



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 05.02

Nota esplicativa interventi di variante

Nota esplicativa

La presente nota ha lo scopo di ripercorrere le procedure tecnico amministrative seguite per portare a compimento l'attività di dragaggio prevista nel progetto del I° Lotto delle Opere Strategiche.

1. Dragaggio dei Fondali nel Progetto Esecutivo

Il progetto esecutivo prevedeva l'approfondimento di parte dei fondali portuali per consentire l'imbasamento dei cassoni di banchina e per assicurare un idoneo pescaggio alle navi di progetto.

Il volume di dragaggio delle due darsene e del canale di accesso ammontava complessivamente a 725.983 m³.

Prima di dare avvio alle attività di dragaggio, sono state eseguite le necessarie e propedeutiche attività di campionamento del fondale e caratterizzazione dei sedimenti marini, effettuati nel mese di agosto 2012 e le risultanze di laboratorio ed il report finale sono datati 20 settembre 2012.

Le suddette risultanze, unitamente al progetto, sono state trasmesse dall'Autorità Portuale con nota prot.14660 del 22.10.2012 alla Regione Lazio Dipartimento Territorio, Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali al fine di ottenere l'autorizzazione allo sversamento in cassa di colmata ed il successivo riutilizzo per riempimento dei cassoni cellulari e per la formazione dei piazzali nel retro banchina.

In data 31.10.2012 la Regione Lazio Dipartimento Territorio ha emanato la determinazione n. A11119 con la quale si autorizza ai sensi dell'art.21 della Legge n.179/2002 lo sversamento dei sedimenti dragati, come da progetto, all'interno della cassa di colmata ed al successivo reimpiego degli stessi per il riempimento dei cassoni cellulari e per la formazione dei piazzali nel retro banchina, per una movimentazione totale di circa 725.983 m³.

2. Dragaggio dei Fondali nella Perizia di Variante n.1

In data 21.11.2012 l'Autorità Portuale inoltrava con nota prot.16222 alla Regione Lazio Dipartimento Territorio un'istanza di autorizzazione allo sversamento di aggiuntivi 449.530 mc per gli usi previsti in corso d'opera nella redigenda perizia di variante n. 1, che la Regione Lazio Dipartimento Territorio autorizzava con determina n. A12367 del 30.11.2012 ai sensi dell'art.21 della Legge n.179/2002.

Pertanto i complessivi volumi di dragaggio autorizzati dalla Regione Lazio ammontano a 1.175.513 m³.

La perizia di variante n°1 (PDV1), approvata con Decreto del Presidente n.219 del 22.05.2013, a seguito di una più accurata stima dei volumi di dragaggio, ha portato detti volumi a complessivi 1'119'873 m³ (inferiori rispetto a quanto autorizzato dalla Regione Lazio con proprie Determinazioni).



Nella relazione tecnica illustrativa inviata al MATTM con nota AP prot. 13280 del 15.10.2014 (acquisita dalla commissione VIA con nota del MATTM DVA-2014-0035383 del 30.10.2014), che ad ogni buon fine si allega in copia (All.4.1), al paragrafo 6 "Entità delle variazioni" venivano dettagliati gli aspetti relativi al dragaggio per quanto concerne l'incremento di cui sopra rispetto al progetto esecutivo (in particolare punto b) pag. 8).

Nella relazione dello studio ambientale inviata al MATTM con nota AP prot. 4661 del 23.03.2015, anch'essa allegata (All.4.2), e in particolare alle pag. 33-34, al paragrafo 4.1 viene descritto quanto attuato con la perizia di variante n. 1 approvata dall'Ente, mentre al successivo paragrafo 4.2 viene previsto l'ulteriore approfondimento alla -11,80, come da prescrizione della Capitanerie di Porto in sede di Conferenza di Servizi del 29.05.2014, che ad oggi risulta comunque mai approvato, contrattualizzato o disposto dall'Amministrazione.

Il MATTM nella sua Determinazione DVADEC-2015-0000216 ha infatti rimandato l'eventuale approfondimento alla -11,80 a separata istanza ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del D.lgs 163/06, come tra l'altro richiesto dalla stessa AP con nota prot. 7569 del 19.05.2015.

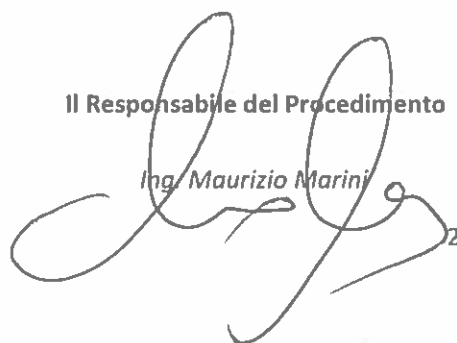
3. Dragaggio dei Fondali nella Perizia di Variante n.2

La DL nella propria "Relazione tecnica sugli interventi in variante" (Allegato specifico facente parte della presente integrazione) attesta che nella perizia di variante in questione si confermano, a livello progettuale, le quote e i quantitativi previsti della perizia di variante n. 1 (pertanto pari a 1'119'873 m³) a meno di 250 m³ per la risoluzione di un aspetto di dettaglio, ed attesta altresì che i volumi rientrano in quelli regolarmente autorizzati dalla Regione Lazio per un totale di 1.175.513 m³.

