali da mettere in luce che, sotto certi aspetti, il Piano del 1990 non è più attuale.

La destinazione di parte del porto storico alla funzione crocieristica si è rivelata inadeguata per i seguenti motivi:

- l'elevato numero di passeggeri delle navi da crociera induce un traffico stradale insopportabile dalla città storica comportando, di fatto, una riduzione del livello di servizio offerto ai crocieristi;
- le dimensioni delle navi sono incompatibili con l'imboccatura e con il cerchio di evoluzione disponibile;
- le dimensioni delle navi sono tali da essere anche incompatibili con il porto storico anche dal punto di vista del paesaggio e della vivibilità della città che si sviluppa nell'intorno.

In sostanza, dunque, la permanenza del traffico crociere nel porto storico non risolve la necessità di incrementare il livello qualitativo del servizio né rende dignità al porto storico ed al centro cittadino.

Poco opportuna risulta oggi anche la collocazione delle navi Ro-Ro e Ro-Pax alquanto lontane dall'imboccatura portuale, nonché la conservazione di alcuni sporgenti sviluppati in direzione ortogonale rispetto alla linea di costa, ubicati nella zona meridionale del bacino commerciale.

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

E' opportuno sottolineare che alcuni degli interventi previsti dal PRP 1990 e realizzati nel nell'ultimo decennio, hanno consentito la realizzazione di alcune iniziative "a vantaggio" della città. L'eliminazione dell'imponente fascio binari a Sud del porto, trasferito nell'area settentrionale, ha permesso la riqualificazione del lungomare e la ristrutturazione dell'accesso all'antemurale Colombo che aperto la via allo sviluppo del traffico crocieristico di nuova generazione.

### **1.4 L'approccio alle Opere Strategiche**

In tale contesto di trasformazione graduale e progressiva, le Opere Strategiche si inseriscono con l'obiettivo di allontanare il traffico merci dal porto storico al porto commerciale, ossia ad una infrastruttura caratterizzata da calate specializzate, adeguatamente attrezzate e connesse alle reti dei collegamenti terrestri. In tale maniera che il porto storico potrà assumere un nuovo ruolo in relazione al contesto cittadino in cui è inserito.

L'assetto che conseguirà alla realizzazione delle opere strategiche, prevede il trasferimento della funzione del terminal crocieristico dal bacino storico alle banchine dell'antemurale Colombo, le quali subiranno interventi di adeguamento.

Le banchine di riva di nuova realizzazione saranno provvisoriamente destinate al traffico traghetti e in via definitiva al traffico commerciale, come anche la banchina contenitori in adiacenza alle prime.

Il traffico traghetti troverà idonea collocazione nella nuova darsena dedicata da realizzare a settentrione, nell'immediata vicinanza dell'imboccatura portuale, con grande vantaggio per i tempi di entrata, di uscita e manovre di accosto delle navi tradizionali e veloci che in tal modo saranno notevolmente abbreviati.

A Nord della nuova darsena traghetti sarà situata l'ampia darsena destinata all'accoglienza delle imbarcazioni delle Autorità e dei servizi portuali (ormeggiatori e rimorchiatori), oltre alla pesca professionale.

Queste opere sostituiranno la darsena di servizio La Mattonara, prevista nel PRP 1990, inadeguata sia per dimensioni che per localizzazione a svolgere le funzioni

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

connesse con l'amministrazione ordinaria, con i controlli di sicurezza e di emergenza richiesti da un moderno porto commerciale.

La trasformazione sopra descritta rappresenta, pertanto, il naturale completamento dell'area portuale nella residua fascia costiera interclusa fra l'attuale porto commerciale e la darsena grandi masse, già prevista dal PRP 1990 immediatamente a sud delle centrali di produzione dell'energia elettrica.

A completamento di ciò, il porto sarà dotato di nuovi accessi raggiungibili tramite una viabilità a scorrimento veloce esterna alla città, fatto che porterà vantaggi sia alla città sia ai traffici portuali, incrementando l'accessibilità al porto.

Per quanto riguarda il Porto Storico, in particolare, in piena coerenza con gli obiettivi richiamati, l'Autorità Portuale ha bandito un concorso di idee per la riqualificazione dello stesso. Il concorso è stato espletato e le proposte progettuali sono al vaglio della Commissione giudicatrice, mentre i tre gruppi di professionisti prescelti fra i partecipanti stanno approfondendo le soluzioni progettuali per il confronto finale.

