



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

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

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2015 - 0001919 del 09/06/2015

Pratica N:

Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E. prot DVA - 2015 - 0015201 del 09/06/2015

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2642 trasmissione parere n. 1794 CTVA del 29 maggio 2015. VIA Speciale - Variante ex. Art. 169 Dlgs n. 163/2006 - Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia. Primo Lotto Funzionale prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e Traghetti. Progetto Esecutivo, proponente Autorità Portuale di Civitavecchia -

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 29 maggio 2015.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campitongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2015-0138.DOC



La presente copia fotostatica composta di N° 7 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 8-06-2015

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

1784 Sle

Parere n. 1783 del 29/05/2015

<p>Progetto</p>	<p><i>Parere art. 9 DM 150/07</i></p> <p><i>“Opere strategiche per il porto di Civitavecchia. Primo lotto funzionale: Prolungamento Antemurale Colombo, Darsene Servizi e Traghetti” – Variante</i></p> <p><u><i>Perizia di Variante 2014</i></u></p> <p><i>ID VIP 2642</i></p>
<p>Proponente</p>	<p>Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta</p>

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la richiesta presentata dalla Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (do seguito APC), con nota prot. 0019732 del 13/13/2013, acquisita dalla Direzione con nota DVA-013-30369 del 30/12/2013, relativa a "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia. Primo lotto funzionale: Prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti" - Variante

VISTO il Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS n.1471 del 28/03/2014, trasmesso all'APC con nota DVA-2014-0011635 del 22/04/2014, nel quale è stato espresso giudizio, ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.lgs 163/2006 ss.mm.ii. per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza che non sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché sia approvata direttamente dal Contraente Generale la proposta di variante relativa a "**Opere strategiche per il porto di Civitavecchia. Primo lotto funzionale: Prolungamento Antemurale Colombo, Darsene Servizi e Traghetti – Variante**";

CONSIDERATO che sulla base del parere n.1471 del 28/03/2014 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM emanato il Provvedimento Direttoriale prot. DVA-2014-11635 del 22/04/2014;

VISTA la nota DVA-2014-0035383 del 30/10/2014, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS con nota prot. CTVA 0003761 del 31/10/2014, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM richiede un approfondimento istruttorio in considerazione della nota prot. 13280 del 15/10/2014 dell'APC, acquisita con prot. DVA-2014-33841 del 20/10/2014;

PRESO ATTO che l'APC, con la suddetta nota prot. 0013280 del 15/10/2014, ha trasmesso ulteriori elementi informativi e integrazioni alla precedente istanza del 13/12/2013, richiedendo la revisione del citato parere del 28/03/2014, ritenendo che la Variante proposta non comporti modifiche sostanziali al Progetto esecutivo approvato;

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e ss.mm.ii. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*";
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*";
- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii. concernente "*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA la delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" e ss.mm.ii., con la quale ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che all'Allegato 1 include l' "Hub portuale di Civitavecchia". Tale intervento è stato successivamente confermato con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 recante "Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001)"; inoltre, con la delibera CIPE n. 75 del 29 marzo 2006 è stato assegnato in via programmatica un finanziamento di 30 milioni di euro, in termini di volume di investimenti, per la realizzazione del primo lotto funzionale di interventi nel porto di Civitavecchia (Prolungamento antemurale C. Colombo, Darsena traghetti e Darsena servizi)

VISTI

- 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;
- il DPEF 2008-2012, che nella tabella B4, relativa alle "Opere da avviare entro il 2012", include il progetto "Porto di Civitavecchia: 1° lotto";

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;

PRESO ATTO che:

- in data 20 dicembre 2003 la Commissione Speciale VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, ai progetti preliminari delle "Opere strategiche per il porto di Civitavecchia";
- con la Delibera n.103/04 del 20.12.2004 "1° Programma delle Opere Strategiche (Legge N. 443/2001) Hub Portuale Di Civitavecchia" il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.165 del D.Lgs.n.163/2006 e ss.mm.ii., con prescrizioni e raccomandazioni, i progetti preliminari di dieci opere finalizzate al potenziamento del porto di Civitavecchia, anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale delle opere stesse, individuando tra esse un primo lotto funzionale costituito dal Prolungamento antemurale C. Colombo, dalla Darsena traghetti e dalla Darsena servizi, come indicato dall'Autorità Portuale;
- il successivo livello progettuale si focalizzava su tale stralcio funzionale e il progetto definitivo "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia 1° lotto funzionale: prolungamento antemurale C. Colombo, Darsene Servizi e Traghetti", veniva approvato dalla stessa Autorità Portuale con Decreto del 15/02/2005 e trasmesso nella stessa data con nota prot. n. 2005/00002083 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per essere esaminato e presentato al CIPE nelle ipotesi di cui all'art. 166 del Dlgs 163/2006 e ss.mm.ii.;
- in data 7/3/2006, la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS ha verificato la parziale ottemperanza del Progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla citata delibera CIPE n.103/04;
- con prot. GAB/2006/2508/B01 del 21/03/2006 il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio ha affidato il proponente a trasmettere il Progetto definitivo regolarizzato alle prescrizioni del parere CSVIA del 7/3/2006;
- con il parere espresso in data 11/07/2006 dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS, trasmesso con prot.DSA_2006_0021173 del 08/08/2006, si completava la II fase della verifica di Ottemperanza, successiva alla diffida di cui al punto precedente ai sensi dell'art. 185, comma 4, lettera b), del Dlgs 163/06 per il progetto definitivo "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia. Primo lotto funzionale: Prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e Traghetti";
- con la Delibera n.140/2007 del 21/12/2007 e con la Delibera n.2/2008 del 25/01/2008 il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e ss.mm.ii., con prescrizioni da attuare in fase

di redazione e di realizzazione del progetto esecutivo e con raccomandazioni, i progetti definitivi: "Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 443/2001): Potenziamento hub portuale di Civitavecchia - Primo lotto interventi funzionali (1° stralcio): Prolungamento antemurale C. Colombo e Darsena traghetti " e "Potenziamento hub portuale di Civitavecchia - Primo lotto interventi funzionali (2° stralcio): Darsena servizi ";