In base a quanto sopra richiamato, si evince che le opere ad oggi realizzate di I stralcio sono conformi alla documentazione tecnica trasmessa da questa Amministrazione al MATTM con note prot.13280 del 15.10.2014 e prot.4661 del 23.03.2015 ed a quanto comunicato con nota prot.7569 del 19.05.2015, valutate dalla Commissione VIA nel parere 1794 del 29.05.2015 e recepite dal MATTM con la Determinazione DVADEC-2015-0000216.

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Maurizio Marini



UOR-Area: Tecnica

Ufficio: Direzione Lavori
RPA: Dott. Ing. Maurizio Ievolella
Estensore: S.L.

Classifica:
Allegati N.: 9
Fax Ufficio Prot.: 0766-366243



A.P. Civitavecchia - PORTILAZIO

Prot. 0013280 dal 15/10/2014 ore 09:00:02

Tit.

Registro: U

**Spett.le MINISTERO DELL'AMBIENTE E
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**
Via Cristoforo Colombo n. 44 00147 Roma

**e p.c. Spett.le MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

c.a. Capo Struttura Tecnica di Missione
Dott. Ing. Ercole Incalza
Via Nomentana n. 2 00161 Roma

**e p.c. Spett.le MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITA' CULTURALI**
Via del Collegio Romano n. 27 00186 Roma

**e p.c. Spett.le CAPITANERIA DI PORTO DI
CIVITAVECCHIA**
Calata Laurenti n. 16 00053 Civitavecchia

e p.c. Spett.le REGIONE LAZIO PRESIDENZA
Via R. Raimondi Garibaldi n. 7 00147 Roma

e p.c. Spett.le COMUNE DI CIVITAVECCHIA
Piazzale Guglielmotti 00053 Civitavecchia

**OGGETTO: Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia - "1 Lotto Funzionale:
Prolungamento Antemurale C. Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti.
- Riscontro Determina Direttoriale MATTM prot. DVA-2014-0011635 del 22.04.2014 -**

In riferimento alla Determina a margine evidenziata, che indica la non sussistenza delle condizioni per quanto riguarda gli aspetti ambientali di applicabilità dell'art.169 comma 3 del D.Lgs. 163/2006, siamo con la presente ad inoltrare ulteriori elementi informativi, al fine di fornire precisazione ed integrazioni alla documentazione presentata con nota prot.19732 del 13.12.2013 dal quale è scaturita l'emissione della determina in parola.

Dalla suddetta documentazione si evince che, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo e non comporta sostanziali modifiche al progetto esecutivo approvato.

Inoltre si rappresenta che questa Amministrazione ha adeguato il progetto della perizia di variante di completamento, alle prescrizioni impartite dagli enti competenti nella seduta di conferenza di servizi del 29.05.2014.

00053
Via Molo Vespucci, snc
Tel. 0766 366 201
Fax 0766 366 243

00054
Piazzale Mediterraneo,
snc
Tel. 06 65047931
Fax 06 6504839

04024
Lungomare Caboto
Tel 0771 471096
Fax 0771 712664

Alla luce di quanto sopra riportato si richiede l'emissione di un nuovo parere che prenda in considerazione le integrazioni fornite negli elaborati allegati.

Restando a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti e/o integrazioni alla presente, si porgono distinti saluti.


Il Segretario Generale
Dott. Ing. Maurizio Tevolella

Allegati:

1. *Relazione Tecnica Illustrativa;*
2. *Planimetria di inquadramento nell'ambito delle opere strategiche per il Porto di Civitavecchia (progetto definitivo)*
3. *Planimetria sovrapposizione sagoma P.R.P. e 1° Lotto Opere Strategiche*
4. *Planimetria Generale di Progetto del Progetto Esecutivo (elab.004.004)*
5. *Planimetria Generale di Progetto Opere di Variante (elab.004.006)*
6. *Planimetria di variante sovrapposizione con progetto esecutivo (elab.004.007)*
7. *Planimetria ante operam perizia di variante opere di completamento (adeguamento prescrizioni Conferenza di servizi del 29.05.14- elab.003.001.01)*
8. *Planimetria di progetto del completamento perizia di variante opere di completamento (adeguamento prescrizioni Conferenza di servizi del 29.05.14- elab.003.002.01)*
9. *Quadro Economico Perizia di Variante Opere di Completamento*

00053
Via Molo Vespucci, snc
Tel 0766 366 201
Fax 0766 366 243

00054
Piazzale Mediterraneo,
snc
Tel 06 65047931
Fax 06 6506839

04024
Lungomare Caboto
Tel 0771 471096
Fax 0771 712664

MPT Roma e del Lazio - Direzione Provinciale di Roma - Via Molo Vespucci, snc - 00053 Roma