Gli elaborati del concorso saranno esaminati presso il Forte Michelangelo, scelto come sede espositiva.

## **2. LE OPERE STRATEGICHE**

### **2.1 Premessa**

Le Opere Strategiche si pongono nel quadro della pianificazione portuale, quali “strumenti” per perseguire il cambiamento dell’assetto portuale in vista del raggiungimento di nuovi obiettivi di sviluppo.

Occorre specificare che non tutte le Opere Strategiche rivestono la stessa importanza ai fini della trasformazione portuale. La Darsena traghetti, la darsena servizi e il prolungamento dell’antemurale consentiranno l’allontanamento delle funzioni che più “gravano” sul porto storico e conseguentemente la riorganizzazione funzionale dell’intero ambito portuale. Tali opere, inoltre, rappresentano una novità rispetto al quadro delle opere pianificate e programmate fino ad oggi.

Le altre Opere Strategiche, il prolungamento della banchina n. 13, le nuove banchine per l’area crocieristica e commerciale, il ponte mobile di collegamento con l’antemurale Colombo, la viabilità principale, la riqualificazione delle banchine del bacino storico, il molo di sottoflutto della DGM e, infine, l’ampliamento della diga di sopraflutto (antemurale Colombo) rientrano più propriamente nella categoria degli adeguamenti strutturali. Essi, infatti, consistono in una revisione della linea di configurazione portuale esistente finalizzata ad aumentare l’estensione delle banchine, ad ottimizzare l’impiego delle banchine e delle rispettive aree di servizio e, soprattutto, a migliorare le condizioni di manovra delle navi.

La previsione del nuovo assetto portuale è stata completata con la revisione dei sistemi di collegamento territoriale, che rivestono un’importanza fondamentale ai fini dello sviluppo del porto. Il porto oggi, infatti, rappresenta il nodo di una rete intermodale complessa e il peso nell’ambito del sistema dei porti a cui appartiene dipende dalla capacità di garantire la continuità dei flussi di merci.

Nei paragrafi che seguono sono state illustrate le prospettive dei trasporti marittimi che interessano il porto di Civitavecchia, gli obiettivi generali e specifici posti alla base della progettazione, i progetti delle Opere Strategiche e l’assetto che il porto

assumerà in seguito alla realizzazione delle stesse e alla realizzazione delle opere programmate ed in corso. Particolare attenzione sarà dedicata al Patto Territoriale degli Etruschi che contempla la trasformazione portuale in maniera attenta.

## **2.2. Prospettive dei trasporti marittimi**

Lo studio effettuato dagli specialisti dei trasporti circa l'evoluzione recente ed futura del trasporto marittimo, ha permesso di mettere in evidenza come all'esigenza di alleggerire la pressione del traffico autostradale ha fatto riscontro, negli ultimi anni, un deciso aumento del traffico marittimo.

Gli investimenti nel settore del cabotaggio, ovvero delle tratte marittime brevi da effettuare nell'ambito del Mediterraneo e/o nell'ambito del Corridoio Tirrenico, sono aumentati per far fronte alla richiesta di trasporto di cose e persone tra le aree settentrionali a quelle meridionali della nostra penisola e delle isole.

Dall'analisi di una serie di studi specialistici che affrontano il tema del confronto tra i costi del trasporto terrestre e costi del marittimo a lunga tratta, si evince che la scelta dei secondi comporta un risparmio pari a circa il 5% od il 10% rispetto ai primi sul costo complessivo. Questa constatazione induce gli operatori dei trasporti a preferire il vettore marittimo per molteplici categorie di trasporto tradizionalmente svolto su strada.

Anche la tecnologia dei trasporti, tramite l'impiego di semirimorchi che possono essere imbarcati senza motrice, offre una grande possibilità di risparmio e di flessibilità organizzativa, consentendo di far viaggiare le merci senza autisti al seguito; i semirimorchi vengono imbarcati e ritirati da personale residente nelle aree geografiche di partenza e di arrivo rispettivamente.