- ;

ESAMINATA l'ulteriore documentazione trasmessa dall' APC con nota 13280 del 15/10/2014, ed acquisita con prot. DVA-2014-0033841 del 20/10/2014, consistente in:

- *Relazione Tecnica Illustrativa;*
- *Planimetria di inquadramento nell'abito delle opere strategiche per il Porto di Civitavecchia (progetto definitivo);*
- *Planimetria sovrapposizione sagoma P.R.P. e 1° Lotto Opere strategiche;*
- *Planimetria generale di Progetto del Progetto Esecutivo (elab. 004.004);*
- *Planimetria generale di progetto Opere di Variante (elab. 004.006);*
- *Planimetria di variante sovrapposizione con progetto esecutivo (elab.004.007);*
- *Planimetria ante operam perizia di variante opere di completamento (adeguamento prescrizioni Conferenza dei Servizi del 29.05.15 – elab. 003.001.01);*
- *Planimetria di progetto del completamento perizia di variante opere di completamento (adeguamento prescrizioni Conferenza dei Servizi del 29.05.14 – elab.003.002.01);*
- *Quadro economico Perizia di Variante Opere di Completamento;*

CONSIDERATO che nell'elaborato "Relazione Tecnica Illustrativa" della documentazione trasmessa viene testualmente riportato che "la documentazione fornita ai fini dell'istruttoria non ha permesso la visione generale che ora si propone" dalla quale è scaturito un parere negativo (parere CTVA n°1471 del 28/03/2014);

ESAMINATA la ulteriore documentazione trasmessa dalla APC con nota prot. n° 4661 del 23/03/2015, acquisita con nota prot. DVA-2015-8166 del 24/03/2015 ad integrazione della documentazione già inviata con nota prot. n° 13280 del 15/10/2014, acquisita al prot. DVA-2014-33841 del 20/10/2014;

VISTA ED ESAMINATA la ulteriore documentazione trasmessa dalla APC con nota prot. n° 7569 del 19/05/2015, acquisita con nota prot. DVA-2015-0013506 del 20/05/2015 con la quale si dichiara che "non essendo al momento possibile stabilire con certezza l'annualità in cui verranno avviati i lavori di dragaggio dalla quota -10 alla -11,80, in quanto legata allo stanziamento dei fondi necessari, ed essendo come noto le risultanze delle caratterizzazioni dei sedimenti marini di durata limitata, si ritiene di proporre l'approvazione in linea tecnica della perizia di variante nella sua totalità, rimandando ad una seconda fase l'approvazione dei soli lavori di approfondimento dei fondali che sarà oggetto di separata istanza ai sensi dell'art. 169 comma 3 del D.lgs. 163/2006, corredando tale nuova richiesta con le caratterizzazioni chimico-fisica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti marini."

Considerato che in relazione ai RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA (progetto esecutivo)

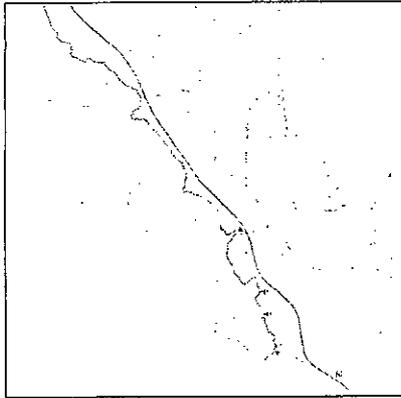
Lo sviluppo del Porto di Civitavecchia risulta essere in linea con i contenuti del vigente Piano Regolatore Portuale, sul quale si è favorevolmente espresso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 209/2004, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DEC VIA n. 04/2010 ed il CIPE con delibera del 21/12/2001 (G.U. n. 51/2002 S.O.).

Per l'Autorità Portuale di Civitavecchia gli interventi previsti in progetto si collocano nell'ambito delle differenziazioni dei traffici e delle destinazioni d'uso degli accosti e delle aree che permetteranno una netta separazione tra il porto storico e quello destinato al traffico crocieristico, passeggeri e commerciali.

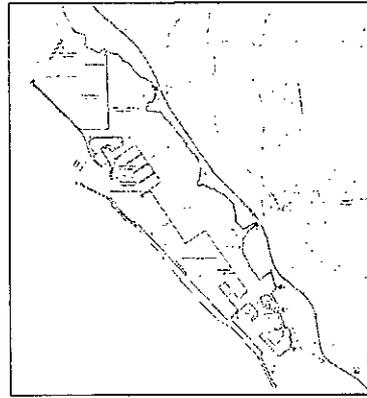
Le Opere Strategiche sono state pianificate con lo scopo di favorire l'incremento dei traffici marittimi per consentire al Porto di Civitavecchia di assumere il ruolo di Hub portuale del Tirreno. Esse comporteranno un

sostanziale aumento delle lunghezze di banchina disponibile, l'ottimizzazione e la specializzazione degli accosti e delle aree a terra dedicate.

Questo complesso di opere consente di allontanare dalla città tutto il traffico passeggeri e di completare la trasformazione del Porto Storico in luogo di grande valenza turistica e culturale. Inoltre, tale nuova disposizione, rispetto all'attuale situazione che vede i traghetti collocati nella zona più lontana dall'imboccatura, viene incontro all'esigenza di minimizzare i tempi di ingresso ed ormeggio dei servizi di traghetti fra il continente e la Sardegna.



Stato attuale



Progetto approvato

Le Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia sono:

- A - Darsena Traghetti
- B - Darsena Servizi
- C - Prolungamento antemurale C. Colombo
- D - Prolungamento della banchina n°13
- E - Nuovo accesso al bacino storico
- F - Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale
- G - Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano
- H - Viabilità principale
- I - Riqualificazione delle banchine del bacino storico
- L - Molo di sottoflutto Darsena Grandi Masse.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) ha espresso parere con voto n°185/2003, mentre i pareri favorevoli resi dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali (MIBAC) e dalla Regione Lazio sono integralmente recepiti nell'ambito della Delibera CIPE n. 103/2004 di approvazione dei suddetti progetti preliminari - ai sensi dell'art. 3, comma 7 del citato D.Lgs. 190/2002.