PORTI
di ROMA
e del LAZIO

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA

Molo Vespucci 00053 - CIVITAVECCHIA (RM)

Tel. 0766 366201

email: civitavecchia @portidiroma.it

PROGETTO:

OPERE STRATEGICHE PER IL PORTO DI CIVITAVECCHIA

**1° LOTTO FUNZIONALE :
PROLUNGAMENTO ANTEMURALE C. COLOMBO
DARSENE SERVIZI E TRAGHETTI**

COMMITTENTE:

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA

IL PRESIDENTE
Dott. Pasqualino Monti

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. Maurizio Ievolella

IL COORDINATORE GENERALE
Dott. Ing. Giuseppe Solinas

PERIZIA DI VARIANTE N°1 - OPERE DI COMPLETAMENTO

Titolo Elaborato:

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

N. Sintetico Elaborato:

RTI

REV.	DATA	Descr.
0	Ottobre 2014	
RIF.DIS.		

1. Premessa

Il presente documento, in riferimento alla Determina Direttoriale del MATTM prot. DVA-2014-0011635 del 22.04.2014, intende fornire precisazioni ed integrazioni alla documentazione presentata per permettere una valutazione delle opere di perizia di variante del 1° Lotto Opere Strategiche per come inserite nel quadro generale delle opere costituenti la Variante al Piano Regolatore Portuale ed. 2004 approvato con delibera della Giunta Regionale Lazio n°121 del 23.03.2012.

Infatti è risultato evidente che la documentazione progettuale fornita ai fini dell'istruttoria non ha permesso la visione generale che ora si propone.

Oltre alle precisazioni ed integrazioni richieste si è provveduto a revisionare il progetto di completamento conseguentemente alle prescrizioni emerse nella prima seduta della Conferenza dei Servizi tenutasi in data 29/05/2014.

2. Inquadramento urbanistico

Come è possibile evincere dai grafici allegati, le opere di cui trattasi, inserite nel più ampio programma delle Opere Strategiche approvate con delibera CIPE n°103 del 30.12.2004, sono state individuate quali 1° lotto di tale programma attraverso la relativa approvazione dei progetti definitivi avvenuta con Delibere CIPE n°140 del 2007 e n°2 del 2008.

Le stesse opere recepite all'interno della Variante di Piano Regolatore Portuale sopra citata, completano le previsioni di crescita delle strutture portuali, definendone la configurazione finale verso Nord, dalla banchina 26 esistente sino al congiungimento con le strutture previste dalla Darsena Grandi masse (DEC – VIA 6923 del 20.01.2002) che hanno avuto nel tempo un autonomo percorso approvativo ma comunque anch'esse ricomprese all'interno della suddetta Variante al Piano Regolatore Portuale.

3. Opere previste.

Le opere costituenti il predetto 1° lotto approvato 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 imbarcazione ed unità navali dei Corpi dello Stato e dei servizi tecnico nautici, nonché le unità della flottiglia peschereccia.

4. Motivazione della variante

Le opere costituenti la perizia di variante del 1° lotto Opere Strategiche, sono finalizzate a far fronte a due nuovi fattori di cui occorre necessariamente tenerne conto, che rendono necessario un adeguamento dei progetti la cui prima approvazione risale al 2004 (delibera CIPE n.103).

Infatti gli scenari attuali dello shipping, volendo proiettarli nel tempo di vita media di un'opera infrastrutturale di questo tipo devono comprendere, sia il fenomeno del gigantismo navale con unità che in un breve arco temporale hanno raggiunto lunghezza pari a 360 mt, sia quello della riorganizzazione delle tratte relativa alle autostrade del Mare, dipendente dalla dismissione della flotta di Stato.

È di tutta evidenza che il Porto di Civitavecchia che ha raggiunto primati al livello Mediterraneo ed Europeo riferiti al numero di accosti di unità da crociera, non può prescindere dalla tendenza ormai irreversibile che ha assunto tale mercato in relazione alle dimensioni delle unità utilizzate. È di questi ultimi tempi la notizia confermata dalla maggiori compagnie armatoriali di crociera che già dalla prossima stagione 2015 entreranno nel Mediterraneo e quindi scaleranno il Porto di Civitavecchia per effettuare il cambio passeggeri unità navali da 360 mt (4500 passeggeri più 1800 persone di equipaggio) che quindi rappresentano il futuro di questo mercato.

Conseguentemente, pur mantenendo il trend di crescita circa il numero di passeggeri già riscontrato negli anni scorsi, il Porto avrà necessità di dotarsi di attracchi di maggiori dimensioni a fronte di un ridimensionamento del numero complessivo di accosti. Tale evidenza ha conseguenze dirette sulle dimensioni del canale di accesso, del cerchio di evoluzione e sulla lunghezza delle banchine di accosto.