Queste prospettive del mercato consentono di prevedere uno sviluppo del trasporto marittimo che comporterà l'incremento della quantità del doppio delle merci trasportate entro il prossimo decennio. In questo senso, dunque, Civitavecchia che gode di una posizione di rilievo nell'ambito del cabotaggio in virtù dei traffici da/per la Sardegna, potrà contribuire in maniera determinante alla realizzazione del progetto "Autostrade del Mare".

## Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

A queste considerazioni occorre aggiungere l'evidente successo che il porto di Civitavecchia ha ottenuto destinando le banchine e le relative aree dell'antemurale al traffico crocieristico. Diverse compagnie italiane e d'oltre oceano che hanno infatti interesse a fare scalo nei pressi di Roma, che rappresenta una delle mete turistiche italiane eccellenti. Il traffico dei crocieristi attualmente possiede una dimensione notevole e costituisce una delle ragioni per le quali si è imposta l'esigenza di una revisione dell'assetto portuale.

Il porto di Civitavecchia rappresenta lo scalo di riferimento per differenti categorie merceologiche connesse alle attività produttivo-industriali dell'hinterland laziale ed umbro. Si citano le principali, quali i prodotti siderurgici, il cemento, le granaglie, la cellulosa, carta da giornale, e le automobili.

Inoltre esso conserva una posizione di rilievo nell'ambito del traffico dei prodotti petroliferi, che ivi vengono depositati e/o trasferiti alle raffinerie ed alle centrali di produzione di energia elettrica.

In definitiva le prospettive del traffico marittimo assegnano a Civitavecchia un ruolo di primo piano sia nell'ambito del Mediterraneo (crociera) che del Corridoio Tirrenico (cabotaggio) che afferma la sua attuale posizione di scalo leader nel tratto di costa compreso tra Livorno a Nord e Napoli a Sud.

In questo senso al porto è richiesta la specializzazione delle aree portuali, la realizzazione di infrastrutture ed opere adeguate e la predisposizione di servizi che ne consentano un uso appropriato, a garanzia delle iniziative di sviluppo.

Tali presupposti rendono evidente la necessità e l'urgenza di completare il porto di Civitavecchia in tutta la sua possibile estensione, come proposto dai progetti delle Opere Strategiche. E' evidente che allo sviluppo delle infrastrutture portuali non potrà che corrispondere quello di quelle terrestri predisposte dall'Amministrazione comunale.

Il progetto delle Opere Strategiche e il nuovo assetto portuale contemplano anche la predisposizione di aree localizzate nell'immediato entroterra, e più precisamente nel territorio compreso fra il porto e l'autostrada, per consentire agli operatori del porto di godere di spazi adeguatamente ed efficacemente connessi al porto ove poter svolgere le proprie attività nel rispetto dei propri interessi economici.

### 2.3 Obiettivi generale e specifici

A monte della progettazione delle Opere Strategiche e della definizione dell'assetto portuale che conseguirà alla realizzazione delle opere suddette, si collocano gli obiettivi generali e specifici da perseguire ai fini dello sviluppo del porto.

Viene definito obiettivo generale il più alto scopo che, anche in modo indiretto e con la sinergia di altre iniziative, si intende perseguire. Nel caso in esame l'obiettivo generale è stato individuato come segue:

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

Gli obiettivi specifici rappresentano le aspettative di medio termine e di settore che, raggiunte e consolidate, concorrono al raggiungimento dell'obiettivo generale.

Nel caso in esame gli obiettivi specifici sono così definiti:

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

## Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

- Miglioramento dei collegamenti con l'entroterra.

E' evidente la relazione esistente fra il completamento del porto di Civitavecchia e la crescita del tessuto economico cittadino e dell'alto Lazio.

Gli operatori economici dei settori coinvolti possono individuare all'interno dei contenuti espressi dagli obiettivi specifici la possibilità di un incremento potenziale delle proprie attività.

### 2.4 Risultati attesi

In risposta agli obiettivi sopra esposti, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, in collaborazione con i progettisti, ha definito le trasformazioni relative ai traffici, alle opere ed ai servizi logistici che saranno funzionali alla concretizzazione degli obiettivi suesposti.

