



AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA
Via Molo Vespucci, snc – 00053 Civitavecchia (RM)

OPERE STRATEGICHE PER IL PORTO DI CIVITAVECCHIA
1° LOTTO FUNZIONALE
PROLUNGAMENTO ANTEMURALE C. COLOMBO,
DARSENA SERVIZI E TRAGHETTI

Verifica di Attuazione
ai sensi dell'art. 185 commi 6 e 7 del D.Lgs. 163/06
delle prescrizioni contenute del parere positivo del Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
(Prot. DSA-2006-0021173 del 08/08/2006)

STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE
DEI PIANI E PROGETTI FINALIZZATI ALLO SVILUPPO
DELL'HUB PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

Fase 4: Definizione delle misure di compensazione-integrazioni-Premessa

Premessa

Come noto, la trasformazione del Porto di Civitavecchia nell'Hub portuale o, in altre parole, la costituzione dell'Hub portuale di Civitavecchia, è l'esito di un articolato processo di pianificazione e progettazione unitario, avviato negli anni 90' e tuttora in corso. Tale processo di pianificazione e progettazione è sostenuto in particolar modo dalla manifesta incompatibilità tra il Porto e la città di Civitavecchia. Ne deriva che gli Studi ambientali di supporto e completamento dell'attività pianificatoria, per il tema dell'impatto sulle varie componenti ambientali, sono stati effettuati secondo una logica unitaria, consequenziale e secondo tale logica debbono essere letti ed interpretati.

Già nel 1997 la Variante proposta allora vigente Piano Regolatore Portuale (PRP1990) perseguiva quale scopo principale la delocalizzazione delle attività portuali dal centro abitato ad ambiti più lontani e meno densamente popolati.

Nel 2005, del complesso delle 11 Opere Strategiche costituenti l'Hub portuale di Civitavecchia, l'Autorità Portuale avviava la progettazione definitiva ed esecutiva dell'Antemurale C. Colombo, della Darsena Traghetti e della Darsena Servizi, (I lotto delle Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia), trattandosi di opere indispensabili a sostanziare la trasformazione dell'infrastruttura. Una volta realizzate, tali opere consentiranno la definitiva delocalizzazione dei traffici commerciali dal nucleo originario del Porto e, conseguentemente dalla città, producendo gli auspicati benefici ambientali sulla salute e sulla sicurezza pubblica.

Le prime indagini sull'inquinamento atmosferico a Civitavecchia risalgono al 1987 quando, su iniziativa regionale, fu condotta un'indagine epidemiologica tra i bambini delle scuole elementari (Forastiere et al. 1992). Ulteriori indagini epidemiologiche sono state condotte sui residenti nell'area di Civitavecchia e del comprensorio (Fano et al. 2004; Fano et al. 2006; Dipartimento di Epidemiologia della Regione Lazio "Valutazione epidemiologica dello stato di salute della popolazione residente nei comuni di Civitavecchia, Allumiere, Tarquinia, Tolfà e Santa Marinella", dicembre 2010

E' attualmente in corso un'indagine trasversale sulla salute, sulle abitudini di vita e sui livelli di biomarcatori di esposizione ambientale della popolazione residente nel comprensorio di Civitavecchia, biennio 2013-2014, promossa e finanziata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia dai quali emerge una situazione complessa in cui, pur non individuando le sorgenti principali di inquinamento, si attesta un'esposizione della popolazione a sostanze ed elementi tipici delle attività antropiche riferibili alla combustione di fonti fossili.

Le configurazioni del progetto prescelte, con lo spostamento delle attività commerciali a nord, modificano le condizioni emissive a favore della qualità dell'aria delle zone maggiormente urbanizzate, che risultano pertanto interessate, in modo decisamente inferiore, dalle attività portuali.

Anche riguardo all'inquinamento acustico, la realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio comporterà uno "spostamento" verso nord dei livelli acustici generati dall'attività portuale, in aree quindi poco urbanizzate e caratterizzate da scarsità di ricettori abitativi. Lo sviluppo areale del Porto verso ovest e nord-ovest, allontana infatti le fonti di rumore dalla porzione nord dell'area urbana come anche dagli insediamenti abitativi posti nell'intorno della SS 1 Aurelia nord.