In relazione a tale ultima necessità ed alla opportunità di rendere utilizzabili in modo flessibile per unità di tipologia diversa Ro-Pax / Crociere perlomeno 2 delle banchine previste, è stata effettuata una verifica delle impostazioni progettuali iniziali al fine di valutare la congruità con le attuali esigenze legate direttamente a detto sviluppo.

Detta verifica è stata ricondotta anche in ragione di quanto rappresentato dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia e dal Capo dei Piloti del Porto di Civitavecchia (indicazioni recepite con verbale del 16.10.2012).

Il complesso delle esigenze sopra evidenziate, non determina stravolgimenti al progetto approvato non comporta sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo approvato e non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, in quanto non vengono modificate le destinazioni urbanistiche dettate da PRP vigente.

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;*

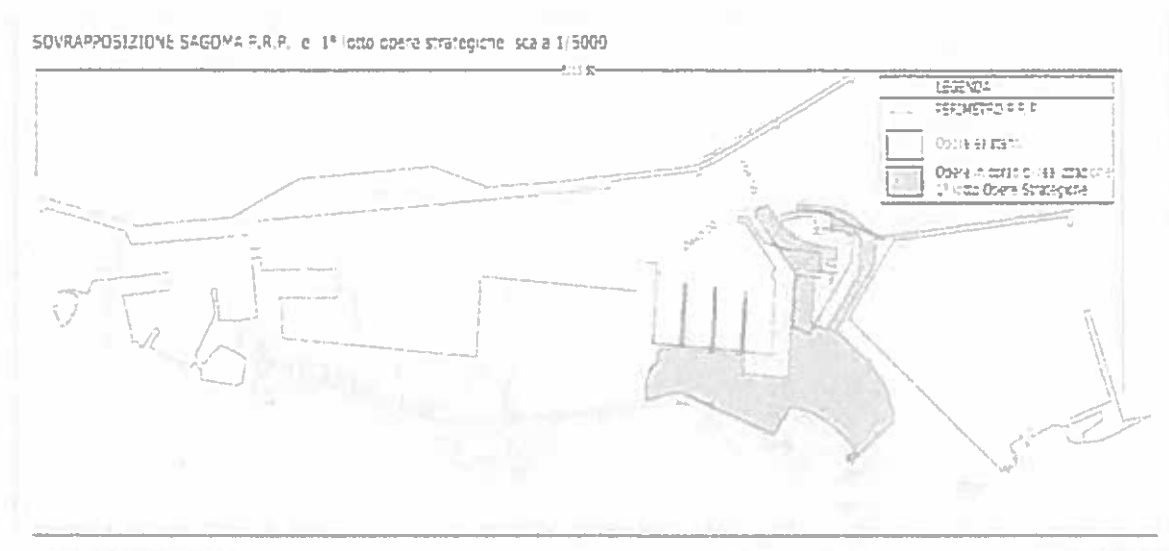
è stato ridefinito parzialmente l'allineamento del terrapieno finalizzato all'adeguamento della configurazione perimetrale della darsena traghetti, arretrando la banchina di riva nella porzione adiacente alla darsena servizi di circa 70 metri, consentendo l'adeguamento di 2 delle 8 banchine previste 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 ovvi 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.

Relazione Tecnica Illustrativa
Prescrizioni Conferenza dei Servizi del 29/05/2014

Per meglio comprendere l'entità delle attività sopra descritte, si è provveduto a redigere un elaborato grafico nel quale è rappresentato il P.R.P. vigente e la sovrapposizione delle opere di variante con lo stesso P.R.P..



Planimetria sovrapposizione PRP con opere in variante

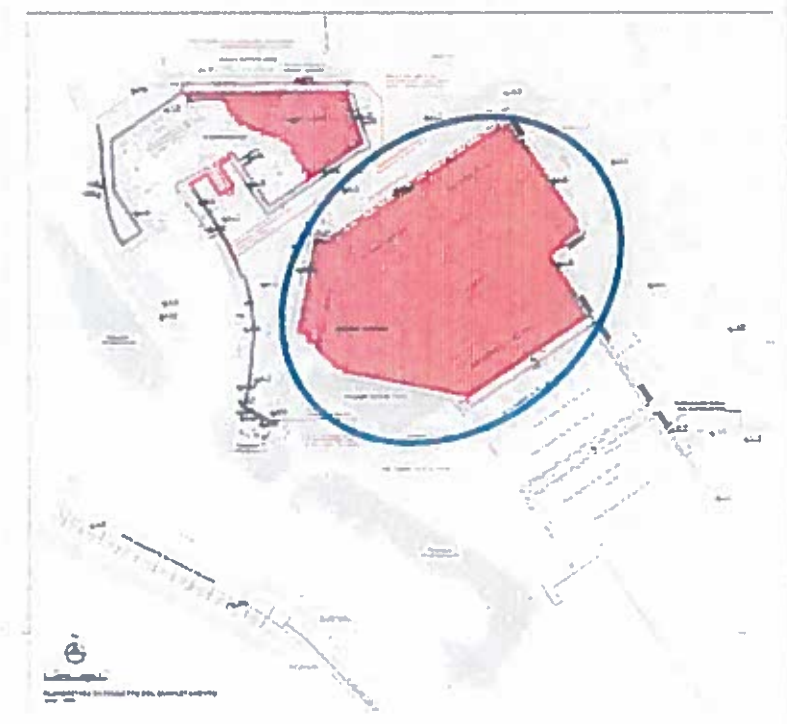
Da tale elaborato, è possibile constatare che tutte le opere sono ricomprese all'interno del perimetro del Piano Regolatore Portuale e che l'entità degli scostamenti è del tutto trascurabile rispetto all'intera estensione dell'area racchiusa all'interno del P.R.P.

