



AUTORITA' di SISTEMA PORTUALE
del MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE
Via Molo Vespucci – 00053 Civitavecchia (RM)

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

Verifica di Attuazione- II Fase
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)

ALLEGATO 04.03

Relazione sintetica

RELAZIONE SINTETICA INTERVENTI PROGRAMMATI PORTO DI CIVITAVECCHIA

Come già illustrato nella precedente relazione riguardante le principali opere realizzate nell'ultimo quinquennio, di seguito si riepiloga brevemente l'iter che ha portato all'approvazione delle opere e all'attuale configurazione di PRP.

L'Hub Portuale di Civitavecchia è stato inserito tra le opere strategiche per lo sviluppo e la modernizzazione del Paese, con Delibera CIPE del 21.12.2001 (pubblicata sulla G.U. n. 51/2002 S.O.), che, in attuazione dell'art. 1 comma 1 della Legge N° 443 del 21.12.2001 (c.d. Legge Obiettivo), approvando il "1° programma delle Infrastrutture strategiche" l'ha ricompreso nell'allegato 1 tra gli "hub portuali" e nell'allegato 2 tra gli "interventi strategici di preminente interesse nazionale" della Regione Lazio con la seguente dizione: "Allacci plurimodali e potenziamento Porto di Civitavecchia".

Successivamente, al fine di dare attuazione agli interventi che permettessero il potenziamento dello scalo, sono stati individuati come prioritari 10 interventi, i cui progetti preliminari sono stati approvati dal CIPE, anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale delle opere stesse, con Delibera n. 103 del 20.12.2004, a seguito di parere positivo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso con voto n. 185 del 19.12.2003 e parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla Commissione Speciale V.I.A. il 20.12.2003.

Le dieci opere individuate quali prioritarie per il potenziamento dell'Hub portuale di Civitavecchia sono di seguito richiamate:

1. Darsena Traghetti
2. Darsena Servizi
3. Prolungamento Antemurale C.Colombo
4. Prolungamento banchina 13
5. Nuovo accesso al bacino storico (Apertura a sud)
6. Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano
7. Viabilità principale
8. Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale
9. Riqualificazione delle banchine del bacino storico
10. Molo di sottoflutto "Darsena Grandi Masse".

Il vigente Piano Regolatore Portuale (P.R.P. 2004), prendendo origine dalla necessità di ricucire in modo organico, all'interno di uno strumento di pianificazione, il complesso delle Opere Strategiche

approvate nel 2004, costituenti l'attuazione dell'Hub Portuale di Civitavecchia [opera di Legge "Obiettivo" N° 443 del 2001], è stato dapprima *adottato dal Comitato Portuale* con delibera n° 51 del 12/7/2004, poi *condiviso con il Comune di Civitavecchia* con Delibera Consigliare n° 80 del 7/9/2004 ed infine *approvato dalla Regione Lazio* con Delibera di Giunta n° 121 del 23/03/2012 a seguito del *parere del C.S.LL.PP.* (voto n° 209 reso dall'Assemblea Generale nell'adunanza del 29/10/2003) e del *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali* (U.prot DVA-DEC-2010-0000004 del 9/2/2010).

Obiettivo principale che ha ispirato la redazione del vigente P.R.P. 2004 è stato il perseguimento della specializzazione degli ambiti portuali finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed all'incremento della crescita dei traffici commerciali e passeggeri mediante:

- a) la separazione tra porto storico e porto commerciale;
- b) l'ottimale e più efficiente utilizzo degli specchi acquei, delle banchine e dei retrostanti piazzali;
- c) lo sviluppo dell'intermodalità logistica;
- d) la mitigazione degli impatti sull'ambiente cittadino con lo spostamento a Nord delle attività commerciali, in particolare con lo spostamento dei traghetti che prima ormeggiavano nel bacino storico (banchine 3-4-5-6-7).

L'attuazione del PRP ha pertanto avuto seguito con la realizzazione di un "I Lotto delle Opere Strategiche" (di cui alla Delibere CIPE n. 140/2007 e n. 2/2008 con un contributo pubblico pari ad € 145.102.553,34, interamente speso), costituito dalle 3 prime opere sopra già richiamate: prolungamento Antemurale C.Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti.

I suddetti lavori di infrastrutturazione marittima, iniziati nel 2012, sono stati ultimati, per un primo stralcio, in data 04.08.2017 e collaudati in data 10.09.2018.

Allo stato attuale, essendosi completato il suddetto primo stralcio, l'opera è fruibile per quanto concerne i 2 accosti (denominati 27/28) del realizzato pontile n. 1 (di lunghezza 240 metri, in esercizio fin dal 2014, dopo presa in consegna anticipata), mentre risulteranno a breve fruibili gli accosti della banchina di riva e gli accosti n. 33 e 34, che necessitano di urbanizzazione dei retrostanti piazzali.

A tal fine è stato presentato al MIT il progetto denominato "Piazzale Area Traghetti I stralcio", che è stato oggetto di specifico contributo per un importo di € 5.400.000,00, a valere sul Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti -Annualità 2017- (Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 514 del 27/11/2018, ex articolo 18 bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introdotto

dall'articolo 14 del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83 ed integrato dalle previsioni del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69). L'accordo procedimentale con il MIT è stato sottoscritto nel corrente mese di aprile e si sta procedendo ad ultimare la progettazione esecutiva al fine di dare seguito alla gara per l'aggiudicazione, prevista entro il corrente anno 2019.

Sono stati altresì approvati con Decreto del Presidente n. 277/2018 (allegato), gli interventi di completamento costituenti il secondo stralcio del suddetto I lotto delle Opere strategiche, oggetto di project review e di inserimento nel DEF2018, come di seguito riportati:

- "Primo Lotto Funzionale Opere Strategiche (II stralcio): Pontile II Darsena Traghetti" – importo € 7.382.962,00 (Attualmente in gara);
- "Primo Lotto Funzionale Opere Strategiche (II stralcio): Banchinamento Darsena Servizi" - € 26.980.000,00 (Attualmente in fase di project review).