Di seguito sono illustrati i caratteri salienti delle Opere Strategiche per il porto di Civitavecchia:

#### *Intervento A - Darsena traghetti*

Localizzata nella parte settentrionale del porto di Civitavecchia, sarà destinata, come dice lo stesso nome al traffico traghetti. Lo specchio acqueo avrà un'estensione pari a 170.000 m<sup>2</sup> e una lunghezza complessiva di banchina pari a 1.625 ml. Il numero degli accosti ammonterà a 7 e la profondità dei fondali sarà compresa tra i -10,00 e i 15,00 m s.l.m.m. L'area a terra hanno una superficie pari a 135.000 m<sup>2</sup> di cui 6.500 dedicati al sedime di edifici di servizio.

#### *Intervento B - Darsena servizi*

Ubicata a nord della darsena traghetti e immediatamente a ridosso della DGM, la darsena servizi sarà dedicata alle attività di servizio al porto, alle Autorità e alla pesca.

#### *Intervento C - Prolungamento antemurale Colombo*

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

Il prolungamento dell'antemurale Colombo rappresenta un'opera marittima di primo piano e da essa dipende la fruibilità futura del porto di Civitavecchia. Si tratta di un'imponente diga realizzata in difesa dalle mareggiate provenienti dalla traversia principale, ovvero da scirocco, da libeccio e da ponente.

### *Intervento D - Prolungamento banchina n. 13*

Il prolungamento dell'antemurale Colombo previsto nel presente progetto è finalizzato a proteggere i tratti di antemurale attualmente in fase di realizzazione, consentendone l'ampliamento. In tal modo il terminal crocieristico che già occupa parte della diga, subirà un incremento dell'estensione delle banchine e delle aree a terra corrispondenti.

### *Intervento E - Nuovo accesso al bacino storico*

La realizzazione del nuovo accesso al bacino storico deve essere inquadrata nell'ambito di predisposizione della separazione funzionale del porto storico da quello commerciale. E' fondamentale per completare la valorizzazione del porto storico predisporre un accesso che gli garantisca l'"indipendenza" dal porto commerciale, al quale tuttavia rimarrà fisicamente connesso tramite la realizzazione del ponte mobile.

### *Intervento F - Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale*

La revisione della linea di configurazione portuale attuale è imposta dalla necessità di migliorare le condizioni di manovra e di attracco delle navi. Tale progetto prevede la demolizione di alcuni vecchi sporgenti disposti in direzione ortogonale rispetto al canale del porto, in luogo dei quali sarà realizzato un unico molo, parallelo alla linea di costa. Per quanto riguarda la zona commerciale tale intervento consentirà di disporre di ulteriori 500 metri di banchina da aggiungere ai 435 della banchina esistente, per un totale di 935 ml. Il fondale antistante sarà a quota – 13,50 m s.l.m.m.

### *Intervento G - Ponte mobile di collegamento con l'antemurale Colombo*

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

La realizzazione del ponte mobile soddisfa da una parte la necessità di garantire la contiguità fisica tra il bacino storico e quello commerciale, dall'altra quella di consentire il transito sull'antemurale Colombo. Il ponte, ad un'unica campata, avrà una luce complessiva di circa 25 m e sarà largo all'incirca 13 metri.

### *Intervento H - Viabilità principale*

La predisposizione di nuove opere marittime e la definizione di aree funzionali specializzate hanno imposto la predisposizione di una viabilità portuale dedicata che, nel rispetto delle necessità di ciascuna, ne garantisca la connessione diretta con la rete dei collegamenti terrestri a cui il porto si "aggancia".

La nuova viabilità portuale è rappresentata da una strada sopraelevata extradoganale a due corsie per senso di marcia che ha inizio a Nord, in corrispondenza dell'accesso Grandi Masse e termina a Sud in corrispondenza del Varco Commerciale. E' dotata di uno svincolo di ingresso al terminal commerciale e contenitori, attrezzato con dogana, e di due svincoli per l'ingresso nelle aree traghetti e servizi.

### *Intervento I - Riqualificazione delle banchine del bacino storico*

Tali interventi sono esito della necessità di riutilizzare le banchine per altri scopi, più consoni alla presenza del patrimonio storico-culturale che caratterizza il porto storico. Essi sono suddivisibili in funzione della finalità che li contraddistingue:

- interventi atti a garantire un idoneo margine di sicurezza in relazione alla stabilità delle strutture;
- interventi finalizzati alla sistemazione dei coronamenti di banchina relativamente alle destinazioni d'uso degli accosti;
- interventi relativi alla realizzazione di un'unica darsena compresa tra il Molo del lazaretto e il Molo Vespucci, in vista di una ottimizzazione della fruibilità degli accosti.