5. Adeguamento alle prescrizioni Conferenza dei Servizi del 29/05/2014

In data 29/05/2014 si è tenuta la prima seduta della Conferenza dei Servizi indetta dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta secondo le modalità di cui all'art.166 del D.Lgs 163/2006, così come previsto dall'art. 169 del D.Lgs 163/2006. In detta seduta, oltre a quanto riportato nel verbale della C.d.S. allegato alla presente relazione, veniva reso il parere favorevole con prescrizioni della Capitaneria di Porto di Civitavecchia. Dette prescrizioni, che non riguardano i lavori in corso di esecuzione ma esclusivamente i lavori di completamento di seconda fase attualmente non appaltati, sono state recepite nell'ambito della revisione progettuale che la presente relazione accompagna.

Vengono di seguito riportati i principali adeguamenti apportati al progetto di completamento conseguentemente a quanto prescritto nella seduta della C.d.S. del 29/05/2014 dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia.

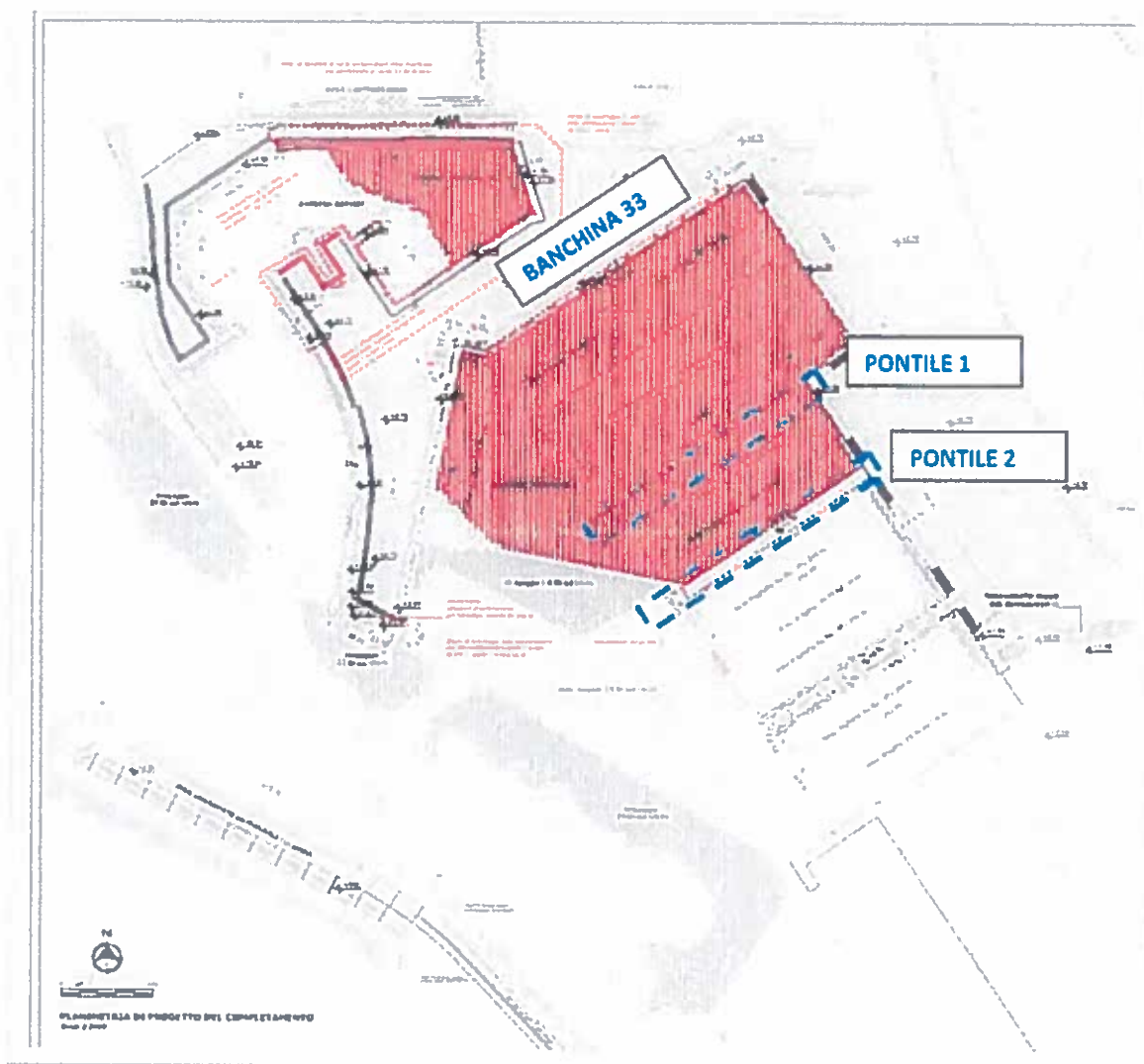
Approfondimento della quota di dragaggio all'interno di una porzione della darsena traghetti.