L'importo complessivo di QE per la realizzazione degli interventi di cui sopra, ricomprendendo anche le opere di compensazione ambientale ancora da avviare, ammonta ad € 43.292.199,20, e l'opera nel suo complesso è oggetto di varie fonti di contribuzione:

- fondi europei "BCLink" per € 2.214.889,00;
- fondi statali per un importo massimo di € 34.000.000,00, assentito con Decreto Ministeriale n. 71/2018 e successivo accordo procedimentale sottoscritto il 06.12.2018 (Prot. MIT 31507);
- fondi propri dell'AdSP, anche attraverso capitale di debito, a valere sul contratto di mutuo sottoscritto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) in data 30.11.2018.

Di seguito si riepiloga lo stato di avanzamento nell'attuazione delle ulteriori 7 opere prioritarie più sopra richiamate, costituenti il cosiddetto "II lotto delle Opere Strategiche", la cui progettazione, attualmente in corso, è stata oggetto di contribuzione del C.I.P.E. con Deliberazione n. 140 del 21.12.2007 per 6 milioni di euro.

Con Decreto dell'AP n. 170 del 31.07.2014 (inviato all'allora Struttura Tecnica di Missione in data 06.08.2014 - nota AP prot.n. 10790) sono stati approvati i progetti delle 4 opere ritenute prioritarie, all'interno delle suddette 7 opere costituenti il II lotto:

4. Prolungamento banchina 13 (di cui sono stati individuati 2 lotti)
5. Nuovo accesso al bacino storico (Apertura a sud)
6. Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano
7. Viabilità principale

Successivamente, con nota prot. n. 13193 del 14.10.2014 è stato richiesto l'utilizzo di quota parte del contributo CIPE per l'effettuazione dei rilievi topografici, batimetrici e geognostici indispensabili per la progressione delle attività di progettazione a livello di definitivo.

Detta nota è rimasta però per lungo tempo priva di riscontro, anche a causa della soppressione della Struttura Tecnica di Missione presso il CIPE e del passaggio di competenze alla Direzione Porti del MIT, nonché delle riforme che hanno riguardato sia la legge sui contratti pubblici, oggi D.lgs 50/2016, che la Legge n. 84/94 di riferimento dei porti. Ad oggi l'istruttoria relativa alla richiesta di cui sopra è stata riattivata e si prevede di riuscire a portare avanti l'attività di project review delle opere di cui sopra entro la prima metà del 2020, con elaborazione dei progetti definitivi da sottoporre al parere tecnico del C.SLL.PP./Provveditorato, a seconda dell'importo della singola opera.

Per quanto concerne invece gli ulteriori 3 interventi, si rappresenta brevemente che:

8. "Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale": il progetto, prevedendo la demolizione degli attuali pennelli dedicati al traffico Ro-Ro-pax (banchine n. 14-16-18-20 e 21), non è maturo per essere portato ad uno stadio successivo alla progettazione preliminare, in quanto inattuabile fino a quando non sarà completata la zona nord del porto (ultima fase di attuazione del vigente PRP).
9. "Riqualificazione delle banchine del bacino storico": si è già relazionato sull'attuazione degli interventi che hanno riguardato l'ambito del Porto Storico nella relazione sintetica sulle opere ultimate nel quinquennio 2014-2018, a cui si rimanda. Sostanzialmente il progetto può ritenersi parzialmente attuato e comunque superato dalle nuove esigenze.
10. Molo di sottoflutto "Darsena Grandi Masse": il progetto non è stato nel tempo riproposto, in quanto l'ambito della futura DEGM era stata oggetto di concessione demaniale ad una società terza (Compagnia Porto), che si era impegnata a realizzare anche l'opera in questione.

Nel seguito un dettaglio delle opere in fase di progettazione, tutte inserite nel POT 2018-2020 (e successivo aggiornamento) dell'AdSP, nonché nel DEF2018, tra le opere in fase di "project review" (ad esclusione del Prolungamento banchina n. 13 – I lotto, che è ad uno stadio di progettazione esecutiva).