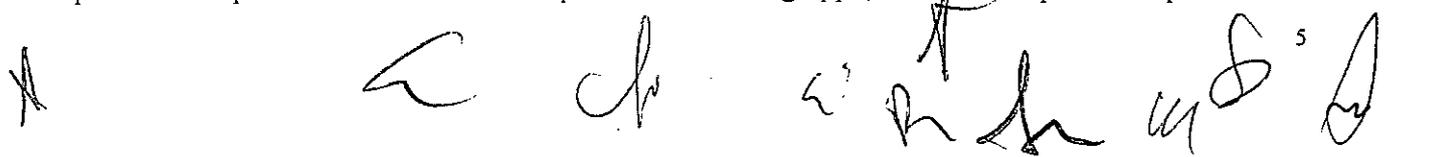
Successivamente, alla luce delle nuove esigenze di sviluppo del Porto, l'Autorità Portuale ha ritenuto opportuno procedere con la progettazione definitiva del I Lotto di Opere Strategiche costituito dalle seguenti opere:

- A - Darsena Traghetti;
- B - Darsena Servizi;
- C - Prolungamento dell'antemurale Colombo.

Nell'ambito della progettazione definitiva del I Lotto funzionale delle Opere Strategiche, l'Autorità Portuale ha ritenuto opportuno ottemperare alle prescrizioni riportate nella delibera CIPE n. 103/2004 suddividendo le stesse in tre gruppi come di seguito indicato:

- il primo gruppo, contenente le prescrizioni riguardanti il I Lotto funzionale;
- il secondo gruppo, relativo alle prescrizioni riferite alle altre Opere Strategiche;
- il terzo gruppo, contenente le prescrizioni riguardanti l'intero ambito portuale.

Nel 2005, l'Autorità Portuale ha trasmesso al MATTM, insieme al Progetto Definitivo, il Rapporto di Ottemperanza alle prescrizioni contenute nel primo e nel terzo gruppo, mentre la risposta alle prescrizioni



relative al secondo gruppo è stata rimandata alla stesura dei progetti definitivi delle relative opere. Con parere prot. DSA-2006-02-0021173 del 08/05/2006 il MATTM si è espresso favorevolmente rimandando l'ottemperanza di alcune prescrizioni al Progetto esecutivo ed alla relativa Verifica di Attuazione. Successivamente, il CIPE con Delibera n. 140/2007 ha approvato i Progetti definitivi del I Lotto funzionale delle Opere Strategiche ed in particolare il Prolungamento dell'Antemurale C. Colombo; con successiva Delibera n. 02/2008 il CIPE ha approvato la Darsena Traghetti e la Darsena Servizi.

Nel 2012, infine, l'Autorità Portuale ha trasmesso al MATTM il Progetto esecutivo del I Lotto Funzionale delle Opere Strategiche e la documentazione relativa alla Verifica di Attuazione, che si è conclusa positivamente con Determina Direttoriale V.A. 49, trasmessa dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con prot. DVA-2014-0015194 del 21/05/2014.

Parallelamente a partire dall'anno 2004 l'Autorità Portuale, nell'ottica di definire il quadro programmatico entro cui collocare le Opere Strategiche già approvate dal CIPE a livello preliminare con Delibera 103/2004, ha ripreso la procedura di autorizzazione della Variante al Piano Regolatore Portuale, denominata PRP 2004. Sul PRP 2004 il CSLLP si è espresso con parere favorevole (prot.n. 209 del 29/10/2004).

Tra gli obiettivi generali del PRP 2004 figurano, oltre lo sviluppo del traffico commerciale marittimo e l'ottimizzazione dell'organizzazione degli accosti e delle aree a terra, anche il recupero del porto storico e la valorizzazione dei beni culturali.

Rispetto al complesso delle Opere Strategiche, il PRP 2004 ha previsto la realizzazione di due ulteriori opere:

- l'ampliamento dell'antemurale C. Colombo;
- il prolungamento di un ulteriore tratto dell'antemurale C. Colombo.

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) del PRP 2004 ha recepito gli studi ambientali contenuti dello Studio di Impatto Ambientale del Progetto preliminare delle Opere Strategiche, integrandoli con la stima dei potenziali impatti prodotti dagli ulteriori interventi previsti dal PRP 2004, nonché, infine, dalla realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse, sulla quale il MATTM si era già espresso con DEC/VIA 6923 del 28/01/2002.

Il PRP 2004, conclusa la procedura di verifica della compatibilità ambientale con Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010 del MATTM di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, è stato definitivamente approvato dalla Regione Lazio con delibera di GR n.121 del 23.03.2012.

Nell'ambito delle Opere Strategiche, prioritaria è la realizzazione del prolungamento dell'antemurale C.Colombo nonché quella delle Darsene Traghetti e Servizi in quanto da esse dipende la rivisitazione dell'assetto del Porto nel suo complesso che comporterà l'auspicata separazione del turismo (diporto e crociere) ospitato nel porto storico, prossimo all'abitato di Civitavecchia, dai traffici commerciali e dalle attività industriali allocati nel porto operativo sito a nord dell'ambito suddetto.

Nell'ambito del citato complesso di opere il prolungamento dell'Antemurale C. Colombo ha la fondamentale funzione di proteggere dal moto ondoso la darsena per i traghetti, consentendo un'adeguata operatività degli accosti e di assicurare idonee condizioni di sicurezza nelle fasi di ingresso e di uscita dal porto. Tale prolungamento consente di limitare il numero degli ormeggi e delle banchine non operativi del bacino per traghetti e di contenere la durata di non operatività a soli 1.5 giorni/anno. Inoltre, la disposizione planimetrica della nuova diga nasce dall'esigenza di agevolare il transito in ingresso ed in uscita delle navi che fruiranno delle infrastrutture portuali con particolare riferimento alle navi da crociera che raggiungono notevoli dimensioni.