Nell'immagine soprastante viene evidenziata la porzione di darsena traghetti all'interno per la quale la Capitaneria di Porto ha richiesto l'approfondimento della quota di dragaggio al fine di consentire l'accosto di navi da crociera di ultima generazione. In questa parte di specchio acqueo viene garantita la profondità di -11,80 s.l.m.m. a fronte dell'originaria quota di -10,00 prevista in progetto.

A tal fine, si prevede la modifica per tutta la lunghezza della banchina 33, della protezione al piede dello scanno di imbasamento dei cassoni.

Eliminazione del pontile n° 1 e la traslazione del pontile n° 2.



Nell'immagine soprastante sono evidenziati con rettangoli tratteggiati:

- la posizione originaria del Pontile n° 1, che con il presente adeguamento progettuale viene definitivamente stralciato, ai fini di garantire maggior sicurezza nella manovra in fase di accosto sulla banchina 33;
- la nuova posizione del pontile n° 2, che viene posizionato ad una distanza di 335,20 m dalla banchina 33 e 157,80 m dal pontile n° 3 già realizzato (in luogo dei 129 m previsti dal progetto).

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 si è previsto l'adeguamento e potenziamento degli arredi di banchina previsti sulle banchine 33 e 34.

Sulla darsena servizi, al fine di garantire maggiore flessibilità alla 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 ad 1,50 s.l.m.m in luogo della quota di 1,80 originariamente prevista.

6. Entità delle variazioni

Sulla base di quanto sopra esposto ed a precisazione ed integrazione della documentazione già trasmessa si precisa che:

- tutti gli adeguamenti planimetrici descritti, rientrano sostanzialmente in una ridefinizione di alcuni banchinamenti previsti in progetto, necessari al fine di ottimizzare gli specchi acquei in considerazione dell'evoluzione del naviglio;
- tali adeguamenti non prevedono realizzazioni di nuove banchine, ma 2 delle 8 previste nella darsena traghetti vengono adeguate rendendole flessibili e compatibili sia all'accosto di navi Ro-Pax che navi da crociera.
- non vengono inserite funzioni e destinazioni d'uso originariamente non previste nel piano, né si prevede un ulteriore potenziamento dei traffici rispetto a quelli già previsti nel P.R.P.;
- non sono previste nuove opere in quanto la "ulteriore" vasca di colmata (così impropriamente definita nella precedente relazione trasmessa) rientra nell'ambito di opere già autorizzate e previste nel P.R.P. vigente (darsena energetica grandi masse DEC -VIA 6923 del 20.01.2002);
- l'adeguamento planimetrico della darsena traghetti, ha comportato una modifica del piano del dragaggi originariamente previsto in progetto (localizzato fondamentalmente all'interno della darsena traghetti) con conseguente aumento dei volumi dello stesso e necessità di ridefinire il bilancio dei materiali e le modalità di collocamento degli stessi, vista la riduzione della capacità della vasca di colmata "La Mattonara". In particolare, relativamente all'esigenza di conferire i materiali provenienti dal dragaggio, è stata prevista la realizzazione della vasca di colmata Nord al fine di garantire al meglio il bilancio del materiale proveniente dai dragaggi. Nel merito si precisa che:
 - a) il maggior volume di dragaggio previsto in perizia di variante e sversamento del materiale di dragaggio in vasca e come riempimento dei cassoni, autorizzato con Determinazione della Direzione Regionale Ambiente Area Difesa del Suolo e

Concessioni Demaniali n° A12367 del 30/11/2012, è una parziale anticipazione del dragaggio complessivo previsto ed approvato nell'ambito del P.R. Portuale;

b) a fronte di circa 4.200.000 mc di dragaggio complessivo autorizzato nell'ambito del P.R.P., sono stati anticipati esclusivamente circa 400.000 mc;

c) tutti i dragaggi sono previsti all'interno del perimetro del P.R.P.;

- anche il perimetro della "vasca di colmata Nord" ricade tutto all'interno del P.R.P. ed è inserito all'interno del terrapieno previsto dal progetto della Darsena Energetica Grandi Masse già approvato con DEC. V.I.A. 6923 del 20.01.2002
- tutte le variazioni planimetriche apportate nel progetto di perizia di variante sopra descritte, non si configurano come varianti localizzative ma semplicemente quali adeguamenti di allineamenti parziali di banchine finalizzate al miglioramento delle manovre delle imbarcazioni presenti in porto (allargamento canale di accesso ed adeguamento cerchio di evoluzione);
- tutte le modifiche rientrano all'interno del perimetro originario del P.R.P., fatta salva la traslazione complessiva pari a 23 m necessaria all'adeguamento delle dimensioni del canale d'accesso che pertanto si ritiene trascurabile ai fini di potenziali impatti.