Come evidenziato, sin dagli inizi dell'articolato iter autorizzativo, l'adozione delle Varianti al Piano Regolatore Portuale proposte (Variante al Piano Regolatore Portuale del 1990- Variante al piano regolatore Portuale "Darsena energetico Grandi Masse" del 2001 e la VPRP del 2004) hanno perseguito, tra gli obiettivi, anche quello degli auspicati benefici ambientali derivanti dalla delocalizzazione dei traffici marittimi a Nord in aree prevalentemente industriali non densamente popolate. Tali rilevanti benefici ambientali sono stati individuati nei vari Decreti di compatibilità ambientale sanciti dai competenti ministeri.

Nel Decreto VIA n. 6923 del del 28.01.2002 tali benefici sono individuati:

- (pag. 18), *nel definitivo allontanamento dal porto storico di attività industriali; nell'eliminazione e razionalizzazione del traffico commerciale dal centro urbano di Civitavecchia mediante la realizzazione di tre soli varchi, dedicati, per l'accesso al porto; negli interventi di riqualificazione del corridoio ferroviario immediatamente a Nord del centro urbano; nella sensibile riduzione dell'inquinamento nell'area urbana; negli effetti positivi di larga scala individuabili nell'incremento quasi esclusivo del traffico ferroviario con conseguente presumibile riduzione del traffico stradale e degli impatti ambientali connessi; l'adeguamento delle infrastrutture portuali fa parte della più ampia nozione di sicurezza della navigazione, intesa nella sua accezione di traffico marittimo a corto raggio e di conseguente strutture portuali rispondenti a criteri oggettivi di sicurezza del traffico stesso.*

Conseguentemente ricorrono, nella fattispecie, le condizioni e i presupposti di cui al cit. art. 5, comma 9, del DPR n. 357/97.

Inoltre nel succitato Dec VIA si evidenzia:

Atmosfera:

-(pag. 16), *"la nuova configurazione, con lo spostamento delle attività commerciali a Nord, modifica le*

condizioni emissive a favore della qualità dell'aria delle zone maggiormente urbanizzate, che risultano interessate in modo decisamente inferiore dalle attività portuali”;

-(pag. 19), “(omissis) consente di rendere possibile la realizzazione delle autostrade del mare per la movimentazione delle merci a vantaggio di un consistente alleggerimento del trasporto su gomma che oggi attraversa le dorsali nazionali. Quindi la realizzazione dell'opera proposta può rappresentare una valida compensazione agli impatti connessi alla sua realizzazione rispetto al consumo energetico, all'inquinamento e ai fattori di rischio per le persone e le cose connesse alla mobilità delle merci su gomma”.

-(pag. 26/27), “la situazione post operam sembra mostrare un miglioramento in termini di riduzione dei valori massimi di inquinamento, particolarmente sensibile nella condizione estiva. Il miglioramento della qualità dell'aria interessa le aree del centro abitato, mentre nelle aree destinate al nuovo insediamento portuale e viario, l'inquinamento rimane al di sotto degli standard di qualità previsti dalle vigenti norme.”

Rumore:

-(pag. 26/27), “(omissis) è stata evidenziata una situazione ante operam caratterizzata da un pesante inquinamento acustico nell'area urbana (omissis). Tale situazione è determinata dal traffico veicolare urbano, e colpisce in particolare ricettori privilegiati quali ospedali, asili scuole etc.(omissis). La situazione post operam non subisce variazioni per quanto riguarda le emissioni derivanti dalle attività portuali vere e proprie, ma l'ampliamento dell'area del porto e l'allontanamento dal centro abitato contribuiranno ad una ulteriore riduzione del disturbo residuo..omissis.. i modelli di previsione indicano che il livello di rumore post operam sarà inferiore a quello attuale di circa 5 dB(a). Tale benefico effetto è diretta conseguenza della riduzione della corrente di traffico che attraversa il centro, che sarà dirottato sulla nuova variante dell'Aurelia-nord.”

Salute pubblica e Sicurezza:

-(pag. 5), “...la progettazione di una nuova darsena petrolifera dimensionata alle esigenze commerciali ed ambientali del porto, delle attività industriali e della città. Tale operazione produrrà sicuri benefici sotto i profili...(omissis)...ecologico ambientali, poiché si allontana dalla città la localizzazione di operazioni di sbarco e imbarco di merci pericolose e si rende possibile l'adozione di nuovi sistemi di sicurezza ambientale”.

-(pag. 15), “per quanto riguarda il trasporto su gomma.....(omissis), anche a seguito della realizzazione di infrastrutture dedicate al traffico portuale, si produrranno degli indubbi vantaggi sul

nucleo urbano di Civitavecchia”.

-(pag. 18), “... sussistono rilevanti benefici ambientali derivanti dalla realizzazione dell’opera”.