La Darsena Traghetti si inserisce nell'ambito degli interventi volti ad effettuare lo spostamento del traffico passeggeri nella zona nord del porto. La darsena permetterà l'attracco di 7 navi traghetto per mezzo di 3 pontili di ormeggio e del tratto di banchina ad essi paralleli confinante con la Darsena Servizi, di una nave da crociera presso il fronte di accosto sporgente e di una ulteriore nave presso il fronte banchina del Terminal Granaglie che potrà essere o una nave per il traffico di granaglie oppure una nave traghetto.

La Darsena Servizi è ubicata nell'area delimitata verso sud dalla Darsena Traghetti e verso nord dalla futura Darsena Energetica Grandi Masse (Piano Regolatore Portuale del 2004); gli spazi a mare e a terra saranno dedicati alle Forze dell'Ordine e ai Corpi Militari di stanza nel Porto di Civitavecchia (Guardia di Finanza, Carabinieri, Guardia Costiera, Vigili del Fuoco), agli Operatori Portuali (ormeggiatori, piloti, rimorchiatori), ai servizi di manutenzione dei mezzi marittimi (officine meccaniche dotate di darsena travel - lift), ai servizi di bunkeraggio, al mercato del pesce, nonché all'ormeggio della flotta peschereccia.

In sintesi, le opere costituenti il I° lotto sono:

- 1) il prolungamento dell'Antemurale C. Colombo di circa 400 mt costituente opera di difesa foranea alle strutture portuali che determina verso mare il canale di ingresso all'area portuale e di evoluzione per le banchine costituenti la nuova Darsena Traghetti.
- 2) La Darsena Traghetti è costituita da una banchina di riva e da tre pennelli ortogonali distanziati di mt 127
- 3) La Darsena servizi destinata ad accogliere tutte le imbarcazioni ed unità navali dei Corpi dello Stato e dei servizi tecnico nautici, nonché le unità della flottiglia peschereccia.

Considerato che in relazione alla DESCRIZIONE DELLE VARIANTI

Perizia di variante 2013 (documentazione trasmessa dall' APC con nota 13280 del 15/10/2014, ed acquisita con prot. DVA-2014-0033841 del 20/10/2014)

Alla luce dei nuovi scenari di mercato delineatesi negli anni successivi all'approvazione del Progetto definitivo I Lotto funzionale delle Opere Strategiche, il Piano Strategico, approvato con Decreto Presidenziale n. 303 del 27/09/2012, ha messo a punto una strategia di sviluppo del porto atta a soddisfare il trend di sviluppo del settore crocieristico.

Il suddetto Piano Strategico prevede le seguenti azioni:

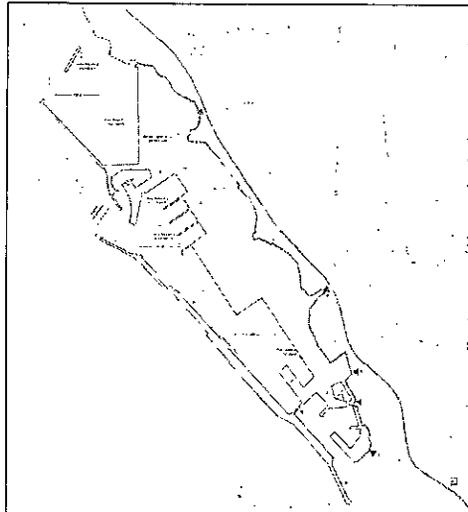
1. realizzazione di nuovi attracchi, anche per navi da crociera di ultima generazione, mediante un adeguamento degli spazi intercorrenti con la Darsena Energetica Grandi Masse;
2. valutazione della necessità di realizzare una vasca di colmata, nell'area della Darsena Energetica Grandi Masse, adiacente alla diga a gettata a nord, per contenere le quantità di materiali eventualmente eccedenti provenienti dal dragaggio;
3. accelerare l'esecuzione del primo pontile della Darsena Traghetti (Pontile n.3).

Per far fronte a tali esigenze, è stata studiata una soluzione che ottimizzasse il layout delle Opere Strategiche I Lotto funzionale; di seguito sono sinteticamente riportate le opere di variante previste:

- Prolungamento Antemurale C. Colombo: è stato ridefinito l'allineamento dell'antemurale C. Colombo prevedendo una traslazione dello stesso verso l'esterno di circa 20 metri (dimensione inferiore alla stessa larghezza dell'antemurale), determinando un aumento della larghezza del canale di ingresso portato così ad una misura di 264,50 metri, congrua ai fini della sicurezza della navigazione per come attestato dal citato verbale del 16.10.2012. Inoltre è stata prevista una migliore ridefinizione del banchinamento interno che consente di portare il cerchio di evoluzione da 400 metri a 440 metri, indispensabile per le manovre in sicurezza di evoluzione del naviglio di ultima generazione.
- Darsena Traghetti e Darsena Servizi: è stato ridefinito parzialmente l'allineamento del terrapieno finalizzato all'adeguamento della configurazione perimetrale della darsena traghetti, arretrando la banchina di riva nella porzione adiacente alla darsena servizi di circa 70 metri, consentendo l'adeguamento di 2 delle 8 banchine previste nella suddetta darsena, rendendole fruibili anche da navi di ultima generazione. Si precisa pertanto che il numero delle banchine complessive rimane invariato e si è provveduto unicamente a rendere flessibili due delle 8 banchine di progetto, impiegabili pertanto sia per traffico Ro-Pax che crocieristico (quindi sempre passeggeri). Conseguentemente, l'impronta della darsena servizi viene ruotata di alcuni gradi verso nord così che, unitamente alla minima traslazione del banchinamento interno dell'antemurale sopra richiamata, rende possibile l'ampliamento del cerchio di evoluzione a 440 metri, con ovi miglioramenti in termini di sicurezza sulle manovre di accosto.
- Dragaggi: l'adeguamento planimetrico della darsena traghetti ha comportato una riduzione della capacità di accumulo della vasca di colmata "la Mattonara" che ha reso necessario anticipare la realizzazione parziale della vasca di colmata prevista nel progetto della Darsena Energetica Grandi Masse, autorizzata con DEC -VIA 6923 del 20/01/2002.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and several initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a signature and several initials.