7. Aspetti Ambientali.

Sulla base di quanto sopra esposto, si è ritenuto non fosse necessario effettuare la verifica di assoggettabilità alla VIA di cui all'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in quanto:

1. *La Perizia di Variante consiste in una ottimizzazione del layout delle Opere Strategiche – I Lotto funzionale (Antemurale C. Colombo, Darsena Traghetti e Darsena Servizi) che non influisce sulla destinazione funzionale delle stesse. In altre parole non si tratta di una Variante al Piano Regolatore Portuale 2004 vigente;*
2. *La suddetta variazione del layout non produce la modifica dell'ingombro complessivo delle opere, a meno di una traslazione dei citati 23 m verso mare dell'antemurale C. Colombo imposta da esigenze di sicurezza alla navigazione;*
3. *Non è prevista alcuna modifica nelle tecniche e tecnologie costruttive adottate;*
4. *Le Opere Strategiche – I Lotto funzionale -Antemurale C. Colombo, Darsena Traghetti e Darsena Servizi – oggetto della Perizia di Variante di cui ai punti precedenti, sono state oggetto di una lunga e complessa procedura di approvazione articolata nei seguenti passaggi:*
 - 20.01.2002 DEC –VIA 6923 di approvazione della Darsena Energetica Grandi Masse;
 - 2004 - Progetto preliminare delle Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia, approvato, per la parte ambientale ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 190/2002 dal MATTM con parere favorevole

- della CSVIA del 20.12.2003 e, successivamente dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (nel seguito CIPE) con Delibera 103 del 2004;
- 2004 – Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia (nel seguito PRP 2004), predisposta dall'APC ai sensi dell'art. 5, comma 3 della L. 84/94, ed approvata dal MATTM con DEC VIA 2935/97 e dalla Regione Lazio con D.G.R. n. 121 del 23/03/2012;
 - 2005 - Progetto definitivo "I Lotto Opere Strategiche Antemurale C. Colombo, Darsena Traghetti e Darsena Servizi", il cui esito della Verifica di Ottemperanza effettuata ai sensi dell'art.20, comma 4 D.Lgs. 190/2002 (art. 185 comma 4 lett b D.Lgs. 163/2006) è riportato nel documento della CSVIA prot. 1084 del 1.8.2006, comunicato con prot. DSA 21173 del 8.8.2006 ed approvato definitivamente dal CIPE con delibere 140/2007 e 2/2008;
 - 2012 - Progetto esecutivo "I Lotto Opere Strategiche Antemurale C. Colombo, Darsena Traghetti e Darsena Servizi", il cui esito positivo della Verifica di Attuazione, effettuata ai sensi dell'art. 185 cc. 6 e7 del DLgs 163/2006, è riportato nella Determina Direttoriale prot. DVA-2014-15194 del 21.05.2014
5. *L'ottimizzazione del layout delle Opere Strategiche – I Lotto funzionale di cui alla Perizia di Variante non ha prodotto una modifica del quadro degli impatti ambientali studiati nell'ambito dell'iter di valutazione svolto di cui al punto precedente:*
- *Atmosfera e Rumore.* Relativamente a tali componenti gli studi effettuati hanno rilevato, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, una modifica della situazione ante operam contenuta entro i limiti di legge e, più in generale, un generale miglioramento della qualità dell'aria ed un decremento dei livelli di rumore sull'abitato di Civitavecchia. Tali positivi risultati sono dovuti, in generale, alla strategia di sviluppo del Porto di Civitavecchia fondata, come è noto, sulla delocalizzazione del traffico commerciale e passeggeri dalla darsena portuale originaria, prossima all'abitato, in quelle previste a Nord del Porto stesso, prossime al tessuto industriale e produttivo di Civitavecchia. Come è noto, infatti, Civitavecchia è l'unico porto italiano che gode della possibilità al di fuori dell'abitato di espandere le proprie strutture portuali evitando di influire negativamente sulla salute pubblica.
- Tutto ciò premesso si è ritenuto che, qualunque incremento del traffico navale e terrestre conseguente alla ottimizzazione del layout portuale, non potesse influire negativamente sull'abitato e che, non fosse tale da produrre alterazioni della qualità dell'aria e dei livelli di rumore oltre i limiti imposti dalla normativa vigente. Occorre comunque sottolineare che l'Autorità Portuale sta svolgendo costante attività di monitoraggio della qualità dell'aria e dei livelli del rumore prodotti dall'ambito portuale anche nell'ambito delle opere di compensazione prescritte dai citati decreti VIA.