-(pag. 32), “... Il PRUSST presentato dal Comune di Civitavecchia... ricomprende la realizzazione di opere che, attraverso diversi interventi su tutta l’area portuale di Civitavecchia, consentono il complessivo recupero ai fini ambientali, storico-culturali, della sicurezza e salvaguardia della salute della popolazione insediata sul fronte del porto storico;

-(pag. 40), gli effetti irreversibili dell’opere sulla Posidonia sono ammissibili a fronte di vantaggi ambientali relativi alla riduzione dell’incidenza degli effetti di inquinamento e della sicurezza connessi con la variazione di modalità di trasporto delle risorse naturali e delle materie prime e/o manufatti di produzione industriale, alla rilevanza socio economica connessa, non solo con riferimento all’economia locale ma a quella indotta alle aree regionali contermini.

Nel Delibera della Giunta Regionale n. 121 del 23.03.2012, e in particolare nell’allegato Parere della CTVIA n.209 del 18.12.2008, di approvazione del progetto di Variante al PRP 2004, la Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale ha valutato i possibili impatti (anche positivi) sulle diverse componenti che di seguito si descrivono:

Atmosfera

-(pag. 20), un fatto incontestabilmente positivo è quello legato al miglioramento della qualità dell’aria delle zone maggiormente urbanizzate proveniente dallo spostamento verso nord delle attività portuali di maggior fastidio ed impatto.

Rumore e vibrazioni

-(pag. 22), sulla base del lavoro di analisi e valutazione svolte, l’Autorità Portuale conclude che l’assetto delle attività portuali, previste dal PRP 2004 in uno scenario di esercizio massimo ha impatto acustico nullo ai ricettori abitativi; la realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio comporterà uno “spostamento” dei livelli acustici generati dall’attività portuale verso nord, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di ricettori abitativi; lo sviluppo areale del Porto verso ovest e nord-ovest, allontana le fonti di rumore dalla porzione nord dell’area urbana come anche dagli insediamenti abitativi posti nell’intorno della SSI Aurelia nord.

Ambiente- Suolo e sottosuolo

le mitigazioni previste evidenziano le scelte progettuali per le tipologie delle opere, basate sull’utilizzo

di cassoni prefabbricati in calcestruzzo armato, che consentono un risparmio di materiale da cava di circa 180% oltre ad un riutilizzo del materiale dragato per il riempimento dei cassoni; pertanto i fattori di riduzione degli impatti dalla riduzione di volumi e dall'utilizzazione del materiale di dragaggio per le colmate, oltre che dalla ricerca di un massimo "compenso" ed una riutilizzazione tra volumi di materiali scavati e rilevati.

In conclusione, dunque, l'interesse pubblico che caratterizza il Progetto risulta:

- di particolare rilevanza, se confrontato al peso dell'interesse tutelato dalla Direttiva Habitat con particolare riferimento all'impatto marginale del Progetto rispetto all'area tutelata (SIC IT600005) e alle misure di compensazione comunque previste;
- di lungo termine, in considerazione di una progettazione e pianificazione che presenta quale obiettivo lo sviluppo di un Porto con impatti ambientali destinati a prodursi nei prossimi decenni;
- pianificato in un contesto di politiche fondamentali per lo Stato (sviluppo del trasporto marittimo in sostituzione di quello su strada);
- diretto a promuovere il passaggio dal trasporto su strada a quello marittimo con effetti positivi per l'ambiente (quali la riduzione dell'inquinamento atmosferico e la riduzione della congestione del traffico).

Per quanto precede, considerata quindi la sussistenza dei c.d. motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, di cui al comma 4 art. 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE (*..anche considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente..*), così come decretato nei vari atti autorizzativi emanati dai competenti Ministeri di cui sopra, lo studio denominato "Approccio ecosistemico alla valutazione delle opere di compensazione e mitigazione in ambiente marino: il caso studio dell'Hub portuale di Civitavecchia", redatto dal Laboratorio di Oceanologia Sperimentale ed Ecologia Marina del Dipartimento di Scienze Ecologiche e Biologiche (DEB) dell'Università degli Studi la Tuscia, acquisito in data 07.06.2016 al n. 8605 del protocollo generale di questa Autorità Portuale, prodotto ad integrazione di quanto trasmesso con nota prot.19132 del 23.12.2015, si pone l'obiettivo di proporre misure di compensazione adeguate a garantire che la coerenza globale della rete Natura 2000 sia tutelata.