Variante 2013

Perizia di variante 2014 (documentazione trasmessa dalla APC con nota prot. n° 4661 del 23/03/2015, acquisita con nota prot. DVA-2015-8166 del 24/03/2015)

La variante "Perizia di Variante 2014" risulta coerente con lo strumento urbanistico vigente (PRP). Tutte le opere sono ricomprese all'interno del perimetro del Piano Regolatore Portuale.

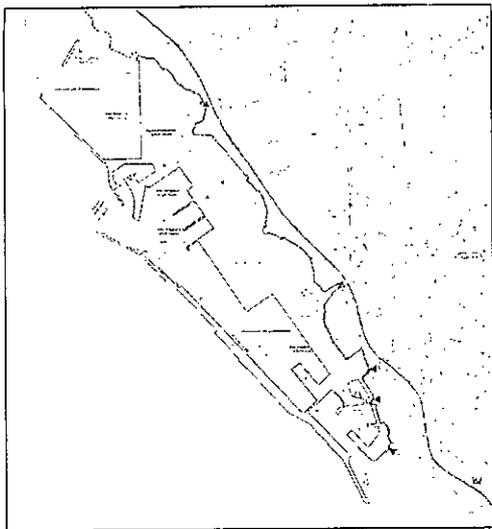
La Perizia di variante 2014 è stata predisposta al fine di recepire le prescrizioni rese dalla Capitaneria di Porto nell'ambito della Conferenza di Servizi del 29/05/2014 (prima seduta) indetta dall'Autorità Portuale secondo le modalità di cui all'art. 166 del D.Lgs. 163/2006, così come previsto dall'art. 169 del D.Lgs. 163/2006.

Le modifiche introdotte, rispetto ai contenuti della Perizia di variante 2013 sono:

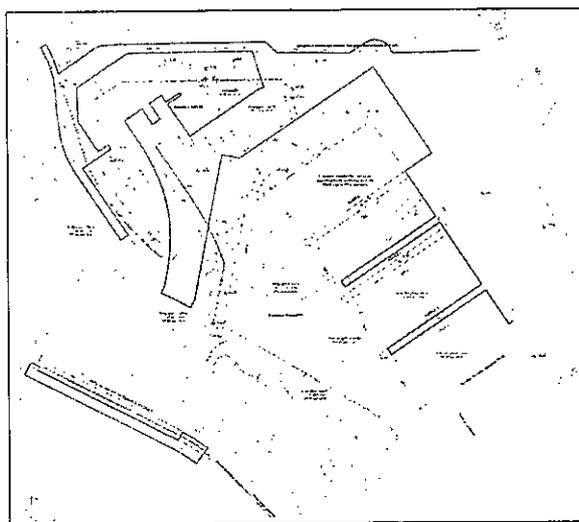
- *approfondimento della quota di dragaggio per la parte settentrionale della Darsena Traghetti*: al fine di garantire le condizioni di sicurezza alla navigazione necessarie per consentire l'accosto anche alla navi da crociera presso le banchine settentrionali della Darsena Traghetti, la Capitaneria di Porto ha richiesto di approfondire la quota del fondale della zona nord della suddetta alla -11,80 rispetto alla quota -10 m s.l.m.m. prevista nel progetto approvato. Così come dichiarato nella nota tras
- *eliminazione del Pontile n. 1 e traslazione del Pontile n.2*: sempre al fine di garantire condizioni di sicurezza alla navigazione ottimali, la Capitaneria di Porto ha disposto per l'eliminazione del Pontile n. 1, quello più settentrionale rispetto ai pontili previsti dal progetto approvato. Ciò consente la traslazione verso nord, di circa 14 m, del Pontile n. 2 che, a questo punto, si trova posizionato ad una distanza di circa 335,20 m dalla banchina 33 e 157,80 dal Pontile n.3 già realizzato in luogo dei 129 m previsti dal progetto approvato;
- *incremento dei volumi di materiale dragato.*
 - o *L'Autorità Portuale di Civitavecchia (APC) con nota prot. n° 7569 del 19/05/2015, acquisita con nota prot. DVA-2015-0013506 del 20/05/2015 ha dichiarato che "non essendo al momento possibile stabilire con certezza l'annualità in cui verranno avviati i lavori di dragaggio dalla quota -10 alla -11,80 s.l.m.m., in quanto legata allo stanziamento dei fondi necessari, ed essendo come noto le risultanze delle caratterizzazioni dei sedimenti marini di durata limitata, si ritiene di proporre l'approvazione in linea tecnica della perizia di variante nella sua totalità, rimandando ad una seconda fase l'approvazione dei soli lavori di approfondimento dei fondali che sarà oggetto di separata istanza ai sensi dell'art. 169 comma 3 del D.lgs. 163/2006, corredando tale nuova richiesta con le caratterizzazioni chimico-fisica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti marini."*
- *adeguamento di alcuni arredi di banchina e della quota delle sovrastrutture della Darsena Servizi*: in considerazione della presenza di navi di maggiore dimensione e dislocamento è stato previsto l'adeguamento degli arredi di banchina previsti sulle banchine settentrionali della Darsena Traghetti, banchine n. 33 e 34. Infine, nella Darsena Servizi, per garantire una migliore flessibilità delle banchine destinate a tutte le attività adibite ai servizi portuali (ormeggiatori, Guardia di Finanza,

Capitaneria di Porto, Vigili del Fuoco), è stata adeguata l'altezza della sovrastruttura a + 1,50 m s.l.m.m. rispetto a + 1,80 m s.l.m.m. prevista dal progetto approvato.