- *Suolo, Sottosuolo e Ambiente idrico.* Relativamente alla componente suolo e sottosuolo l'impatto studiato ha riguardato il rapporto escavi- riempimenti. Il progetto esecutivo delle Opere Strategiche - I Lotto funzionale, aveva raggiunto l'ambizioso obiettivo ambientale del bilancio escavi-riempimenti; tale obiettivo è stato posto e conseguito anche nell'ambito della Perizia di Variante.
- Per quanto riguarda l'ambiente idrico gli impatti valutati hanno riguardato le eventuali alterazioni prodotte dall'inclusione delle foci di alcuni fossi (es. Bonagurio) nell'ambito portuale e l'alterazione della qualità delle acque dovuta al dragaggio dei fondali marini. Tenuto conto dell'impossibilità di ricorrere a soluzioni alternative, il MATTM ha imposto, come compensazione relativa all'impatto riguardanti i fossi, la riqualificazione delle aste fluviali di tutti i fossi sfocianti in ambito portuale; tale attività è in corso. Per quanto concerne i dragaggi la Perizia di Variante non ha modificato le quantità globali previste nel P.R.P.; inoltre, l'Autorità Portuale, tramite l'Ufficio di Direzione Lavori, ha disposto in maniera tale da contenere gli impatti durante i lavori imponendo alla Ditta appaltatrice l'adozione delle panne galleggianti ed effettuando un monitoraggio costante della qualità delle acque. A tal fine è stata installata nel porto di Civitavecchia, in posizione baricentrica rispetto all'assetto definitivo delle infrastrutture di cui all'oggetto, una stazione di misura che acquisisce costantemente e trasmette in real-time i dati relativi ad alcuni parametri chimico-fisico- biologici della colonna d'acqua.
- *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi marini.* L'impatto più rilevante relativo alle Opere Strategiche I Lotto funzionale ha riguardato la Posidonia Oceanica SIC ITA 6000005. Per tale aspetto si rimanda alla documentazione recentemente prodotta in relazione all'apertura del caso EU PILOT 6007/14/ENVI e si conferma che i lavori di trapianto dell'ettaro prescritto sono stati effettuati ed è in corso il monitoraggio pluriennale per il controllo dell'accrescimento delle talee trapiantate.
- *Paesaggio.* Lo studio di tale componente ha riguardato sia gli impatti dalle opere prodotti sulle preesistenze storiche ed archeologiche documentate da ampia letteratura di settore sul sito, sia l'inserimento delle nuove opere nel paesaggio.
Relativamente alla preesistenze storico-archeologiche sono state imposte dagli Enti competenti importanti opere di mitigazione riguardanti attività di indagine, progettazione e scavi archeologici che oramai volgono al termine, svolte dall'Autorità Portuale sotto la guida ed il controllo del MIBAC.
Per quanto riguarda l'inserimento paesaggistico, gli studi svolti hanno dimostrato come l'impatto prodotto, consistente in una modifica dello stato dei luoghi in parte ancora allo stato naturale, non fosse eccessivamente rilevante tenuto conto della destinazione produttiva

dell'area, già occupata da impianti industriali (es. Centrale ENEL). Nonostante ciò l'Autorità Portuale si è impegnata a garantire una elevata qualità progettuale e realizzativa delle opere a terra e un migliore inserimento paesaggistico delle nuove opere in generale tramite la messa a dimora di opere a verde lungo il margine porto- territorio.

8. Elaborati aggiornamento progetto.

Al fine di fornire i necessari chiarimenti in risposta alla Determina Direttoriale del MATTM prot. DVA-2014-0011635 del 22.04.2014 nonché alle prescrizioni emerse nella seduta della Conferenza dei Servizi del 29/05/2014 vengono prodotti i sottoelencati elaborati grafici integrativi:

1. *Planimetria di Inquadramento nell'ambito delle opere strategiche per il Porto di Civitavecchia (Progetto Definitivo-elab.G02);*
2. *Planimetria sovrapposizione sagoma P.R.P. e 1° Lotto Opere Strategiche;*
3. *Planimetria generale di progetto del Progetto esecutivo (elab 004.004);*
4. *Planimetria generale di progetto Opere in variante (elab 004.006);*
5. *Planimetria di variante sovrapposizione con progetto esecutivo (elab 004.007);*
6. *Planimetria ante operam perizia di variante opere di completamento (elab 003.001.01);*
7. *Planimetria di progetto del completamento perizia di variante opere di completamento (elab 003.002.01);*

Relativamente alle opere di completamento, si è proceduto infine ad aggiornare la stima dei lavori (anche conseguentemente alle prescrizioni della Capitaneria di Porto di Civitavecchia) nonché il relativo quadro economico dell'intervento.

1. *Quadro Economico perizia di variante opere di completamento.*

Il R.U.P.
Ing. Maurizio Ievolella