### *Intervento L – Molo di sottoflutto della Darsena Grandi Masse*

## Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

Tale intervento è finalizzato alla protezione della Darsena Grandi Masse dall'azione del vento e del mare. E' previsto in altra sede progettuale e soggetto ad un SIA dedicato.

A completamento del quadro degli interventi che interesseranno il porto di Civitavecchia si ricorda che è prevista la realizzazione della stazione marittima che sarà servita dalla viabilità portuale dedicata alle spalle della quale è, ancora, prevista la realizzazione del fascio binari. Tale ultimo intervento, a cura delle Ferrovie, interesserà un'area situata lungo il confine portuale ad est della stazione marittima merci e passeggeri che sarà edificata nel piazzale della darsena traghetti.

Questa importante innovazione, il cui studio di fattibilità è già stato avviato dalle Ferrovie, consentirà di alleggerire la stazione cittadina di molto traffico pesante e di offrire un servizio ai viaggiatori che vorranno giungere a Civitavecchia per imbarcarsi sui traghetti diretti in Sardegna.

### *Intervento M – Ampliamento molo di sopraflutto (antemurale Colombo)*

Tale intervento è dettato dalla necessità di dotare il terminal crocieristico di una nuova disponibilità di area a terra.

Esso si pone in continuità con il prolungamento della banchina n. 13 e la realizzazione delle nuove banchine nella zona centrale del porto.

I destinatari dei benefici indotti dalle trasformazioni descritte sono individuati nei seguenti gruppi di cittadini, appartenenti a diverse macro categorie di popolazione, ordinati per grado di coinvolgimento decrescente:

- operatori della distribuzione delle merci nell'area romana;
- operatori economici dell'alto Lazio e dell'Umbria;
- cittadini di Civitavecchia.

## **2.5 Attività programmate ed in corso**

## Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

L'Autorità Portuale ha avviato numerose iniziative politico-amministrative al fine di promuovere il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

La più importante è rappresentata dal coinvolgimento di tutti gli Enti e delle pubbliche Amministrazioni, avvenuta tramite la sottoscrizione del "Protocollo d'intesa per il completamento del Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia, del sistema di rete e della logistica", stipulato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Il protocollo prevede che tutte le parti interessate, fra cui figurano ANAS, Ferrovie dello Stato S.p.A. ed Autostrade S.p.A., compiano gli atti e realizzino le opere di propria competenza quali il completamento del piano viario di accesso al porto comprensivo di tutti gli svincoli e le connessioni affinché il traffico indotto dalle nuove opere si svolga con regolarità e con il minimo impatto sul territorio.

Il Protocollo prevede anche la realizzazione di una serie di opere necessarie ad affrontare la fase transitoria, fra cui si cita lo spostamento degli attracchi delle navi FS verso Nord, evento che consentirà di liberare la parte settentrionale del porto storico.

Per completezza si richiamano anche le attività in corso, il cui risultato è atteso nel breve termine. Tali attività sono volte al miglioramento dei servizi offerti dalla infrastruttura portuale:

- razionalizzazione del traffico e gestione ottimizzata dei flussi merci e passeggeri nella fase transitoria, in attesa del completamento delle opere pianificate;
- apertura dell'accesso da nord finalizzata ad alleggerire il traffico che oggi converge sul varco Vespucci. Il varco settentrionale, ancorché in forma provvisoria, è stato aperto e può servire tutte le attività di cantiere che vengono così allontanate dal centro cittadino;
- acquisizione delle aree a ridosso del porto e della relativa viabilità di servizio, necessarie ad accogliere e sviluppare le attività artigianali ed industriali connesse con il traffico portuale;
- avviamento dell'attività logistica, tramite la predisposizione interventi di carattere gestionale a vantaggio dell'ambito, volti alla creazione di servizi di

parcheggio, di controlli della sicurezza, di tele-chek-in, di ristorazione, di trasporti interni all'area portuale e di sorveglianza.

## **2.6 Il patto territoriale degli Etruschi**

L'interesse delle forze sociali ed economiche per lo sviluppo del territorio in cui ricadono la città e il porto di Civitavecchia può essere evidenziato dalla firma del Patto Territoriale che accoglie i comuni di Civitavecchia, Allumiere, Tolfa, S. Marinella, Ladispoli, Cerveteri e Fiumicino. Nell'ambito di tale studio sono stati messi in evidenza gli aspetti positivi e negativi relativi a ciascuna realtà territoriale sulla base dei quali sono state tracciate le linee di comportamento che sul piano amministrativo e finanziario potranno favorire il rilancio dell'economia del territorio. La crisi occupazionale in atto in tutta l'area individuata, messa in luce dallo studio, esalta la potenzialità produttiva connessa con il completamento del porto di Civitavecchia, prefigurando uno scenario positivo per le prospettive del trasporto marittimo e dei servizi connessi. Alla trasformazione come da previsioni dell'infrastruttura portuale è direttamente connessa l'attrazione del traffico merci specializzato che comporterà, conseguentemente, lo sviluppo dei servizi e delle attività produttive connesse.

### **3. ASPETTI AMBIENTALI**

#### **3.1 Premessa**

L'ambito territoriale interessato dalla realizzazione delle Opere Strategiche è costituito:

- dalla fascia costiera compresa tra il porto attuale e le centrali di produzione di energia elettrica;
- dal territorio retrostante esteso sino all'Autostrada Roma–Civitavecchia;
- dal porto storico e dalla città di Civitavecchia, con particolare riferimento al centro storico cittadino.

Le componenti dell'ambiente naturale ed urbano coinvolte dalle trasformazioni programmate possono essere individuate come segue:

- fauna e flora marine e costiere;
- rumore e qualità dell'aria, connessi al traffico;
- paesaggio.

Sotto l'aspetto dei benefici economici e sociali, invece, si richiama il positivo vantaggio, in termini di produttività, per tutto il territorio del centro Italia ed in particolare per l'Umbria ed il Lazio.

#### **3.2 Fascia costiera**

Nell'ambito della fascia costiera che subirà una trasformazione in seguito alla realizzazione delle Opere Strategiche, l'ambiente naturale viene a perdere una porzione di territorio comprensivo di tutte le valenze tipiche delle coste basse rocciose.

I beni culturali che possono essere presenti nell'area sono stati censiti e sono stati oggetto di indagini da parte dell'Autorità Portuale in collaborazione con la Soprintendenza dell'Etruria Meridionale. Le azioni compensative necessarie per salvaguardare i beni stessi e le indagini di dettaglio che sarà necessario avviare prima della realizzazione delle opere sono già state oggetto di prescrizione da

## Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

parte del Ministero competente in sede di Commissione VIA, in occasione della Valutazione del progetto Darsena Grandi Masse.

I fondali marini da assoggettare a dragaggio verranno privati della relativa biomassa, fra cui un popolamento di modesta qualità e densità di *Posidonia oceanica*.

L'analisi ambientale di dettaglio è stata basata su dati molto accurati e completi messi a disposizione dall'Autorità Portuale che da oltre un anno ha avviato il monitoraggio dell'ambiente marino dell'intero tratto di costa che corre da S. Severa a Tarquinia.

I risultati dell'analisi dettagliata dei fondali è stata presentata, nel 2000–2001, al Ministero per l'Ambiente in occasione della procedura di Valutazione di Impatto della Darsena Grandi Masse ed ha messo in evidenza che i fondali sacrificati per la costruzione delle opere, ancorché assoggettati parzialmente a vincolo per la presenza censita di *Posidonia oceanica*, non hanno un valore intrinseco elevato e tale da giustificare la presenza del vincolo stesso. La procedura di Valutazione del Ministero, pertanto, si è conclusa con un parere positivo di compatibilità per le opere della Darsena Grandi Masse.

Nell'ambito di tale procedura è stato anche considerato che la realizzazione della Darsena Grandi Masse avrebbe distrutto gran parte dei popolamenti marini compresi fra il porto attuale e le centrali di produzione dell'energia elettrica; pertanto nel bilancio ambientale è stata inserita, fra gli aspetti negativi, la perdita dell'intera risorsa costiera e marina del tratto di costa dal porto attuale alle centrali, anche se non materialmente occupato dalle opere da costruire.

Con queste premesse, l'inserimento delle nuove Opere Strategiche fra la Darsena Grandi Masse ed il porto attuale comporta la rinuncia ad un fondale naturale marino già considerato perso per l'ambiente naturale, a causa del suo "intrappolamento" fra due grandi opere portuali, una delle quali già realizzata e l'altra approvata e destinata alla realizzazione nel breve periodo; inoltre il tratto di mare sarebbe comunque assoggettato ad un intenso traffico di navi di grandi dimensioni.

In definitiva le opere strategiche vengono realizzate in un tratto di costa e su di un'area marina che ha già subito trasformazioni antropiche tali da poter essere

## Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

considerata la minore perdita possibile. Peraltro i biologi hanno osservato che le opere da realizzare presentano superfici di vario tipo, massi naturali, pareti di calcestruzzo ed altre forme assimilabili alle tane naturali, che conferiscono all'ambiente marino, ad opere ultimate, una forte capacità di recupero e di generazione di nuovi substrati naturali.

Si deve anche richiamare l'impegno assunto dall'Autorità Portuale e dalla Compagnia Porto di Civitavecchia a promuovere e mettere in atto, rispettivamente, il prelievo ed il trapianto delle piante di *Posidonia oceanica* in buone condizioni in altra area in corso di localizzazione. L'impegno è stato assunto in sede di procedura VIA del progetto Darsena Grandi Masse.

### 3.3 Il territorio compreso fra la costa e l'autostrada

La porzione di territorio comunale compresa fra il porto e l'autostrada vede consolidata dalla realizzazione del porto la sua vocazione allo sviluppo delle attività artigianali ed industriali connesse direttamente con i traffici portuali.

Infatti il porto di Civitavecchia, ancorché completato in tutta la sua possibile estensione, dalla città alle centrali di Torre Valdaliga, è dotato di aree a terra molto modeste e percorso al suo perimetro terrestre dalla SS1 Aurelia; la morfologia del terreno limita inoltre l'espansione dei piazzali di banchina verso terra.

Per contro la movimentazione delle merci, il deposito e le attività di trasformazione connesse con la commercializzazione e la distribuzione, richiedono spazi più ampi di quelli disponibili in prossimità delle banchine ed una buona connessione con i piazzali portuali veri e propri.

Occorre anche ricordare che la porzione di territorio di cui si tratta è la più importante per la creazione della rete stradale di accesso al porto e di connessione fra questo e le aree per insediamenti artigianali ed industriali.

In questa ottica è stato definito con gli Enti locali interessati, Provincia e Comune, nonché con ANAS ed Autostrade S.p.A., il piano delle infrastrutture viarie che consentirà a tutta l'area industriale esistente ed a nuove aree di potenziale

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

sviluppo, di essere trasformate da agricole a produttive e di godere di moderni servizi logistici.

La trasformazione comporterà la rinuncia a porzioni di territorio agricolo; le modalità di trasformazione dovranno essere stabilite dal Comune di Civitavecchia, attraverso la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale cittadino e di Piani Particolareggiati che potranno prevedere la conservazione di beni ambientali e di porzioni di verde adeguate a garantire la corretta fruibilità delle aree stesse da parte degli utenti.

Il livello di rumore e le emissioni dei gas di scarico degli automezzi subiranno un aumento nel territorio in esame, limitatamente alle aree fiancheggianti la viabilità. L'aumento sarà contenuto largamente al di sotto dei limiti di legge, dal momento che si dispone di ampie aree ed il traffico stradale si svolgerà lungo infrastrutture correttamente dimensionate che consentiranno di evitare le congestioni e le emissioni conseguentemente concentrate durante le lunghe soste in coda degli autocarri, ovvero lungo pendenze eccessive.

Il paesaggio godibile dalle infrastrutture viarie, ed in particolare rivolgendosi verso mare, subirà modeste variazioni dal momento che la morfologia collinare dell'area non consente di ottenere molti punti di visuale verso la costa ed il porto. Un apposito studio svolto in tale direzione ha permesso di evidenziare le visuali principali che subiranno trasformazioni. Esse sono modeste ed avvengono sempre in continuità con l'insediamento portuale esistente; pertanto non viene sacrificato alcun bene singolare.

### **3.4 Porto storico e centro storico cittadino**

Il porto storico ed il centro storico cittadino subiscono l'impatto positivo più importante a seguito dell'intervento di completamento del porto commerciale.

Infatti tramite la realizzazione delle Opere Strategiche sarà possibile eliminare dal porto storico il traffico crocieristico che, considerato il numero di passeggeri, i controlli di sicurezza necessari ad un moderno terminale nonché la dimensione

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

delle navi, congestionerebbe ancora il porto storico con la predisposizione di strutture incompatibili con il delicato contesto storico.

La trasformazione prevista, che introduce un cambiamento rispetto alla funzione prevista dal PRP 1990, è fortemente positiva; ancora di più lo è nei confronti della situazione attuale che vede svolgersi nel porto storico il traffico traghetti, che congestiona nei periodi di punta, l'intera città dal lungomare all'accesso settentrionale Vespucci.

Gli effetti positivi della trasformazione per gli aspetti economici e sociali sono già stati esposti nei precedenti paragrafi. Per quanto riguarda le emissioni inquinanti, è evidente il beneficio che la porzione di città limitrofa al porto riceverà per effetto della totale eliminazione del traffico diretto al porto. L'abbattimento del rumore di fondo proveniente dai mezzi pesanti e dalle navi all'ormeggio, e l'eliminazione delle emissioni in aria dei gas di scarico anch'essi provenienti da automezzi e navi, porteranno ad un miglioramento deciso dell'atmosfera con beneficio per la salute ed il benessere dei cittadini e dei fruitori del nuovo porto storico.

### **3.5 Cantieri e fasi di realizzazione**

Le Opere Strategiche interessano aree a settentrione del porto attuale e insieme a quelle programmate (DGM) prevedono l'estensione graduale del porto verso Nord fino a raggiungere le centrali di Torre Valdaliga. Pertanto, le aree di cantiere saranno ivi localizzate.

La movimentazione dei mezzi di cantiere avverrà esclusivamente attraverso il varco settentrionale ed interesserà l'area industriale interferendo in verità in modo assai modesto con il traffico turistico della SS 1 Aurelia che, sia in fase transitoria che in via definitiva, sarà completamente liberata dal traffico indotto dal porto.

Le fasi di realizzazione delle opere saranno stabilite nel dettaglio nell'ambito delle progettazioni definitive avviate da poche settimane. In prima approssimazione le opere verranno realizzate in tempi sovrapposti, con cantieri differenziati per aree.

Il prolungamento dell'antemurale Colombo sarà realizzato con un cantiere a terra localizzato nelle aree di nuova espansione in corrispondenza della Mattonara; le

## **Opere strategiche in variante al Porto di Civitavecchia**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SINTESI NON TECNICA

altre attività saranno svolte tutte in mare, dalla posa dei manufatti alla loro rifinitura in loco.

Nelle aree a terra comprese fra l'attuale piazzale container e la futura Darsena Grandi Masse troveranno posto i due cantieri di realizzazione delle Darsene traghetti e servizi (Autorità e pesca). La progettazione definitiva consentirà di determinare gli spazi di cantiere necessari per la realizzazione di ciascuna opera. In ogni caso i cantieri saranno tutti concentrati nella zona settentrionale ed avranno accesso dall'area industriale.

### **3.6 Conclusioni**

Le Opere Strategiche pianificate dall'Autorità Portuale di Civitavecchia costituiscono una naturale espansione del porto verso settentrione e si faranno carico del traffico commerciale cui si aggiungerà quello crocieristico svolgentesi con le navi di grandi dimensioni.

L'impatto sull'ambiente naturale che subirà modifiche a seguito della realizzazione delle nuove opere è giudicato modesto e sopportabile, poiché non saranno danneggiati elementi o sistemi rari e non riproducibili. Pertanto la capacità di recupero del sistema ambientale ricettore viene giudicata elevata.

A fronte degli impatti sull'ambiente naturale, le trasformazioni pianificate comportano un rilevante beneficio sociale all'ambiente urbano per il miglioramento della qualità dell'atmosfera a seguito dell'abbattimento del traffico veicolare, leggero e pesante, che consentirà la riduzione delle emissioni inquinanti in aria e del rumore.

In definitiva i vantaggi sociali legati al miglioramento della salute ed alle nuove prospettive economiche di ripresa e rafforzamento delle attività industriali ed artigianali rendono positivo il bilancio delle trasformazioni territoriali proposte con la realizzazione della Opere Strategiche.