Sulla base delle modifiche apportate dalla Conferenza di Servizi del 29/05/2014 si evince che tutti gli adeguamenti planimetrici rientrano in una ridefinizione di alcuni banchinamenti necessari al fine di ottimizzare gli specchi acquei in considerazione dell'evoluzione del naviglio; inoltre, tali adeguamenti non prevedono realizzazioni di nuove banchine, piuttosto due delle otto previste nella Darsena Traghetti vengono adeguate rendendole flessibili e compatibili sia all'accosto di traghetti che navi da crociera. Inoltre, la configurazione finale prevede un pontile in meno e, quindi, il passaggio da otto a sei banchine disponibili.



Variante 2014 post CdS 2014



Sovrapposizione variante 2014- con progetto approvato del I Lotto Funzionale

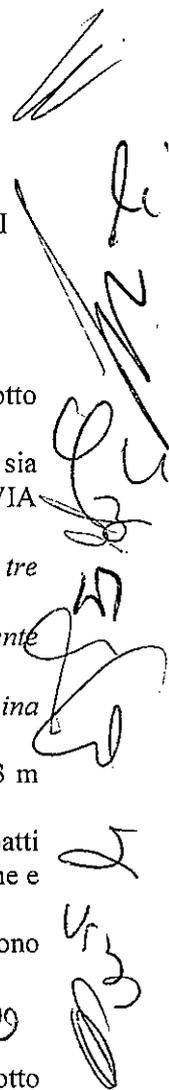
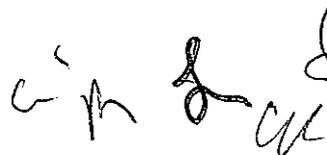
Componenti ambientali

La Perizia di variante 2014 consiste in una ottimizzazione del layout delle Opere Strategiche – I Lotto funzionale; in particolare:

- non modifica la destinazione funzionale delle stesse; infatti, la Darsena Traghetti potrà accogliere sia navi traghetto che navi crociera, in linea con quanto riportato nel parere della Commissione VIA Speciale n. 1472 CTVA del 28.03.2014:
 - 7 navi traghetto per il traffico passeggeri. Di queste 6 attraccheranno a murata lungo i tre pontili e una ormeggerà lungo il fronte banchina di confine con la Darsena Servizi;
 - 1 nave da crociera, che attraccherà lungo il fronte banchina di confine, parzialmente costituito dallo sporgente con la Darsena Servizi;
 - 1 nave portarinfuse, che attraccherà in corrispondenza dell'adiacente banchina Termina Granaglie".
- non produce la modifica dell'ingombro complessivo delle opere, a meno di una traslazione di 23 m verso mare dell'antemurale C. Colombo imposta da esigenze di sicurezza alla navigazione;
- non è prevista alcuna modifica nelle tecniche e tecnologie costruttive adottate. Pertanto, gli impatti previsti in fase di cantiere non si discostano da quelli già valutati nello SIA delle Opere Strategiche e nel Rapporto di Ottemperanza del I Lotto funzionale;
- i materiali da cava necessari per la formazione di terrapieni ed il riempimento di cassoni si riducono completamente.

Valutazione di impatto atmosferico

Lo studio di impatto atmosferico svolto nell'ambito dello SIA 2003 è stato sviluppato prevedendo nel I Lotto funzionale l'attracco di 7 navi traghetto; per completare lo scenario dei possibili impatti derivanti dalla



flessibilità attribuita alle banchine dalla Perizia di variante 2014, è stato valutato lo scenario più gravoso, con 2 navi da crociera da 310 m e 4 traghetti in banchina.

In considerazione del fatto che la tipologia e l'ubicazione delle sorgenti rimane fondamentalmente invariata, si propone di stimare le stesse secondo le metodologie consolidate in letteratura (Es. Trozzi et al., 1998) e di simulare solamente l'incidenza delle emissioni differenziali introdotte con il nuovo assetto (2 crociere in più, 3 traghetti in meno), utilizzando come stato ante operam quello stimato come peggior scenario nello SIA 2003 approvato.

Gli inquinanti considerati saranno gli stessi dello studio approvato (CO, NO_x, PM₁₀), mentre lo scenario meteorologico è il più recente disponibile (2014). Le osservazioni meteorologiche sono quelle della rete mareografica dell'ISPRA.

Ogni ipotesi nella stima delle emissioni generate (dimensioni, flussi, ecc.) è stata fatta secondo il principio di massima cautela ovvero nelle condizioni più gravose di impatto.

Sorgenti inquinanti

Le emissioni in atmosfera sono legate a due macro tipologie, quelle relative al traffico navale e quelle relative al traffico veicolare terrestre indotto.

Traffico navale

Poiché il nuovo scenario simulato comporta la riduzione di 3 attracchi per i traghetti Ro-Ro e la presenza di 2 attracchi per le navi da crociera, si è ipotizzato di ridurre in pari proporzione il traffico previsto per i Ro-Ro e, analogamente, di introdurre quello relativo al traffico da crociera. In particolare:

- per le crociere è stato considerato come dato di partenza quello degli approdi attuali maggiorato del 50%, per simulare l'effetto di un doppio attracco disponibile;
- nel caso dei Ro-Ro è stato adottato, ugualmente, il valore registrato nel 2014, in quanto inferiore al previsto e, quindi, penalizzante nella stima delle emissioni evitate (in sottrazione nel passaggio da 7 a 4 traghetti).

Le simulazioni effettuate dal Proponente mostrano come le ricadute in atmosfera dovute alle extra emissioni generate dalla Perizia di variante siano effettivamente esigue o trascurabili.

Le massime concentrazioni prodotte si hanno nel breve periodo, mentre nel lungo periodo tendono a minimizzarsi.