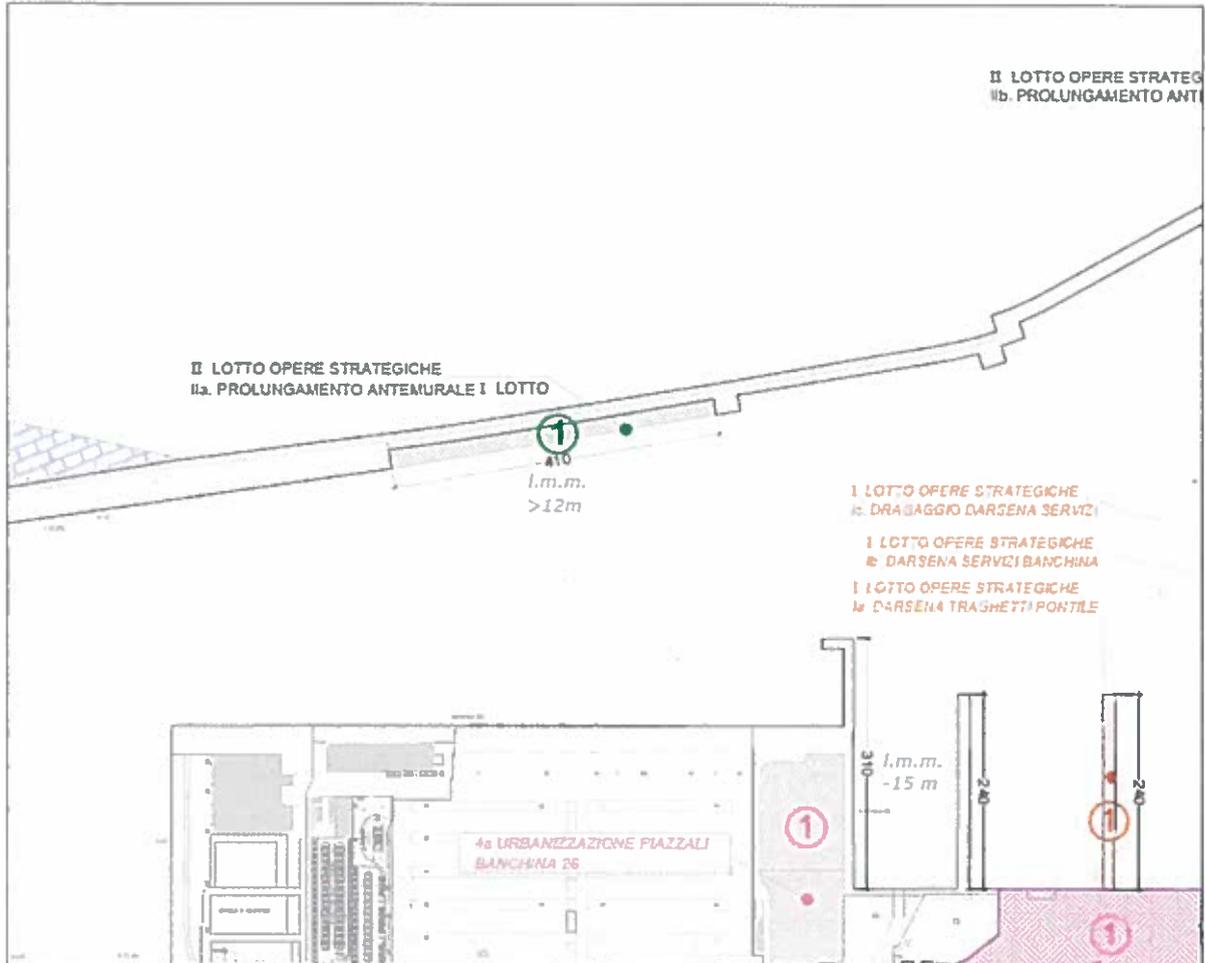
Prolungamento banchina 13 – I lotto

L'intervento di prolungamento della banchina 13 è stato suddiviso in due lotti, di cui il I lotto riguarda l'ampliamento della banchina 13 nord, che per la sua estensione, con una lunghezza di 410

metri, e per la sua batimetria, superiore alla -12 m s.l.m.m., permetterebbe di creare un ulteriore accosto per navi da crociera all'interno del Terminal Crocieristico.

Il progetto è a livello di esecutivo ed è pertanto immediatamente cantierabile.

Di seguito si riporta una planimetria generale di inserimento dell'opera:



Prolungamento banchina 13 – II lotto

Relativamente all'accesso posto a nord, con la conclusione del I Lotto delle Opere Strategiche è stato realizzato il primo prolungamento dell'Antemurale (circa 400 metri), al fine di limitare la propagazione dell'agitazione del moto ondoso proveniente dal largo all'interno del bacino portuale.

Tale opera di protezione foranea, seppur indispensabile a garantire un primo livello di fruibilità in sicurezza per le manovre di ingresso ed uscita dall'ambito portuale e di continuità di ormeggio per gli accosti alle banchine poste più a nord, secondo quanto anticipato dagli studi eseguiti in fase di redazione del PRP 2004 ed in base all'esperienza ormai acquisita, non risulta pienamente

rispondente all'esigenza di garantire la completa efficienza e praticabilità degli ormeggi e le giuste condizioni per le manovre di ingresso per alcuni particolari stati ondametrici.

Pertanto è da ritenersi indispensabile procedere alla realizzazione del tratto finale della diga foranea, così da conseguire la conformazione finale prevista nel layout del vigente P.R.P..

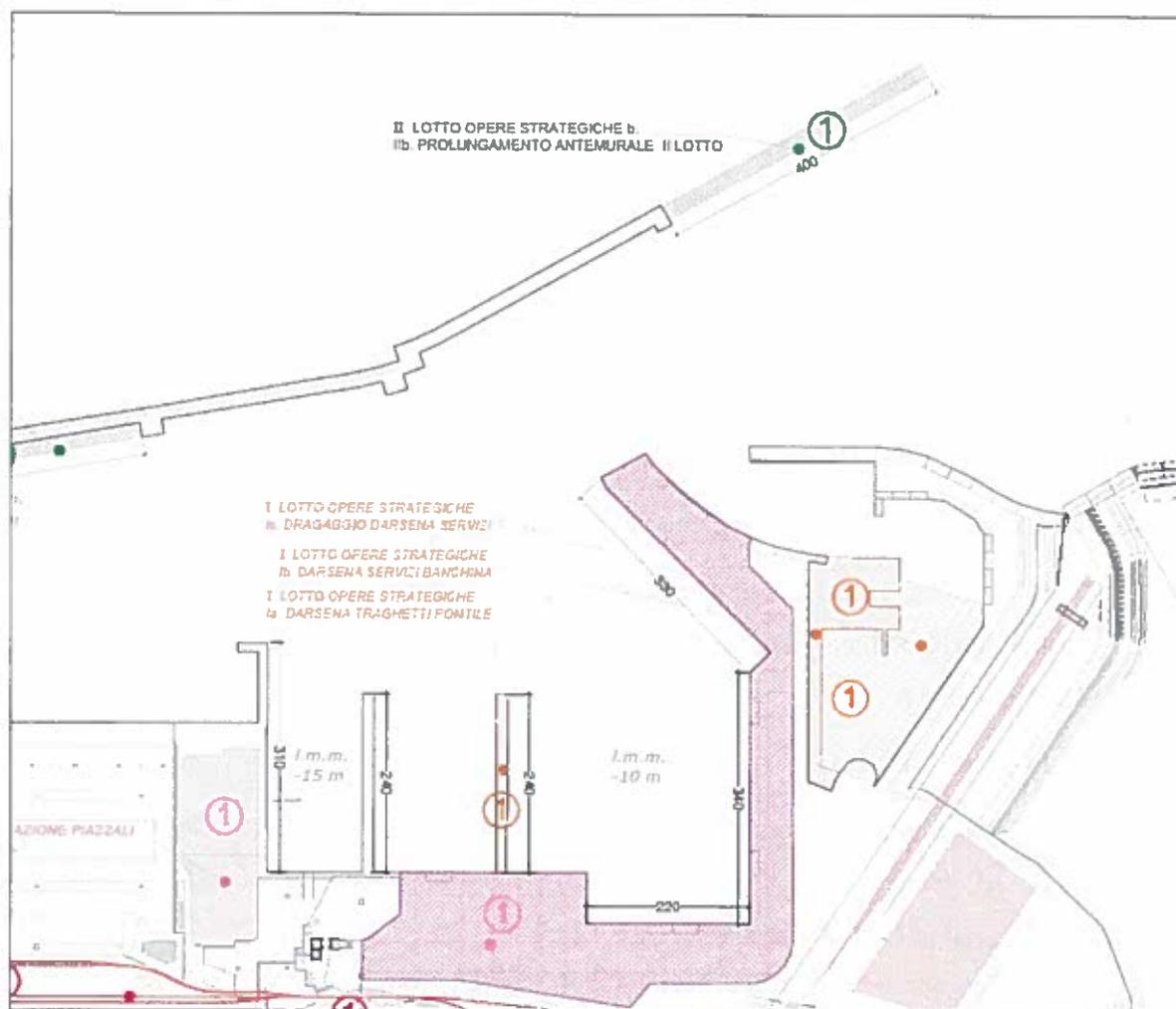
In tal modo si conseguirà una adeguata protezione, funzionale a garantire un avamposto sufficientemente riparato, in ingresso alla Darsena Servizi che risulta essere la più esposta per direzioni di provenienza del moto ondoso rappresentative delle mareggiate da Libeccio-Ponente a Maestrale con direzione da 240° a 290 °N, soprattutto per le manovre dei natanti di minori dimensioni particolarmente sensibili agli stati ondametrici più gravosi.

Inoltre l'ulteriore allungamento della diga foranea permetterà di limitare il down time per gli ormeggi delle banchine più settentrionali ed in particolare per gli accosti 25 (Terminal Container), 26 (Terminal Commerciale) e 27/28 (Pontile della Darsena Traghetti), favorendo così anche l'aumento selettivo della capacità portuale in tali settori.

Lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha a più riprese manifestato la necessità di realizzare quanto prima l'opera in questione per le sopra riportate ragioni di sicurezza della navigazione.

Difatti, nell'Assemblea Generale n. 209 del 29/10/2004, a seguito delle prescrizioni date con voto n. 185 del 19/12/2003 (Allegato A della Deliberazione di Giunta Regione Lazio n.121 del 23.03.2012 di approvazione del PRP), si legge testualmente che con tale prolungamento: "si allunga il corridoio protetto dove le navi entranti effettuano normalmente la correzione di rotta per entrare nel porto interno. In altre parole aumenta il percorso che la nave esegue a ridosso della diga foranea in acque protette, prima di transitare attraverso la vera e propria imboccatura" (citazione dal parere dell'Assemblea Generale n. 209 del 29/10/2004 a seguito delle prescrizioni date con voto n. 185 del 19/12/2003 - Allegato A della Deliberazione di Giunta Regione Lazio n.121 del 23.03.2012 di approvazione del PRP).

Di seguito una planimetria di inserimento dell'intervento:



La project review è attualmente in corso e, come già precedentemente illustrato, si procederà a sviluppare la progettazione a seguito dell'esecuzione dei necessari sondaggi, di cui si è chiesto il finanziamento nell'ambito del contributo CIPE già sopra richiamato.

L'intervento, oltre ad essere opera necessaria per le esigenze legate alla sicurezza della navigazione sopra richiamate, risulta essere in linea con le strategie e i programmi di Connettere l'Italia/Allegato al DEF 2017 ed in particolare con l'ambito relativo all'accessibilità marittima.

L'opera fa inoltre parte del "Protocollo d'intesa per il completamento del piano strategico dell'hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della logistica" sottoscritto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri nell'anno 2013.

Nuovo accesso al bacino storico (Apertura a sud) e Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano

Relativamente all'apertura dell'accesso portuale a Sud, va preventivamente rilevato che quest'opera è funzionale ed indispensabile alla separazione tra il Porto Storico e quello Commerciale Operativo e risulta inscindibilmente collegata alla realizzazione del ponte di collegamento tra il molo Vespucci e l'Antemurale Cristoforo Colombo.

Le finalità dei due interventi, ritenute strategiche già nel P.R.P. del 1990, sono divenute sempre più pressanti sino a diventare assimilabili a vere prescrizioni di carattere ambientale, paesaggistico ed archeologico culturale nei vari decreti V.I.A. che si sono succeduti, prima per l'approvazione delle "Opere strategiche I e II Lotto" e poi per quella del "P.R.P. 2004".

In particolare il Nuovo Accesso al Bacino Storico e la Realizzazione del Ponte di Collegamento rispondono all'esigenza primaria di operare la separazione tra il Porto Storico ed il Porto Commerciale.

Le finalità mirano a:

4. Recuperare i valori storici, archeologici e culturali del porto Romano.
5. Allontanare dal centro abitato le attività più impattanti sia relativamente alle emissioni gassose sia a quelle sonore.
6. Ottimizzare ed efficientare la zonizzazione portuale creando aree funzionalmente omogenee.

L'attuale radicamento a terra dell'Antemurale implica che tutti i mezzi pesanti (Pullman ed Autoarticolati) e le autovetture (Taxi, N.C.C. e normali autovetture dei pax) a servizio del terminale crocieristico posto sulle banchine dell'Antemurale C.Colombo, transitino per il porto Storico, in adiacenza al centro cittadino, con le ovvie pesanti conseguenze in termini ambientali, di sicurezza e di penalizzazione per la fruizione di un importante sito storico archeologico.

Inoltre pur essendo l'accesso a tale area garantito da due differenti direzioni in realtà si ha che:

7. Una è impraticabile in quanto passa per il lungomare cittadino e va a sommarsi al già congestionato traffico locale;
8. L'altra passa attraverso un doppio bottleneck infrastrutturale in corrispondenza della "Strettoia della Rocca" e della viabilità che corre in fregio alla Darsena Pescherecci.

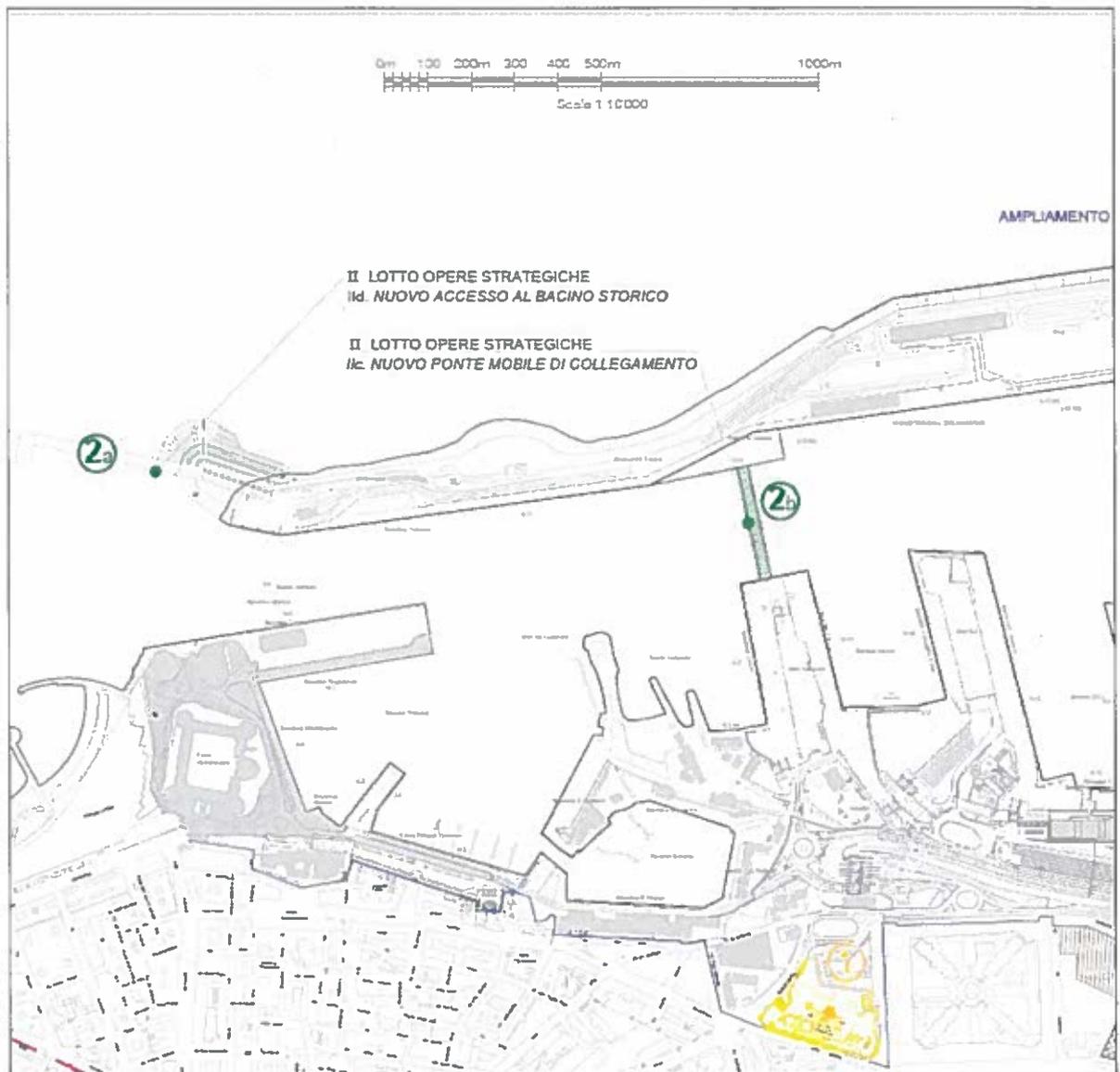
La contemporanea presenza del passaggio dei mezzi per le crociere e dello scarico del pesce pescato, in corrispondenza di una viabilità ristretta, crea delle interferenze pericolosissime per gli utenti e dannose sia a livello di immagine sia di efficienza della rete dei trasporti generando code che

vanno ad interferire con le attività svolte in altri ambiti portuali, soprattutto nei mesi estivi quando è massimo il flusso dei passeggeri crocieristi e del traffico traghetti RO-RO e RO-PAX.

Inoltre sinteticamente si enunciano di seguito gli ulteriori benefici indotti dalla realizzazione dell'intervento:

9. Migliore accessibilità nautica con aumento della sicurezza della navigazione per le minori interferenze tra imbarcazioni di differente classe (nautica da diporto e mezzi commerciali);
10. Eliminazione dei parcheggi, che verranno spostati nelle aree esterne immediatamente a ridosso dell'ambito portuale.
11. Eliminazione del vincolo doganale grazie all'allontanamento a nord della parte operativa e conseguenziale possibilità di sfruttare in pieno le potenzialità del porto storico. La perimetrazione del sub-ambito porto storico dovrà rispondere esclusivamente ad esigenze connesse alla sicurezza (safety) e non più alle necessità di controllo relative ad un ambito doganale.
12. Recupero del porto storico e del suo waterfront.
13. Sviluppo dell'attività turistica e commerciale in genere, con favorevoli ripercussioni sull'indotto.
14. Miglioramento della qualità delle acque e relativa vivificazione grazie alla circolazione idraulica connessa alle correnti marine.

Di seguito una planimetria complessiva degli interventi:



I progetti, attualmente in fase di project review/project optimization, risultano già sviluppati a livello di progettazione preliminare nell'ambito delle opere strategiche facenti parte del II lotto, per le quali complessivamente il CIPE ha stanziato un contributo di € 6.000.000,00.

Valgono le stesse considerazioni relative ai sondaggi, già precedentemente fatte per il prolungamento dell'Antemurale C.Colombo.

Gli interventi in questione, in base a quanto sopra già evidenziato, hanno una pluralità di elementi in coerenza con gli obiettivi individuati dal PSNPL e Allegato al DEF 2017 e, in particolare, oltre a rientrare nell'ambito relativo all'accessibilità marittima (apertura a sud del porto), rientrano a pieno titolo anche negli ambiti relativi all'ultimo miglio stradale (ponte mobile), nonché al programma relativo ai waterfront e servizi croceristici e passeggeri.

Anche queste opere fanno parte del “Protocollo d’intesa per il completamento del piano strategico dell’hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaetae del sistema di rete e della logistica” sottoscritto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri nell’anno 2013.

Il progetto risulta inoltre funzionale alla realizzazione di una “marina” destinata al diportismo, anche di maga-yacht. Inoltre questa AdSP ha già riqualificato, negli anni 2013-2015, l’ambito in questione e parte delle banchine del porto storico, con investimenti sia propri che ministeriali per complessivi circa 10.000.000,00 €.

Viabilità principale (e rampe Nord)

La viabilità del porto di Civitavecchia risulta attualmente costituita da una strada con carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, che si estende da sud a nord, su tutto il sedime portuale urbanizzato. Soltanto nel tratto che costeggia il terminal delle Autostrade del Mare la carreggiata si allarga a quattro corsie, due per senso di marcia, al fine di agevolare le manovre di immissione e diversione verso i parcheggi dinamici a servizio degli imbarchi Ro-Ro e Ro-Pax.

L’attuale tracciato della dorsale stradale, lungo tutto il suo sviluppo, costituisce l’elemento connettivo sia dei vari terminali e piazzali operativi sia delle aree pubbliche che compongono tutto l’ambito portuale con i tre varchi d’accesso viabilistico principali.

Di questi:

15. il primo, denominato Varco Fortezza, che connette direttamente la viabilità cittadina con il Porto Storico, è attualmente utilizzato esclusivamente per il traffico dei mezzi operativi delle forze dell’ordine, ed anche nel futuro, con il progressivo attuarsi della separazione tra il sub-ambito porto storico dal sub-ambito porto operativo, conserverà la sua funzione di varco secondario, di tipo pedonale e funzionale esclusivamente per situazioni d’emergenza.
16. Il secondo, denominato Varco Vespucci, che connette attraverso due rampe orientate a sud e realizzate in viadotto la bretella ANAS all’area attestata sul molo Vespucci, è ad esclusivo servizio del traffico dei passeggeri destinati sia ai traghetti sia alle crociere.
17. Il terzo, denominato Varco Nord, ubicato all’estremità settentrionale del porto è ad esclusivo utilizzo da parte dei mezzi commerciali. L’accesso si connette con la viabilità comunale esterna all’ambito portuale e da qui alla viabilità nazionale attraverso un angusto passaggio viabilistico che ad oggi rappresenta un vero e proprio collo di bottiglia che impedisce il fluido scorrimento dei mezzi commerciali operativi.

Relativamente alla viabilità complessiva di collegamento di tutto l'ambito portuale comprendente i principali varchi d'ingresso viabilistico, l'AdSP ha dapprima condotto un'approfondita revisione del progetto preliminare risalente ormai al lontano 2004, attraverso la quale si è inquadrato in modo unitario ed organico il layout d'insieme comprensivo delle varie connessioni viabilistiche con le aree operative.

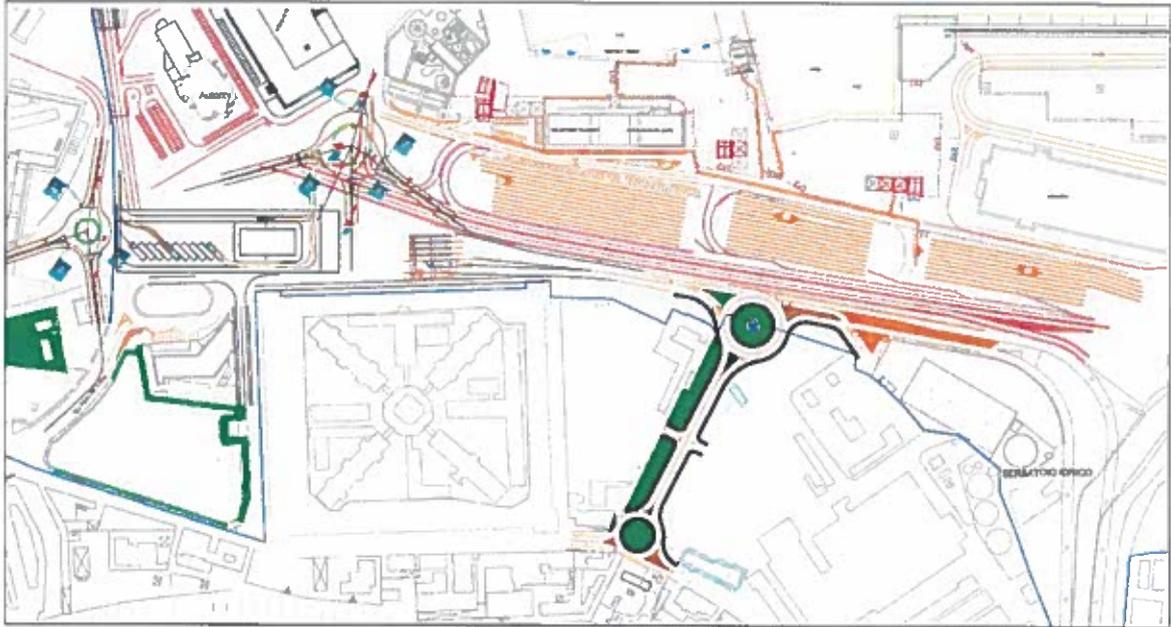
Successivamente ha sviluppato tale progetto al successivo livello progettuale, quello definitivo, limitatamente alla porzione intermedia, per la quale era meglio definito l'assetto complessivo di tutta l'area d'intervento, anche al fine di coordinare detto sviluppo progettuale con quello della parte ferroviaria (di cui si dirà nel seguito trattando l'ultimo miglio ferroviario).

Fondamentale, tra gli interventi individuati, risulta quello relativo alla sistemazione del Varco Vespucci che prevede il completo svincolo del traffico cittadino da quello portuale, in modo da poter attuare per fasi successive, le previsioni del vigente PRP con il perseguimento della piena suddivisione geometrica e funzionale della parte storica da quella commerciale.

Il progetto prevede la realizzazione di due rotonde, collocate in prossimità della scesa a terra delle rampe (lato sud) provenienti dalla bretella ANAS, che permetteranno lo svincolo del traffico veicolare direttamente sulla viabilità comunale per i mezzi che non sono diretti all'ambito portuale.

La realizzazione di queste due rotonde permetterà inoltre di anticipare la collocazione del Varco Vespucci, attraverso la sua traslazione verso nord, e di inglobare l'area di "Largo della Pace" all'interno della Perimetrazione del sedime Portuale. Tale nuova condizione, unita ai lavori di adeguamento e ristrutturazione dei piazzali e delle circostanti aree, consentirà di creare spazio utile per la realizzazione di un nodo di scambio logistico a servizio del traffico dei passeggeri ed in particolare dei crocieristi.

Di seguito uno stralcio planimetrico della soluzione progettuale di dettaglio per l'area in questione, che è attualmente allo stadio di progetto di fattibilità tecnico/economica:



L'intervento nel suo complesso risulta essere in linea con le strategie e i programmi di Connettere l'Italia/Allegato al DEF 2017 ed in particolare con l'ambito relativo all'ultimo miglio stradale.

L'intervento risulta necessario ed indispensabile per poter realizzare quanto già programmato nelle fasi attuative del vigente PRP. Lo stesso è inoltre necessario per creare la piastra logistica a servizio dello scambio dei passeggeri in ingresso/uscita dal porto, la cui prima fase attuativa, costituita dalla riqualificazione dell'area di "Largo della Pace" è stata già approvata in Conferenza di Servizi chiusasi a maggio 2018.

Come già sopra richiamato il progetto relativo al Varco Vespucci rappresenta un'estensione dell'ambito complessivo della viabilità portuale già sviluppato a livello di progetto preliminare (facente parte del II lotto delle Opere Strategiche), sottoposto ad importante revisione da parte di questa AdSP e sviluppato a livello di progettazione definitiva per quanto concerne un primo stralcio funzionale riguardante la sezione centrale e nord portuale.

Riorganizzazione del sistema ferro (I fase)

Pur non rientrando tra le 10 opere prioritarie oggetto della Delibera CIPE del 2004, merita sicuramente una menzione particolare la riorganizzazione del Sistema Ferro (I Fase), oggi inserita nel DEF2018 oltre ovviamente ad essere tra gli interventi prioritari inseriti nel POT 2018-2020 vigente (in particolare al Capitolo 5 par. 5.1).

Sinteticamente l'intervento si inserisce nell'ambito del Piano Direttore della logistica ferroviaria a servizio del porto di Civitavecchia, recentemente elaborato dall'Italferr tramite il coordinamento dell'ufficio Tecnico della AdSP, grazie anche al cofinanziamento europeo ottenuto nel 2015.

Lo stesso prevede una serie di interventi prioritari, tutti finalizzati all'immediata riqualificazione e potenziamento della rete ferroviaria e consequenzialmente allo sviluppo dei relativi traffici a servizio dei flussi delle merci e dei passeggeri.

La soluzione proposta mira ad integrare e riorganizzare il sistema ferroviario esistente attraverso una prima serie organica di interventi, snelli ed immediatamente utili, che possono essere come di seguito sinteticamente enucleati:

1. Riorganizzazione dell'attuale fascio ferroviario portuale.
2. Realizzazione ed adeguamento delle deviate di connessione tra fascio e terminal operativi (Container e Automotive)
3. Messa in sicurezza del raccordo ferroviario di collegamento tra Stazione Centrale e Porto.
4. Realizzazione di una stazione passeggeri in ambito portuale.

Gli interventi 1 e 2 fanno parte del progetto in questione, mentre gli interventi 3 e 4 sono di competenza RFI, trattandosi di tratti che entreranno a far parte della Rete Nazionale, e pertanto si è concertata con la stessa RFI la sottoscrizione di un accordo operativo per disciplinare i reciproci impegni, attualmente all'attenzione del Gabinetto del Ministro.

In particolare l'intervento di cui al punto 1, prevede il resizing del fascio ferroviario interno al Porto di Civitavecchia, attraverso la razionalizzazione ed ottimizzazione dell'attuale layout, con l'intento di separare quanto più possibile le varie funzioni gestite all'interno del fascio stesso, in modo da rendere quanto più possibile indipendenti ed efficienti i diversi cicli operativi connessi alle diverse attività merceologiche, obiettivo perseguibile solo attraverso l'integrazione logistica tra l'infrastruttura ferroviaria, le aree di pertinenza limitrofe e la viabilità di riferimento, al fine di una efficace ed efficiente gestione del traffico sia su gomma sia su ferro.

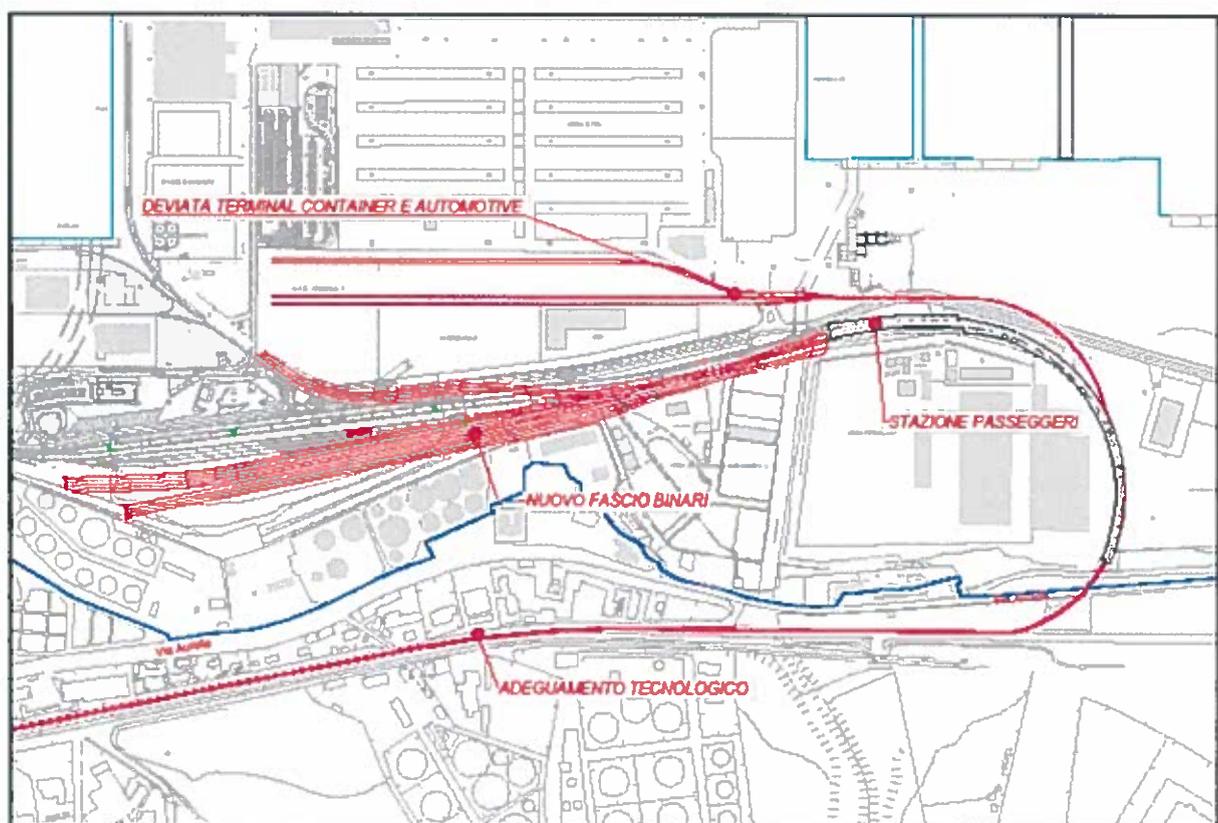
Il secondo intervento, prevede la realizzazione di una deviate sulla lunetta d'ingresso in ambito portuale, per la connessione diretta tra la rete ferroviaria ed il piazzale retrostante la banchina 25. Il collegamento è finalizzato a servire direttamente l'esistente Terminal Container ed il Terminal destinato allo stoccaggio delle auto in polizza (denominato T1).

Inoltre è previsto l'adeguamento geometrico della attuale deviate di connessione con la banchina 23, al fine di ottimizzarne la geometria, mitigare gli impatti con la viabilità esistente ed

anticipare il layout compatibile con la futura viabilità pubblica (che in tale porzione prevede lo scavalco mediante la realizzazione di un importante sovrappasso stradale e ferroviario).

La collocazione ottimale delle due deviate (quella per le banchine 23/24 ferrocromo, coils e merci varie e quella per la banchina 25 a servizio degli attuali Terminal Container e automotive) permetterà da subito di mitigare gli impatti con la viabilità attuale e nel futuro, con la realizzazione di alcuni sovrappassi, permetterà l'eliminazione delle interferenze con i due fasci (di cui al punto precedente), con la viabilità stradale e contestualmente saranno garantite manovre a treno completo.

Di seguito una planimetria generale di inquadramento dell'intervento.



L'intervento, oltre ad essere opera necessaria per le esigenze legate alla sicurezza dell'operatività portuale, come sopra rappresentato, risulta essere in linea con le strategie e i programmi di Connettere l'Italia/Allegato al DEF 2017 ed in particolare con l'ambito relativo all'ultimo miglio ferroviario.

L'AdSP ha già realizzato negli anni 2014-2015 importanti interventi, finanziati con risorse proprie per circa 3.000.000,00 €, al fine di efficientare l'attuale fascio binari e permetterne l'utilizzo ai fini del nuovo traffico automotive sviluppatosi con il Nord America, che oggi conta oltre 200.000 veicoli/anno movimentati. Anche RFI ha condotto una serie di interventi volti alla dismissione di

binari ed impianti non più utilizzati e/o funzionali alle esigenze attuali e future, per riconsegnare all'AdSP i propri ambiti rimessi in pristino al fine di poterli riutilizzare per l'implementazione del nuovo sistema ferroviario.

Il complessivo progetto del piano ferro nell'ambito portuale e periportuale è stato sviluppato a livello di progettazione preliminare. L'intervento in questione però rappresenta, per quanto riguarda il fascio binari interno, uno stralcio funzionale del progetto complessivo, che è stato rivisitato e implementato, tramite project review, per anticipare la realizzazione dei collegamenti con i Terminal Container e automotive (previsti nel progetto complessivo in una fase successiva,) nonché per tenere in debita considerazione l'esigenza espressa dall'Amministrazione di mantenere una stazione passeggeri all'interno dell'ambito portuale.

Civitavecchia, 02/05/2019

Dirigente Area Tecnica e
Pianificazione delle Opere
Ing. Maurizio Marini

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to be 'M. Marini', is written over the typed name 'Ing. Maurizio Marini'.