Per quanto riguarda le medie annuali si può osservare come l'incremento prodotto sia assolutamente irrilevante; in merito alle polveri sottili e il monossido di carbonio si può fare le stesse considerazioni. Gli incrementi prodotti sono assolutamente trascurabili sia nel breve che nel lungo periodo per entrambi gli inquinanti.

Valutazione di impatto acustico

La valutazione della componente acustica relativa alla Perizia di variante 2014 è stata effettuata sulla base delle analisi svolte nello SIA delle Opere Strategiche del 2003, nelle quali, attraverso approfondite campagne di misurazione fonometrica, è stato ricostruito il clima acustico dello stato ante-operam e, sulla base dello studio trasportistico, è stato simulato lo stato di esercizio all'anno 2010.

Per quanto riguarda gli aspetti fisici del progetto che interessano la componente acustica, la Perizia di variante 2014, rispetto al Progetto esecutivo del I Lotto funzionale approvato, comporta la sola traslazione di circa 60 metri verso terra di una porzione della Darsena Traghetti; dal punto di vista dei traffici, la variante prevede due nuovi attracchi anche per navi da crociera di ultima generazione, mentre 4 banchine continueranno a svolgere la funzione assegnata per le unità minori.

Lo studio di impatto acustico svolto nell'ambito dello SIA 2003 è stato sviluppato prevedendo nel I Lotto funzionale l'attracco di 7 navi traghetto; per completare lo scenario dei possibili impatti derivanti dalla flessibilità attribuita alle banchine dalla Perizia di variante 2014, è stato valutato lo scenario più gravoso, con 2 navi da crociera da 310 m e 4 traghetti in banchina. Tale cambiamento comporta un riassetto delle sorgenti sonore, in termini di volumi di traffico generato a terra, dovuto alla variazione della tipologia di nave e relativa movimentazione a terra.

Pertanto, il nuovo scenario simulato non può che prevedere la riduzione del traffico veicolare, leggero e pesante, sulla rete interna al porto e in quella extraportuale (SS. Aurelia) dai due varchi principali.

Lo studio trasportistico dello SIA 2003 prevedeva una configurazione massima con 7 traghetti che creavano una movimentazione totale di 400 veicoli/ora con il 30% di mezzi pesanti, una velocità di transito di 30 e 50 Km/h sulla rete interna al porto fino a quella extraportuale in ingresso ed uscita dai varchi nord e sud. In media quindi ogni traghetti implementava il carico di mezzi su gomma per 58 unità/ora.

La configurazione di Variante prevede una riduzione a n.4 traghetti. Rispetto allo scenario di previsione 2010 rappresentato nel SIA, la Perizia di variante 2014 comporta una riduzione del traffico nell'area Darsena Servizi pari a - 14%.

L'analisi acustica è stata, inoltre, condotta anche in termini numerici presso i ricettori di riferimento, immutati rispetto a quelli considerati nello SIA 2003.

Conclusioni

Dal confronto tra gli scenari simulati per il Progetto esecutivo approvato e per la Perizia di variante 2014 risulta evidente che quest'ultima non comporta alcuna modifica dei livelli di rumore immessi nell'ambiente, piuttosto produce una debole riduzione, dell'ordine di 0.5 dB(A), ai ricettori più limitrofi alla Darsena Traghetti. I livelli di rumore previsti a questi ricettori, direttamente influenzati dalle attività della Darsena, risultano ampiamente compatibili con i valori limite assoluti di immissione imposti dalla classificazione acustica del territorio comunale, e in linea con i risultati dei rilevamenti fonometrici effettuati in fase ante-operam e nello "stato di bianco" del piano di monitoraggio in corso.

Infine, le fasi di cantierizzazione delle opere risultano equivalenti e con caratteristiche immutate; pertanto le considerazioni sviluppate nello studio acustico delle fasi di cantiere, presentato con il Rapporto di Ottemperanza, restano assolutamente valide.

Considerato che in relazione alla VERIFICA E CONTROLLO

Il Gruppo Verificatore ha acquisito ed esaminato tutta la necessaria documentazione tecnico-progettuale ed amministrativa trasmessa al fine di programmare il proprio lavoro.

Da un'attenta analisi della documentazione trasmessa ad integrazione di quella già trasmessa con nota DVA-2013-30369 del 30/12/2013 relativa a "Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia-Primo Lotto Funzionale: prolungamento Antemurale Colombo, Darsene servizi e Traghetti- Variante" ed in particolare analizzando la relazione tecnica sugli impatti, sulle componenti ambientali e sulla nuova **Perizia di Variante 2014** predisposta al fine di recepire le prescrizioni rese dalla Capitaneria di Porto nell'ambito della Conferenza dei Servizi del 29/05/2014, il gruppo Verificatore ha potuto riesaminare il Parere CTVA n.1471 del 28/03/2014 e verificare che la variante proposta (Perizia di Variante 2014) non **assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo e non comporta sostanziali modificazioni del quadro degli aspetti ambientali rispetto al progetto esecutivo**, ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii..

Inoltre, così come dichiarato dal Proponente " *non essendo al momento possibile stabilire con certezza l'annualità in cui verranno avviati i lavori di dragaggio dalla quota -10 alla -11,80, in quanto legata allo stanziamento dei fondi necessari, ed essendo come noto le risultanze delle caratterizzazioni dei sedimenti marini di durata limitata, si ritiene di proporre l'approvazione in linea tecnica della perizia di variante nella sua totalità, rimandando ad una seconda fase l'approvazione dei soli lavori di approfondimento dei fondali che sarà oggetto di separata istanza ai sensi dell'art. 169 comma 3 del D.lgs. 163/2006, corredando tale nuova richiesta con le caratterizzazioni chimico-fisica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti marini.*"

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

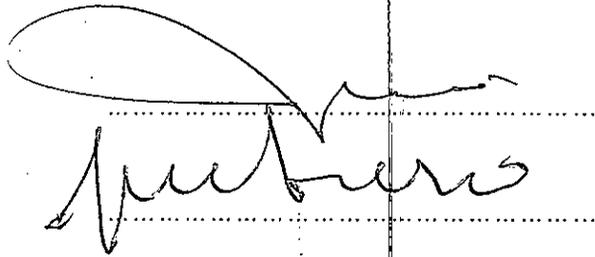
parere favorevole ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., atteso che per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché sia approvata direttamente dal Contraente Generale la proposta di variante relativa a "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia - Primo Lotto funzionale : Prolungamento antemurale Colombo, Darsene Servizi e Traghetti. Perizia di Variante 2014" a seguito della Conferenza di Servizi del 29/05/2014, alle seguenti condizioni:

X

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

- I lavori di dragaggio saranno essere effettuati fino alla profondità di -10 s.l.m.m., mentre quelli di approfondimento dei fondali dalla quota -10,00 alla -11,80 s.l.m.m., così come previsto dalla Perizia di variante 2014, non dovranno essere realizzati. L'eventuale approfondimento dei fondali a -11,80 s.l.m. dovranno essere oggetto di separata istanza ai sensi dell'art. 169 comma 3 del D.lgs. 163/2006, corredando tale nuova richiesta con le caratterizzazioni chimico-fisica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti marini.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

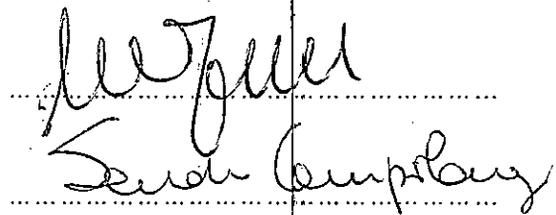


Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

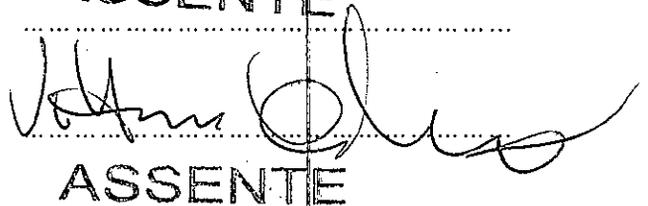
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

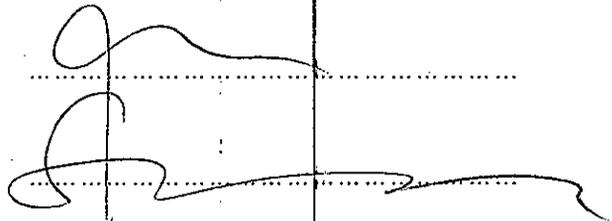


Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

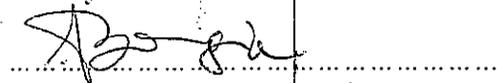
Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia



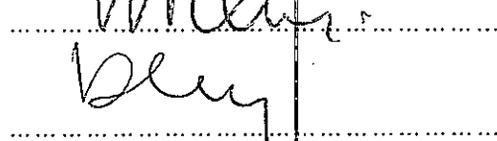
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

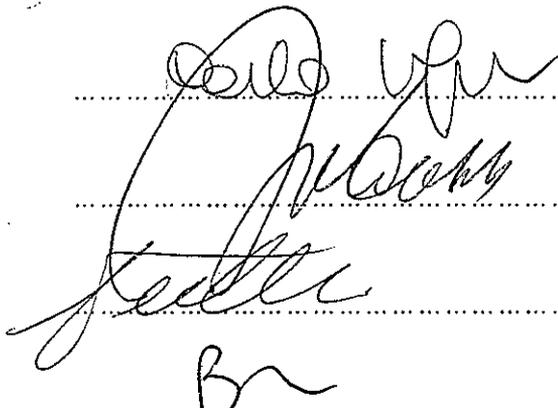
ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

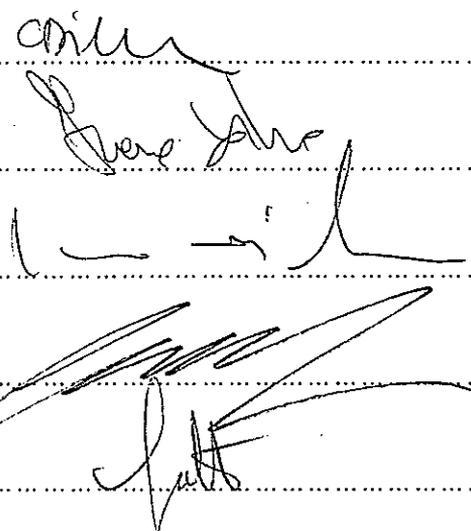
Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

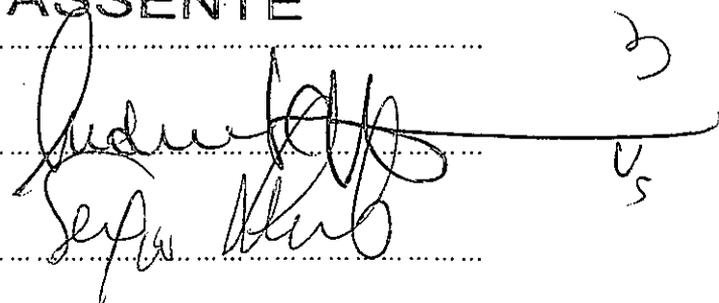
ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

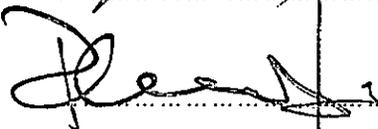
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



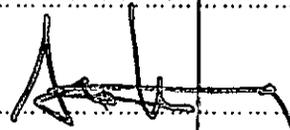
Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

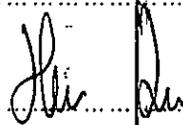
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



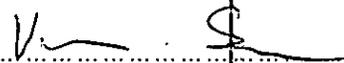
Cons. Roberto Proietti



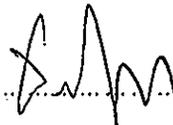
Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE