



REGIONE LAZIO

DIPARTIMENTO TERRITORIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI

AREA 2S/04 - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E DANNO AMBIENTALE

Prot. N. 114352

Roma, il 30.06.2000

Iniziativa Portuali Porto Romano
Lungomare della Salute 223/G
00054 Fiumicino (RM)

Comune Fiumicino
Via Portuense 2498
Fiumicino (RM)

Provincia di Roma
Assessorato Ambiente
Via IV Novembre, 119
00187 - Roma

e.p.c. Regione Lazio
Ambiente e Cooperazione tra i Popoli
Area Natura 2000
SEDE

Oggetto: Pronuncia di compatibilita' ambientale resa ai sensi del D.P.R.12.04.96 e pronuncia di valutazione d'incidenza ai sensi DPR 357/1997, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE per l'intervento 'Porto Turistico di Fiumicino' in localita' Isola Sacra.
Registro elenco progetti n. 42/2005

VISTE le Direttive comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE, concernenti la "Valutazione di impatto ambientale di particolari progetti pubblici e privati";

VISTO il DPR 12 aprile 1996 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della legge del 22 febbraio 1994 n°146, concernente disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale" e i DPCM 3 settembre 1999 e DPCM 1/9/2000 che modificano ed integrano il citato DPR 12 aprile 1996;

VISTO l'art. 46 della L.R. n°6 del 7/6/99 che nelle more dell'emanazione di apposita legge regionale che disciplina la materia, dà attuazione alle Direttive Comunitarie in materia di V.I.A. ed individua come l'autorità competente in materia di V.I.A. l'apposita struttura dell'Assessorato Utilizzo, Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, oggi Assessorato all'Ambiente;

PRESO ATTO che l'opera in progetto per le caratteristiche tipologiche e dimensionali appresso riassunte, è sottoposta a procedura di valutazione di impatto ambientale;

CONSIDERATO che l'intervento proposto interessa il seguente SIC approvato dalla D.G.R. 2146 del 19.03.96 ai fini dell'inserimento nella rete ecologica europea 'Natura 2000' ai sensi della direttiva 92/43/CEE (habitat):
-(SIC) denominato 'Isola Sacra' (codice IT6030024).

PRESO ATTO al comma 3 dell'art.6 della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) si stabilisce che qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenza significativa sul sito singolarmente o congiuntamente ad altri progetti forma oggetto di valutazione d'incidenza;

PRESO ATTO che come previsto dall'art. 5, comma 2 del D.P.R. 12/04/96, in data 05.04.2005 la Iniziative Portuali Porto Romano ha depositato presso l'Area V.I.A., nonché presso gli uffici competenti della Provincia di Roma e del Comune di Fiumicino copia degli elaborati di progetto e copia dello Studio di Impatto Ambientale.

MISURE DI PUBBLICITA'

- la Iniziative Portuali Porto Romano, alla consegna degli elaborati di progetto e dello studio d'impatto ambientale, ha provveduto a pubblicare sul quotidiano "Il Tempo" l'annuncio di avvenuto deposito;
- il progetto e lo studio di cui sopra sono stati iscritti nel registro dei progetti sottoposti a procedimento ai sensi del D.P.R. 12.04.96 al n. 45/2005 dell'elenco ;

PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO

- Nel termine di 45 giorni il progetto e lo studio sono stati consultati dal pubblico:

nome	cognome	data	ente/privato
Antonella	Di Genna	17.05.05	privato

- Nei termini di cui gli art. 5.2 e 9.1 del D.P.R. non sono pervenute osservazioni.

ESAMINATI gli elaborati prodotti;

PRESO ATTO che nella redazione del progetto definitivo la Società I.P. ha tenuto conto delle prescrizioni e delle osservazioni individuate dagli Enti interessati, nel corso delle sedute delle Conferenze di Servizi;

CONSIDERATO che il soggetto proponente, a seguito di tali prescrizioni, in data 11.02.2008 prot.25550 D22S04 ha presentato integrazioni;

Sulla scorta dello studio trasmesso, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

Quadro di riferimento programmatico

Rapporti con il Piano Territoriale Paesistico –

L'area interessata dal progetto definitivo del Porto Turistico ricade nell'ambito di pianificazione territoriale n°2 -- Isola Sacra e in particolare nelle zone A1-5 e C4 -2.

La zona A1-5 comprende la parte di litorale in destra della foce del Tevere, inclusa tra il fiume e l'inizio dei lungomare di Fiumicino-Isola Sacra. Tale area è soggetta a Tutela Orientata alla sistemazione paesaggistica e funzionale di una delle aree potenzialmente più interessanti e attualmente più depresse e degradate di tutto il litorale laziale.

La zona C4 -2 comprende le aree dell'Isola Sacra poste in destra del ramo fluviale di Fiumara grande e che si estendono sino al litorale immediatamente a nord del Faro. Tale zona è soggetta a Tutela paesaggistica indirizzata a salvaguardare, qualificare e a riqualificare le aree ancora libere da urbanizzazione e a recuperare e riqualificare quelle già impegnate da varie forme di usi abusivi che, nel loro insieme, costituiscono attorno alla foce del Tevere la più cospicua riserva per realizzare una ampia ed organica sistemazione ambientale litoranea di livello qualitativo adeguato alle tradizioni storico-culturali della città, alla sua importanza attuale, nonché alla intensità e varietà della domanda sociale per spazi ed attrezzature per il tempo libero, per lo sport attivo e per le occasioni di godimento contemplativo e culturale. La realizzazione del nuovo porto turistico può indubbiamente contribuire al complessivo recupero paesistico, funzionale e sociale dell'area, essa inoltre risulta compatibile con le disposizioni della Legge regionale 6 luglio 1998 n°24

Rapporti con le aree naturali protette

L'area interessata dal progetto definitivo del Porto Turistico risulta esterna al perimetro della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

In prossimità dell'area interessata dal progetto definitivo del Porto Turistico si trova un Sito di Interesse Comunitario (cfr. Direttiva 92/43/CEE "Habitat") denominato IT 60003024 – Isola Sacra.

Rapporti con il Prg di Fiumicino

Il nuovo PRG di Fiumicino è stato adottato con deliberazione del Consiglio Comunale N.137 del 30/7/99 e successiva deliberazione N.159 del 7/10/99. La zona interessata dal progetto del Porto Turistico ricade in una zona F 2-c di Piano Regolatore, destinata a parco attrezzato territoriale ai sensi dell'art. 63.4 delle NTA. Tale zona "riguarda porzioni di territorio a verde pubblico nelle quali l'ubicazione e il carattere dei luoghi determinano vocazioni di tipo turistico. In essa sono consentite attrezzature di supporto al turismo come campeggi, ostelli, attrezzature per il diporto e la nautica, lo sport, il ristoro". Nel Prg è inoltre prevista la sistemazione della strada lungo l'argine di Fiumara come uno degli accessi al sistema portuale.

Rapporti con il PRUSST di Fiumicino

Il progetto del porto turistico di Isola Sacra è stato inserito nel PRUSST denominato "Fiumicino porta dell'area metropolitana di Roma", approvato dal Consiglio Comunale di Fiumicino in data 30 luglio 1999. Con la nota del 27 agosto 1999, n. 8105 il Comune di Fiumicino ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la proposta di programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio. Con il decreto ministeriale 28 marzo 2001, n.111/Segr, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 17 luglio 2001, Serie generale, n.164, la proposta del Comune di Fiumicino è risultata ammessa al finanziamento.

Descrizione dello stato di attuazione degli interventi infrastrutturali e insediativi previsti nel contesto Fiumicino-Isola Sacra

In base alle previsioni contenute negli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale dei comuni di Fiumicino e di Roma (XII Municipio) entro il 2015 saranno realizzati i seguenti interventi dei quali sui riporta anche lo stato di attuazione all'oggi.

insediamenti, interventi urbanistici :

Nuovo porto commerciale di Fiumicino: realizzazione di nuove opere portuali (spostamento della flotta pescherecci in una darsena a destinazione esclusiva; creazione di terminal per il traffico crocieristico e per i traghetti; creazione di tre accosti per navi Ro-Ro- trasporto merci) . Stato di attuazione al 2008: Non realizzato

Nuovo interporto: realizzato al 100% entro il 2015 con 3.000.000 di tonnellate annue di merce

Stato di attuazione al 2008: in corso di realizzazione

PPE 4 Vignoline : realizzato al 100% al 2015. Stato di attuazione al 2008:realizzato al 50%

Cargo City e direzione Alitalia considerati rispettivamente a pieno regime con 500.000 tonnellate annue e 2650 addetti. Stato di attuazione al 2008: in corso di realizzazione

Commercity Stato di attuazione al 2008: realizzato al 100%

Nuova Fiera di Roma con 2.000.000 di visitatori annui pari al 100%. Stato di attuazione al 2008: in corso di completamento

NPP23 SPI secondo il dimensionamento previsto al 2015- 9500 abitanti. Stato di attuazione al 2008:in corso di completamento

Infrastrutture viarie :

il sistema delle complanari della autostrada Roma-Fiumicino, attualmente in corso di realizzazione nell'anno 2015 sarà completato e avrà le seguenti caratteristiche:

-i due tracciati paralleli e indipendenti a partire dallo svincolo sul GRA si affiancano all'autostrada percorrendo nell'ultimo tratto il tracciato della ferrovia FM1 (ora dimessa) per Fiumicino città. Avranno le caratteristiche di una strada extraurbana di tipo III con velocità di progetto compresa tra 80 e 100 km/ora

All'interno del comune di Fiumicino, in prossimità dello svincolo per l'A12 accanto alla viabilità autostradale primaria sono previste due complanari una sul lato nord e una sul lato sud . queste complanari vengono poi adeguatamente collegate sia all'A12 che al nuovo Polo Fieristico.

In prossimità del Npp 23 la viabilità accessoria si collega allo svincolo Caif che consentirà l'accesso verso nord all'interporto e verso sud allo SPI- NPP23

In corrispondenza di Cargo City l'arteria si sviluppa interamente su due carreggiate separate sulla sinistra autostradale e sulla destra ferroviaria direzione Fiumicino fino al sovrappasso alla zona archeologica al Km 17+200 dell'autostrada.

Nei pressi della zona archeologica le complanari sono previste in galleria per un breve tratto poco prima dell'innesto con la SS296. da questo punto il tracciato prosegue dal Km 18+0000 dell'autostrada separandosi separandosi dal raccordo a servizio dell'aeroporto e raggiungendo l'abitato di Fiumicino sino alla dimessa stazione ferroviaria sempre su due carreggiate una in sede all'attuale via di Traiano e una in sede della dimessa ferrovia Roma-Fiumicino

- Trasporto pubblico su ferro: nella stima del traffico futuro diretto all'aeroporto è stato ipotizzato che, grazie agli interventi di potenziamento del servizio ferroviario di FM1 e Leonardo Express, il modal share del ferro salga al 28%.(cfr. Studio Trasportistico del Comune di Fiumicino 2004)

- viabilità di accesso e collegamento a isola Sacra .

Il Nuovo Ponte della Scafa , previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Roma e che verrà realizzato entro il 2015

Rotatoria in prossimità della vecchia intersezione di Via dell'Aeroporto di Fiumicino con Via della Scafa, posta a quota terreno e che collega Via Ponte della Scafa con Via Monte Cadria.

Viabilità del nuovo Porto Turistico. Al fine di garantire un agevole accesso al porto sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, senza gravare sulla viabilità esistente, è stato previsto un nuovo arco stradale delle stesse caratteristiche funzionali di Via Trincea delle Frasche (asse di accesso al porto), in modo da collegare direttamente quest'ultima con il Lungomare della Salute e con il Nuovo Porto Turistico. Via Monte Cadria è stata considerata come viabilità secondaria, e per tale motivo verrà solo utilizzata in parte nella fase di cantiere, anche attraverso la realizzazione di un breve tratto di raccordo nell'area della foce.

Quadro di riferimento progettuale

Benefici economici e sociali del Porto

La realizzazione del "Porto Turistico di Fiumicino" costituisce una risposta alla crescita della capacità competitiva regionale in termini di qualità e quantità nel campo dei servizi al diportismo nautico, come previsto dal piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio.

Nella nautica da diporto si configura come il più grande porto turistico d'Italia e il primo ecosostenibile

Il primo dato distintivo della nuova infrastruttura è relativo alla tipologia degli utenti, con un target di riferimento centrato su una tipologia di imbarcazioni medio-alta. Dei 1445 posti barca previsti, più di 400 saranno rivolti ad imbarcazioni superiori ai 15 metri e più di 700 a imbarcazioni superiori ai 18 metri. Ci si rivolge quindi ad un diportista con una propensione al consumo di servizi e prodotti di grande qualità, con imbarcazioni che richiedono personale di condotta e di camera altamente qualificato.

Il secondo dato distintivo del progetto è rappresentato dalla cantieristica. Il cantiere costituirà uno dei tratti essenziali dell'identità del porto, un cantiere innovativo, in grado di garantire, sul mercato internazionale dell'assistenza alle grandi imbarcazioni, una decisiva competitività alla struttura.

Il terzo dato distintivo è il proposito di realizzare il primo Porto Turistico eco-sostenibile. Tale scelta va oltre i requisiti richiesti dalla normativa ambientale e discende dalla convinzione che negli anni a venire strutture portuali eco-sostenibili, a basso consumo energetico più che un vincolo costituiranno motivo di qualità e di eccellenza, più che un costo un elemento di competitività della struttura nella scelta da parte del cliente-diportista.

Descrizione delle caratteristiche tecniche e fisiche del nuovo progetto,

Opere foranee

Le opere foranee di sopraflutto e sottoflutto del Porto sono costituite da strutture del tipo a gettata in massi artificiali e massi naturali.

Diga di sopraflutto Porto (Molo Traiano)

La diga di sopraflutto, di lunghezza complessiva pari a circa 1350 m, presenta una configurazione rettilinea costituita da due tratti di differente orientamento; il primo, radicato alla linea di costa in prossimità della scogliera di protezione del faro, risulta orientato lungo la dd162°N-342°N, in direzione pressocchè parallela alla linea di costa ed ha una lunghezza di circa 1000 m; il secondo, che presenta una lunghezza di circa 350 m e termina con la struttura di testata

Diga di sottoflutto Porto (Molo Claudio)

La diga di sottoflutto, di lunghezza complessiva pari a circa 410 m, presenta una configurazione rettilinea con asse orientato lungo la dd252°N, in direzione pressocchè ortogonale alla linea di costa.

Diga di sopraflutto Darsena della Salute

L'opera a scogliera di protezione del molo sopraflutto della Darsena della Salute (darsena gommoni), di lunghezza pari a circa 150 m,

presenta le stesse caratteristiche strutturali di quella a protezione del molo di sottofutto del Porto turistico.

Opere interne

Le opere interne sono essenzialmente costituite da banchine e pontili di ormeggio galleggianti e/o fissi.

opere a terra

dimensionamento del Porto e aree coinvolte dal progetto

la realizzazione delle opere a terra interessa esclusivamente aree del Demanio Statale evitando in tal modo di impegnare le aree del demanio regionale; di conseguenza, a modifica del progetto preliminare, anche le attrezzature ricettive, quelle sportive e quelle cantieristiche, sono state localizzate sulle aree demaniali statali con un incremento quindi della superficie territoriale da richiedere in concessione rispetto a quella prevista dal progetto preliminare.

Il progetto definitivo del Porto conferma il dimensionamento discusso e approvato in Conferenza di Servizi e in particolare:

- l'ormeggio di 1.445 imbarcazioni di lunghezza variabile da 10 a 60 metri;

- una volumetria complessiva per le attrezzature del porto di mc 129.700.

Per quanto riguarda l'area cantieristica definita nel progetto preliminare con una superficie coperta di mq 20.000, nel presente progetto, in ragione dello spostamento localizzativo, dall'area regionale all'area del Demanio statale, è stata ridotta a mq 10.388.

Viabilità di accesso al Porto

Il PRG di Fiumicino ha adottato una strategia per la realizzazione delle opere necessarie alla ristrutturazione del sistema viario che conta, oltre che sull'investimento diretto del Comune, sul contributo in opere in corso di negoziazione degli operatori pubblici e privati interessati a partecipare alla riqualificazione del territorio. A tal fine, previo accordo di programma, sono previsti i seguenti interventi volti alla riqualificazione del sistema viario di Isola Sacra e, in particolare, a servizio del Porto:

-realizzazione di un collegamento principale a livello territoriale:

-adeguamento di via Trincea delle Frasche che attraverso uno svincolo su Via dell'Aeroporto di Fiumicino - Via della Scafa, permetterebbe un accesso diretto dalle autostrade, interferendo in minima parte con la viabilità locale

-prolungamento di Via Trincea delle Frasche fino all'attuale via del Faro e realizzazione di una rotatoria sistemazione della rete locale:

-collegamento del Lungomare della Salute con il tratto di Via del Faro, prospiciente il litorale a nord dell'intervento

-raccordo del prolungamento di Via Trincea delle Frasche con Via Lorenzo Bezzi a nord - est (tale collegamento alternativo al porto, connesso con l'attuale viabilità urbana, può contribuire ad integrare e diluire l'insieme degli accessi al porto stesso, specie nella fase estiva)

-sistemazione di Via Costalunga - Via Monte Cadria a sud come via di accesso durante la fase di cantiere da Via della Scafa all'area d'intervento;

In fase di progettazione esecutiva sarà attentamente studiato il dimensionamento delle rotatorie e degli accessi per quanto riguarda il nuovo tratto di Via Trincea delle Frasche con il Lungomare della Salute e tra Via del Faro con Via della Scafa.

La realizzazione di questi tratti viari, in parte programmati dal PRG, il cui tracciato è stato in parte modificato dal presente progetto per non attraversare l'area del SIC, permetterebbe il collegamento del Porto, attraverso Via Trincea delle Frasche, con il ponte della Scafa e quindi da un lato con Ostia e dall'altro con l'autostrada Roma - Fiumicino.

Lateralmente sono previsti marciapiedi e/o pista ciclabile.

Gli accessi al porto

Lungo la nuova viabilità di raccordo tra Lungomare della Salute e via del Faro verranno realizzati i parcheggi pubblici dai quali si accede pedonalmente alle volumetrie commerciali e di servizio al porto turistico. Nel punto di innesto del Lungomare della Salute su via del Faro, è sistemato l'accesso veicolare principale, che attraverso una rotatoria posta in luogo baricentrico, permette di raggiungere rapidamente i parcheggi privati a raso, i box - auto e le varie banchine di ormeggio dove è consentita una sosta temporanea per il carico e lo scarico delle attrezzature di bordo.

In tale rotatoria confluirà anche il nuovo tratto di Via Trincea delle Frasche. Un ulteriore accesso veicolare è posto sempre lungo la via del Faro, in adiacenza ad un laghetto artificiale che si estende nell'area dove sono stati ubicati gli edifici sull'acqua e la Club House al faro. Sempre in questa zona viene realizzato un altro parcheggio pubblico

Aree pubbliche: parcheggi

La dotazione di parcheggi prevista nel Comprensorio si articola in tre tipologie: box, parcheggi a raso, parcheggi interrati. La scelta di realizzare parcheggi interrati è volta a favorire l'uso pedonale e la realizzazione di spazi verdi a piano terra.

I parcheggi a raso definiti parcheggi verdi in quanto realizzati con pavimentazione inerbata che differenzia gli stalli dai corselli per la circolazione e caratterizzati da piantumazioni arboree e arbustive che delimitano e ritmano gli stalli per la sosta; creano zone d'ombra, mitigano gli impatti climatici.

Parcheggi per i posti barca

La dotazione di parcheggi destinati alla portualità è stata dimensionata in ragione 1/1: ai 1.445 posti barca corrispondono n° 1.445 posti auto, distribuiti nell'area portuale (vedi tavola serie d URB 08 - parcheggio di pertinenza dei posti barca).

I parcheggi per la portualità si articolano in parcheggi a raso, in parcheggi interrati e in box.

Verde pubblico e in uso pubblico

La dotazione a verde si distingue in aree pubbliche all'esterno del perimetro del porto e in uso pubblico all'interno del perimetro del porto.

Il verde pubblico comprende le aree a verde di arredo delle rotatorie e del Lungomare della Salute, le aree centrali, eventualmente destinate ad accogliere le attrezzature di interesse collettivo (socio-assistenziali).

La distribuzione nel comprensorio delle aree destinate a verde pubblico è individuata nella Tavola delle aree pubbliche: parcheggi, viabilità e aree verdi (vedi PROGETTO: d URB 05); nella tabella seguente si precisano le estensioni di tali aree.

Comparto Molo Traiano

Le opere a terra previste nel Molo Traiano riguardano la realizzazione di parcheggi a raso e Box auto di pertinenza dei posti barca. All'interno della sequenza dei box attestati contro la diga del molo frangiflutto sono presenti tre blocchi di Servizi Lavanderie per gli equipaggi delle imbarcazioni, intercalati da quattro piccoli manufatti contenenti Bar/Punti Ristoro con relativi terrazzi su piano rialzato per tavolini all'aperto.

Comparto Darsena del Faro

In questa area è previsto uno dei due accessi carrabili al porto con un piccolo front office per la vigilanza e un vasto parcheggio pubblico utile anche per quanti vogliono visita al del faro adibito ad attrezzature culturali.

- Club House e foresterie

il nuovo progetto definitivo propone lo spostamento della grande struttura alberghiera nel comparto a terra - Molo Augusto - ma anche la divisione della precedente grande Club House in due strutture più piccole ed integrate con l'ambiente posizionate una nei pressi del Faro e l'altra nel Comparto Molo Adriano. La Club House del Faro, interamente realizzata in legno è posizionata in aggetto sull'acqua. Nei pressi della Club House, in analogia con i preesistenti bilancioni alcune Foresterie su palafitte, realizzati in legno creano un giusto coronamento paesaggistico a questo importante lato della portualità.

Il Faro (4) diventerà punto di arrivo del lungomare di Fiumicino, al suo interno sono previste attrezzature culturali; la lanterna sarà restaurata e resa accessibile quale Belvedere sul mare e sulla foce del fiume, mentre l'intorno del Faro verrà sistemato a verde con specie in grado di garantire il recupero ambientale dell'area umida.

- Box Parcheggi e Servizi

Comparto Cantieri Navali

- Cantieri Navali

- Cabina Enel e Stazione di Bunkeraggio

Tra il lotto dei cantieri e il Lungomare è previsto un lotto destinato ad ospitare gli impianti tecnici e centrali termiche relative al funzionamento del Porto Turistico.

Comparto Molo Adriano

Nel Comparto del Molo Adriano sono ubicati sul lato destro dei cantieri navali una serie di Box auto (14,15) di pertinenza dei posti barca collocati in linee parallele e realizzati in mattoni a vista e un blocco Servizi/Lavanderia (12) e Bar (13) con terrazza belvedere.

Sotto al sedime dei box fuori terra è previsto un grande parcheggio interrato sempre a servizio esclusivo della portualità.

All'interno del Comparto Molo Adriano si trova inoltre anche l'Ingresso Principale del Porto Turistico in corrispondenza alla vasta rotonda di raccordo del Lungomare della Salute con Via Trincea della Frasca: in prossimità dell'ingresso si trova la seconda Club House. Quale ulteriore servizio per gli ospiti una Zattera ancorata di fronte alla banchina ospita un solarium e un punto Bar.

Comparto Molo Augusto

Il comparto Molo Augusto come il comparto Molo Claudio e il comparto Darsena della Salute è caratterizzato dalla presenza di luoghi e strutture edilizie di interesse urbano. Una grande piazza a mare infatti ospita:

- Grand Hotel, bar, ristorante, piscina, garage interrato, il tutto connesso con un Fitness Center proiettato fuori dalla banchina verso l'acqua.

Sotto al sedime dell'edificio è ricavata inoltre una vasta area per servizi e depositi relativi alla soprastante attività recettive mentre, sotto al giardino è previsto un vasto parcheggio interrato a servizio degli ospiti.

- Centro Congressi; due di queste possono essere all'occorrenza trasformate in sale cinematografiche oppure in un'unica sala da 612 posti.

- Torre Direzionale con al piano terra un grande bar/ristorante a doppia altezza e ai piani superiori 10 livelli di uffici di varie dimensioni.

- Capanni Commerciali/Direzionali

- Residence/Commerciale/Uffici/box

Una parte del Molo Augusto, in posizione specchiata rispetto al Molo Claudio, ospita un articolato gruppo di edifici in serie realizzati in mattoni a vista e tavole di legno con portico al piano terra, 2 livelli di residenza e la parte retrostante box per auto.

Questa struttura edilizia a carattere misto (commerciale/direzionale al piano terra), dall'altezza contenuta delimita con i suoi portici e con l'altro fronte una grande piazza d'acqua, sul cui lato a terra si trovano il Ristorante a Pagoda e la Torre delle Suites.

- Box Servizi e Bar

La seconda parte del Molo Augusto, a proseguimento dei box retrostanti le residenze, propone ulteriori box ed, in testata un piccolo blocco con servizi igienici lavanderia per gli ospiti delle barche e un bar con belvedere; questa struttura, a sottolineare la propria funzione all'interno del Porto con il suo bianco rivestimento in lastre di Travertino, si stacca dai restanti edifici in mattone.

Comparto Molo Claudio

Il comparto del Molo Claudio è caratterizzato anch'esso da importanti destinazioni urbane di pubblico interesse, tra le quali un grande Parco di uso pubblico che collega il Lungomare della Salute con le Banchine del Porto: una sorta di grande pineta irregolare ma ordinata a costruire un collegamento verde tra la città e l'acqua.

Un lungo semplice edificio contiene il Supermercato L'altro lato lungo dell'edificio guarda un vasto parcheggio pubblico, mentre a servizio della attività commerciale è previsto un parcheggio sia a raso che interrato, collegato internamente con il Supermercato.

- Ristorante sull'acqua - Torre delle Suites

Sul bordo interno del lungo darsena spicca la terza torre i cui primi due livelli con destinazione bar/commerciale si allarga a raccordarsi con l'isolato mentre la parte in elevazione contiene dieci livelli di suites. La torre ed il corpo commerciale basso presenta le stesse finiture delle altre torri: mattoni faccia vista e tavole di legno

Un ampio giardino a servizio dei residenti ospita una piscina rialzata mentre nell'interrato trovano posto le auto di pertinenza alla portualità e al soprastante edificio.

- Residence/Commerciale/Uffici/box - Box Servizi e Bar - Foresterie - Torre di Controllo e Guardanie Militari

Sulla bocca di porto, in cima al molo trovano posto le funzioni atte al Controllo e Guardania di questo grande struttura portuale, realizzate all'interno di un fabbricato caratterizzato da una forte contestualizzazione: un lungo zoccolo lapideo crea una passeggiata sopraelevata al cui interno trovano posto Capitaneria, Carabinieri, Pubblica Sicurezza, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco; sopra, riprendendo una sagoma tipicamente navale, le sale necessarie al controllo del traffico marittimo.

Comparto Darsena della salute

Il Comparto Darsena della Salute segna il punto d'incontro tra la spiaggia di Fiumicino e il nuovo Porto Turistico. Questa piccola darsena è fornita di una sua banchina, di un accesso carrabile e di parcheggi indipendenti, di una Club House con annesso deposito realizzata integralmente in legno e poggiante su palafitta in acqua.

...cantiere

Nell'avanzamento dei lavori secondo le fasi indicative sopra riportate verranno eseguite tutte le opere di realizzazione dei Moli mediante utilizzo di mezzi marittimi che oltre a fornire il materiale necessario (massi, cassoni prefabbricati, pietrisco, ecc...) provvederanno anche alla messa in opera dei materiali stessi limitando così l'arrivo in cantiere di automezzi per la fornitura dei materiali necessari.

Relativamente all'approvvigionamento del calcestruzzo, per ovviare al problema del transito delle molteplici autobetoniere necessarie soprattutto durante la realizzazione delle banchine dei moli si provvederà a installare e predisporre un impianto di betonaggio autonomo per sopperire alla maggior parte delle forniture di calcestruzzo utilizzate, mentre per la rimanenza si utilizzerà comunque la strada di cantiere, predisposta in modo da non interferire col traffico ordinario. Tale strada sarà utilizzata anche per le forniture necessarie alla realizzazione dei fabbricati e per approvvigionamento materiali che non possano raggiungere il cantiere via mare quali ad esempio tubazioni per sottoservizi o altro.

Valutazioni

valutazioni degli effetti sul sistema della mobilità territoriale e locale e degli effetti sull'ambiente atmosferico e sulla salute pubblica
effetti dovuti alla realizzazione del porto sul sistema della viabilità esistente e prevista

La realizzazione del porto e dei servizi ad esso connessi produrranno una nuova domanda di mobilità che è stata valutata nel suo complesso, anche in rapporto alle trasformazioni in corso nel più vasto contesto territoriale. A tal fine è stato preso in considerazione lo studio effettuato nel 2004/2005 dalla società di consulenza del Comune di Fiumicino Steer Davies Gleave. L'area di studio è stata allargata verso il territorio di Ostia per poter comprendere in maniera esaustiva i fenomeni legati al nuovo porto turistico, oggetto di un nuovo Studio Trasportistico (vedi allegato 4)

In conclusione l'analisi dei risultati evidenzia che gli effetti indotti dalla realizzazione del nuovo Porto turistico rimangono piuttosto circoscritti.

La realizzazione del Nuovo Porto Turistico quindi si inserisce all'interno dell'area di studio senza creare evidenti peggioramenti allo stato della mobilità che si avrebbe all'orizzonte futuro senza la realizzazione di questo. La sua realizzazione è pertanto compatibile con l'ambiente urbano e con il sistema dei trasporti in cui si colloca.

effetti sull'ambiente atmosferico-inquinamento da traffico

Le quantità di inquinanti generate dal traffico veicolare nello scenario di progetto non rappresentano di per se valori di emissioni considerevoli, soprattutto se confrontate con i campionamenti relativi alle sorgenti dello stesso tipo situate in aree urbane. Valutazione delle emissioni inquinanti prodotte da traffico veicolare - S.T.A. S.p.A. 2004. Dal confronto con questi studi si evince infatti che la qualità dell'aria a Isola Sacra è migliore di quella desumibile da analoghi rilevamenti e stime condotte in aree urbane (anche medio piccole) sia nello scenario di riferimento (in assenza del porto) che nello scenario di progetto (con porto).

valutazione degli effetti sull'ambiente idrico e su suolo e sottosuolo

Lo studio ha tenuto conto dei risultati della analisi del clima ondoso sottocosta e delle caratteristiche sedimentologiche dei fondali. Lo studio della dinamica costiera è stato effettuato mediante l'applicazione di idonea modellistica matematica, sia con riferimento ai processi di interazione connessi ai fenomeni di modellamento trasversale, sia a quelli causati dai fenomeni di modellamento longitudinale.

Alla luce delle considerazioni precedenti si può concludere che:

- a seguito della realizzazione delle nuove opere non vengono a determinarsi turbative significative all'attuale regime delle correnti costiere e del trasporto litoraneo ad esse connesso;

- non si sono riscontrate condizioni per il verificarsi di fenomeni di interrimento all'imboccatura portuale.

Nella fase esecutiva della progettazione verrà effettuato, come di prassi, un approfondimento dello studio eseguito per via matematica mediante un opportuno modello fisico a fondo fisso e a fondo mobile. Attraverso tale approfondimento si potrà infatti valutare l'effettiva entità del materiale trasportato e la conseguente dinamica della linea di costa, tenendo in particolare conto anche della presenza delle foci. Il modello fisico potrà inoltre evidenziare l'opportunità di introdurre modifiche geometriche alla struttura di testata del sopraffutto e del sottoffutto dell'impianto portuale che possano risultare utili ai fini di minimizzare effetti secondari non desiderati.

Nella fase di esercizio sono previste diverse attività di monitoraggio e in particolare:

Riduzione dell'impatto edilizio e miglioramento e visive con il contesto locale

La riduzione degli impatti dei nuovi edifici e delle strutture portuali sul contesto urbano di Isola Sacra è perseguito in particolare attraverso la diminuzione delle altezze medie degli edifici e la riduzione degli ingombri ai fini della valorizzazione dello sky-line complessivo dell'intervento

La riduzione delle superfici coperte con conseguente minore occupazione di suolo la razionalizzazione, in tal senso dell'intervento (che propone tra l'altro tre torri puntiformi in memoria delle tre torri storiche di Fiumicino) consente da una parte di ridurre al massimo la interclusione dello skyline e dall'altra, assorbendo importanti quote di superficie utile, di aumentare significativamente le superfici destinate a verde.

La migliore dislocazione degli edifici ai fini della salvaguardia e valorizzazione delle visuali libere della percezione del paesaggio marittimo. Questa fondamentale esigenza, è stata garantita attraverso l'attestamento degli edifici in direzione ortogonale alla costa. Altra scelta rilevante, è stata il trasferimento dell'Albergo, prima previsto nei pressi del Faro, all'interno del comparto a riva, liberando così tutta la prospettiva verso il faro e il mare aperto ed offrendo l'opportunità di valorizzare nuovamente una vasta zona dalla grande rilevanza ambientale.

In generale la volumetria prevista sin dalla fase preliminare del progetto è stata realizzata attraverso un modello insediativo tendenzialmente discontinuo con edilizia minuta proprio per proporre una maggiore connessione con il tessuto edilizio esistente, "rifuggendo dai grandi contenitori polivalenti tipici delle periferie urbane a piuttosto proponendo piazze, portici, lungomare, parchi, e passeggiate tipiche del centro città e della migliore qualità di vita che contraddistingue questi luoghi, il tutto senza rinunciare ad elementi caratterizzanti la dinamica urbana come torri sulle piazze, l'albergo, il Palazzo dei Congressi con i loro volumi singolari ed individuati"

Ecosostenibilità

Il progetto del Porto Turistico di Fiumicino sarà caratterizzato da un alto grado di innovazione tecnologica orientate al risparmio energetico e alla minimizzazione degli impatti e perseguirà specificamente i seguenti obiettivi:

ottimizzare il rapporto edifici-ambiente in termini di "collocazione" sul territorio per l'ottimizzazione delle risorse e dei contributi energetici gratuiti soprattutto per quanto riguarda le residenze sull'acqua che possono essere energeticamente autonome

Certificazione ambientale e sostenibilità

La società IP che realizza il Porto si è impegnata ad attuare un intervento basato sulla tutela e la salvaguardia dell'ambiente attraverso un percorso volontario di certificazione ambientale, realizzato ai sensi dell'UNI EN ISO 14001, applicato alle attività di costruzione e di gestione dei cantieri edili nella prima fase, e nella seconda alle attività di gestione e dei servizi portuali che la medesima società eroga all'interno del porto. Una volta completato il processo di certificazione della struttura della prima e della seconda fase la società I.P. intende certificare i servizi portuali secondo i criteri di EMAS II estendendoli ai settori economici che comprendono tutte le attività che la società promotrice svilupperà all'interno dell'area portuale, come ad esempio le attività ricettive, commerciali sportive.

La società I.P. svolgerà tale processo di certificazione territoriale, EMAS II, in collaborazione con la pubblica amministrazione in maniera da coinvolgere le imprese ed i servizi del polo nautico Fiumicino-Ostia.

mitigazioni e compensazioni

fase di cantiere

I principali impatti da minimizzare nella fase di cantiere sono rappresentati dagli impatti in atmosfera (emissioni inquinanti e sollevamento di polveri) dovuti al transito di mezzi pesanti per la realizzazione del porto. Tali impatti sono notevolmente ridotti dalla scelta di far provenire il 70% del materiale di costruzione del porto via mare, produrre in sito il 20% e far provenire via terra solo il restante 10% utilizzando una viabilità apposita di cantiere nella quale il traffico di cantiere non interferisce né con il traffico ordinario né con la residenza.

Gli impatti residui potranno essere minimizzati attraverso l'utilizzo giornaliero di macchine mobili per l'innaffiamento e la pulizia delle strade di accesso al cantiere e delle aree di manovra degli automezzi; una attenta distribuzione ed organizzazione del cantiere che limiti il percorso e la manovra dei mezzi d'opera evitando la dispersione di materiale sfuso e delle emissioni di gas e polveri; la scelta di percorsi degli autocarri che evitino l'attraversamento degli ambienti più sensibili, in particolare zone abitate.

Per la sicurezza dell'ambiente e dei lavoratori nella fase di cantiere è stato predisposto un apposito piano di sicurezza relativo alle opere di urbanizzazione, ai singoli comparti di intervento delle opere marittime e delle opere a terra

fase di esercizio

Nella fase esecutiva sarà quindi predisposto un protocollo di gestione delle opere portuali e in particolare:

l'area di distribuzione carburanti sarà dotata di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante accidentalmente versato in acqua.

I reflui provenienti dagli scarichi delle utenze presenti nell'area portuale sono convogliate direttamente verso la rete diretta alla depurazione tramite una rete a gravità ed una rete a pressione con impianti di sollevamento intermedi

L'impianto per la raccolta e il trattamento dei reflui provenienti dalle imbarcazioni (nere e di sentina) prevede l'impiego di 4 impianti di aspirazione e trattamento delle acque nere e di sentina (un impianto ogni circa 400 posti barca, le cui caratteristiche tecniche e dimensionali sono dettagliatamente descritte nella Relazione Impianti Reti Generali

Nella fase di progettazione esecutiva è prevista l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione e l'individuazione di un punto stoccaggio di tali oli.

Il lavaggio delle coperte delle barche essere eseguito solo utilizzando detersivi biodegradabili di tipo omologato. I prodotti antivegetativi, utilizzati per combattere la proliferazione di microrganismi vegetali sugli scafi dei natanti devono essere del tipo accettato dalla legislazione internazionale.

Le acque provenienti dai cantieri navali saranno scaricate direttamente in impianti di separazione prefabbricati monoblocco parallelepipedici per il trattamento delle acque in continuo.

Per la fase di esercizio dovrà essere predisposto un Piano di sicurezza per sversamenti accidentali, antincendio, collisioni e recupero di uomo a mare comprendente l'analisi del rischio e l'indicazione delle azioni di prevenzione e protezione necessarie.

Individuazione di criteri progettuali per mitigare e compensare gli impatti individuati e migliorare la qualità ambientale e paesistica del contesto attraverso il progetto degli spazi verdi

La scarsa naturalità e biodiversità dell'area di intervento, le condizioni di degrado attuali e la grande capacità di adattamento delle specie dell'avifauna non richiedono particolari opere di mitigazione anche perché gli interventi di potenziamento e nuova realizzazione di impianti vegetazionali previsti nel progetto comportano un aumento del valore naturalistico dell'area e della biodiversità (attraverso la piantumazione di specie arboree e arbustive autoctone e consolidate, l'eliminazione delle specie infestanti e ubiquitarie).

Le quantità di verde previste dal progetto definitivo oggetto di questo Studio sono le seguenti:

verde pubblico	11.243 mq
verde privato ad uso pubblico	57.788 mq
verde privato	18.903 mq
totale	87.934 mq

Inoltre contribuiscono alla percezione del Porto come spazio verde e alla più generale mitigazione degli impatti sul microclima dovuti alla impermeabilizzazione di superfici per edifici e strade anche i parcheggi verdi (24.503 mq) e le coperture verdi degli edifici (15.757 mq)

Nelle sistemazioni a verde si è tenuto conto sia di criteri ecologici che di criteri estetici e legati alla fruizione. Le aree attrezzate hanno un ruolo complementare rispetto all'area servizi: sono aree deputate alla sosta e al ristoro in continuità fisica e funzionale con gli edifici .

PRESO ATTO dei pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria:

- parere favorevole con prescrizioni della Regione Lazio, Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli, Area Natura 2000, prot n. 106412 del 17.06.2008
- parere favorevole con prescrizioni della Regione Lazio, Direzione Territorio e Urbanistica, Area Pianificazione Urbanistica, prot.19612 del 19.06.2008

AVENDO CONSIDERATO CHE: gli elaborati progettuali e il SIA, ai fini del presente giudizio di compatibilità ambientale, sono coerenti con quanto indicato nell'Allegato C del DPR 12 aprile 1996 nonché all'Allegato VII, parte II del D.Lgs 4/2008;

TUTTO CIO' PREMESSO

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'allegato C del D.P.R. 12/04/96 e al DPR 357/1997, si esprime giudizio di compatibilità ambientale positivo alle seguenti condizioni:

▪ dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione e di compensazione previsti dal SIA;

Preliminarmente alla fase realizzativa delle opere la proponente dovrà elaborare in forma esecutiva:

- elaborazione di un piano di sicurezza relativo alla fase di realizzazione e di esercizio dell'opera (incendio, sversamenti accidentali, collisioni ecc.);
- le infrastrutture di accesso e di sosta dovranno assicurare una gerarchizzazione dei flussi evitando la commistione di traffico urbano, extraurbano e di accesso al porto in conformità alle previsioni del P.R.G. attualmente in istruttoria;
- In fase di cantierizzazione, per quanto attiene la mobilità locale, i provvedimenti che si intendono adottare per evitare congestionamenti, dovranno essere concordati con i competenti uffici comunali, tenendo comunque in considerazione i seguenti fattori:
 - predisposizione di un impianto per la raccolta delle acque di sentina da avviare a depurazione, nonché di un impianto per la ricezione e lo smaltimento delle acque meteoriche sia sulle banchine fisse che lungo la viabilità carrabile e i parcheggi;
 - predisposizione di idonei impianti della distribuzione dell'energia elettrica in banchina, sostitutivo dei motori a combustione per l'alimentazione elettrica delle imbarcazioni in sosta;
 - nel caso in cui si debba procedere ad opere di cantierizzazione che implicano la diffusione in atmosfera di polveri solventi e/o quanto altro di carattere inquinante dovranno essere predisposte idonee strutture in PVC con copertura detraibile o similari onde assicurare le installazioni lungo il sconfinamento di tali attività lavorative;
 - per le aree destinate a verde di uso pubblico e verde di arredo dovranno essere previste specie resistenti a climi marini e rappresentative della flora locale autoctona;
 - dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (annaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività);
 - per quanto attiene la realizzazione di parcheggi

-al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dovranno essere realizzate opere di arredo urbano con piantumazioni di specie autoctone per una superficie totale almeno pari al 30% della superficie complessiva degli stalli, per singola area destinata a parcheggio;

-al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...) prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo.

-dovranno essere adottate pavimentazioni impermeabili oppure in alternativa la parte sottostante la pavimentazione superficiale di progetto, se prevista di tipo permeabile, dovrà essere impermeabilizzata;

-le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna e in relazione alla superficie e alla visibilità dovranno essere previsti presidi antistupro;

▪ Sulla base delle considerazioni della relazione Area Natura 2000 in riferimento allo studio dell'ipotesi di un diverso tracciato del prolungamento di via Trincea delle Frasche fino all'attuale via del Faro e rotatoria, in ragione della presenza di un ecosistema protetto dalla normativa comunitaria, in sede di progetto esecutivo dovrà essere studiata la possibilità di salvaguardare la zona nell'ambito del programmato parco cosiddetto della 'Foce' come da previsione del PRG Comunale.

▪ per le aree private di uso pubblico, con destinazioni descritte dal SIA, si dovrà assicurare che il percorso ciclopedonale con i relativi spazi attrezzati per la sosta, colleghi l'intero complesso. Dovrà essere assicurata una integrazione e continuità ai percorsi ciclabili già esistenti sul territorio e la realizzazione di nuovi, affinché il porto sia collegato anche con il futuro parco e con i luoghi contermini più significativi.

Tali piste ciclopedonali dovranno essere realizzate ai sensi Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30.11.1999 n.557, Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili e del D.P.R. 27.04.1978, n.384 per le barriere architettoniche;

- in considerazione della rilevanza dell'intervento e delle necessità energetiche, si dovrà tenere conto di quanto definito dalla L.R. 27.05.2008 n.6, disposizioni regionali in materia di architettura sostenibile e bioedilizia;
- si dovrà dare corso alla realizzazione progettuale, afferente all'Accordo Quadro predisposto tra C.N.R. (Consiglio Nazionale delle Ricerche Dipartimento Energia Trasporti) e la Società I.P. (Iniziativa Portuali) s.r.l. e operatori locali per l'ottimizzazione ecocompatibile delle risorse energetiche.
- dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni presenti nella relazione del Regione Lazio, Direzione Ambiente e Cooperazione tra i Popoli, Area Natura 2000, prot n. 106412 del 17.06.2008, allegato al presente parere;
- dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni del parere favorevole con prescrizioni della Regione Lazio, Direzione Territorio e Urbanistica, Area Pianificazione Urbanistica, prot. 19612 del 19.06.2008

Verifica di ottemperanza

Dovrà essere allontanata l'imboccatura e/o bacino della Darsena della Salute come di seguito specificata

- All'esterno dell'area portuale, sul lato nord del molo di sottoflutto è prevista la realizzazione di una darsena rettangolare

(Darsena della Salute), destinata all'ormeggio di piccole imbarcazioni e/o gommoni.

Questa darsena segna il punto d'incontro tra la spiaggia di Fiumicino e il Porto Turistico.

Poiché l'imboccatura attualmente è orientata in direzione nord-ovest, proprio a ridosso delle spiaggia suddetta, al fine di escludere l'effetto di inquinamento indotto dai motori a combustione e/o esplosioni, in fase esecutiva, la Darsena dovrà assicurare la localizzazione del bacino e/o l'imboccatura in posizione lontana dalla spiaggia.

- Dovrà essere sottoposto a verifica di ottemperanza il progetto di tutti i parcheggi (a raso e interrati) assicurando una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali evitando le interferenze della viabilità di scorrimento con i percorsi pedonali.

Il committente dovrà far pervenire alla scrivente Arca n° 2 copie degli elaborati progettuali e della relazione.

Il presente parere è emanato in attuazione del D.P.R. 12.04.96 e successive modifiche e integrazioni, come previsto dall'art.35, comma 2 ter, parte II del Dlgs 4/08, essendo l'istanza presentata in data antecedente all'entrata in vigore del citato Decreto.

Il presente parere non esime la Proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti in materia per la realizzazione dell'opera.

Gli elaborati progettuali, debitamente timbrati e firmati negli elementi sostanziali, formano parte integrante del presente parere.

Gli elaborati progettuali sopraddetti dovranno essere ritirati dal proponente o da altro incaricato munito di specifica delega, presso l'Area V.I.A. della Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile, sita in Roma, Viale del Tintoretto 432, dalle ore 9,30 alle ore 12,30.

Arch. Monica Angelè

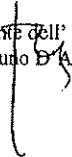


Il Responsabile del Procedimento

Arch. Paola Pelone



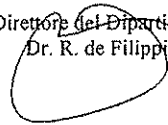
Il Dirigente dell' Area
Arch. Bruno D'Amato



Il Direttore Regionale
Arch. Giovanna Bargagna

IL DIRETTORE VICARIO
(Ing. Mauro Lasagna)

Il Direttore del Dipartimento
Dr. R. de Filippis



RELAZIONE TECNICA
del 16 giugno 2008



relativa alla procedura di Valutazione d'Incidenza, a norma dell'art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e succ. mod. ed integr. sul progetto:

- **Denominato:** "Porto turistico di Fiumicino in località Isola Sacra", nel comune di Fiumicino.
- **Proponente:** I.P. Iniziative Portuali Porto Romano Srl;
- **Registrato al numero:** 58 del 2008 dell'elenco V. I.;

L'Area Valutazione d'Impatto Ambientale e Danno Ambientale, con nota prot. 39395 del 3/3/2008, ha trasmesso la documentazione relativa all'intervento in argomento, per consentire all'Area Natura 2000 di esprimersi per quanto di competenza in materia di Valutazione d'Incidenza, prescritta dall'art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357.

L'Area Natura 2000 e Osservatorio Regionale per l'Ambiente ha effettuato l'istruttoria tecnica sulla base delle competenze assegnate con Determinazione B1031 del 23 marzo 2006 del Direttore Regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli (istitutiva dell'Area citata), tra cui figura "..... gestione di tutti gli adempimenti connessi all'attuazione delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE e delle altre Direttive comunitarie in materia di biodiversità: misure di conservazione, piani di gestione, piani di protezione e procedura di Valutazione di Incidenza nei Siti Natura 2000";

L'istruttoria tecnica si è basata sugli elaborati trasmessi ai fini della Valutazione d'Incidenza:

- Studio d'Impatto Ambientale del nuovo Porto Turistico Isola Sacra -Integrazioni-, datato gennaio 2008;
- Allegato I -Valutazione di Incidenza- (presumibilmente con medesima data del S.I.A. in quanto allegato al medesimo).

Dall'istruttoria degli elaborati citati, si riassumono di seguito gli elementi significativi del progetto con l'avvertenza che tutto ciò che nel presente atto è riportato in carattere corsivo è estrapolato dal testo dello studio presentato.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Dall'istruttoria emerge che l'intervento proposto, per quanto attiene le opere a mare e parte delle opere a terra, risultano esterne al SIC cod IT6030024 denominato "Isola Sacra" individuata con la D.G.R. n. 2146 del 19/3/1996 avente ad oggetto "*Direttiva 92/43/CEE - Habitat: approvazione della lista dei siti con valori di importanza comunitaria del Lazio ai fini dell'inserimento nella rete ecologica europea Natura 2000*" e con la D.G.R. n. 651 del 19/7/2005 avente ad oggetto "*Direttive 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, e 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici. DPR 8 settembre 1997, n. 357 e successive modifiche ed integrazioni, di attuazione della Direttiva 92/43/CEE. Adozione delle delimitazioni dei proposti SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e delle ZPS (Zone di Protezione Speciale). Integrazione Deliberazione della Giunta Regionale 19 marzo 1996, n. 2146*";

Tuttavia, alcuni interventi infrastrutturali, specificatamente quelli relativi alla viabilità d'accesso al porto, tra cui rientra la realizzazione della connessione diretta tra Via G. Scagliosi e Via Costalunga, corrono sul confine del SIC, ed oltre questo per un tratto di circa 115 metri; la realizzazione della strada di servizio avverrà sul margine di formazioni a *Juncus* e *Salicornia* riferibili agli habitat 1410 (pascoli inondati mediterranei *Juncetalia maritimi*), e 1310 (Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose), riportati nel Formulário standard per il SIC stesso, ed attualmente elementi residuali della più ampia superficie occupata dagli habitat, motivo d'individuazione del SIC.

Per quanto attiene la descrizione dei parametri progettuali di dettaglio, si rimanda all'istruttoria di Valutazione d'Impatto ambientale.

Tuttavia si ritiene necessario precisare che nel complesso delle opere previste, quelle che possono avere effetti, sia in fase di cantiere che di esercizio, sono le "opere a terra" ed in particolare, nell'ambito delle opere di viabilità di accesso al porto ([1] sistemazione della rete locale e [2] realizzazione di un collegamento principale a livello locale):

1. "sistemazione di Via Costalunga-Via Monte Cadria a Sud come via di accesso durante la fase di cantiere da Via della Scafa all'area d'intervento". Per quanto d'interesse della presente relazione ci si riferisce a "Il tratto viario di nuova costruzione che prevede la connessione diretta tra Via G.Scagliosi e Via Costalunga seguendo la linea segnata dal canale che corre sul confine del SIC";
2. "prolungamento di Via Trincea delle frasche fino all'attuale Via del Faro e realizzazione di una rotatoria".

VALUTAZIONE D'INCIDENZA

Per quanto riguarda la descrizione e l'analisi dei valori ambientali tutelati, si fa riferimento a dati contenuti nell'elaborato "Valutazione d'Incidenza" presentato.

In particolare, al capitolo 3.3.3 "Habitat della Direttiva", vengono elencati gli habitat contenuti nel Formulario standard del SIC in argomento e commentato lo stato di conservazione (febbraio 2008) dei medesimi. Nello stesso capitolo, si rappresenta che, a fronte di un generale impoverimento qualitativo degli habitat elencati all'interno del SIC, si afferma che "..... Subito oltre il confine orientale del SIC, gli habitat scomparsi all'interno del Sito comunitario, possono essere ancora osservati. Si tratta prevalentemente di aree di estensione relativamente ridotta, probabilmente di scarso interesse quando la zona di Piscina del Principe era quasi completamente coperta di estensione di salicornia e giunchi, ma che attualmente costituiscono l'unica memoria vivente degli habitat scomparsi".

Nel capitolo 3.4 "Valutazione della significatività dei possibili effetti" si rappresenta che, a fronte di una non interferenza con gli habitat segnalati per il SIC, "al di fuori del SIC, per un tratto di circa 115 metri, tra la cuspide sud-ovest del perimetro del SIC e Via Scagliosi, la realizzazione della strada di servizio comporterà la sottrazione di una stretta fascia di vegetazione per lo più a cannuccia di palude, mentre le interferenze non dovrebbero coinvolgere i giuncheti e i salicornieti posti a maggiore distanza dalle case. Inoltre nella matrice degli effetti si riporta ancora "la viabilità di accesso al cantiere è posta al di fuori del SIC ma si determina un breve tratto di avvicinamento ad un ambito di presenza residuale di habitat (in area esterna al SIC). Non essendo previste opere tra il SIC e la foce meridionale del Tevere non sono attesi effetti di alterazione delle attuali connessioni tra la falda freatica del SIC e gli ambiti di foce". Si rappresenta inoltre che nel paragrafo 3.4.3 "Perturbazione" si evidenzia che "L'ambito di massimo disturbo sarà costituito dalla costruzione del tratto viario tra il confine del SIC e Via Scagliosi".

Nel capitolo 4.3 "Mitigazioni", in riferimento agli interventi di cui al punto I, si riporta al par. 4.3.4 che "Il tratto viario di nuova costruzione che prevede la connessione diretta tra Via G.Scagliosi e Via Costalunga.....sarà chiuso al traffico al termine della fase di cantiere, e resterà solo come pista ciclopedonale.", e al par. 4.3.5 che ".....sarà schermato verso le aree con ambiti residuali di habitat di interesse comunitario.....con l'impiego di una rete a maglia sciolta (1,8 m fuori terra) con pali di castagno (1,8 m fuori terra) e incannucciate legate con almeno 3 legacci di filo di ferro ogni singolo mq".

VISTA la D.G.R. 4 agosto 2006, n. 534. "Definizione degli interventi non soggetti alla procedura di Valutazione di Incidenza", pubblicata sul BURL n. 28 del 10/10/2006;

CONSIDERATO che l'intervento proposto non ricade tra quelli esclusi dalla procedura di V.I. elencati nella citata D.G.R.534/2006;

CONSIDERATO che per quanto attiene le "opere a mare" non si riscontrano elementi di interferenza con i valori ambientali tutelati se non per la fase di cantiere (in relazione al traffico veicolare) la cui valutazione viene affrontata nell'ambito delle opere a terra;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le opere a terra l'intervento che può comportare interferenze con i valori ambientali tutelati è rappresentata da *"Il tratto viario di nuova costruzione che prevede la connessione diretta tra Via G.Scagliosi e Via Costalunga seguendo la linea segnata dal canale che corre sul confine del SIC"*;

RILEVATO che lo studio di Valutazione d'Incidenza affronta in modo esauriente le possibili interferenze nonché le relative misure di mitigazione riferite anche al tratto *"..... al di fuori del SIC, per un tratto di circa 115 metri, tra la cuspide sud-ovest del perimetro del SIC e Via Scagliosi, la realizzazione della strada di servizio"*;

RITENUTO che, in virtù di quanto disposto dall'articolo 3, comma 3. della Direttiva 92/43/CEE sia necessario adottare le misure di mitigazione anche al di fuori del SIC in argomento laddove sono presenti habitat naturali ascrivibili a quelli della Direttiva (salicornieti e giuncheti) e che pertanto si condividono le misure di mitigazione individuate nello studio di Valutazione d'Incidenza;

CONSIDERATO che per quanto attiene il *"prolungamento di Via Trincea delle frasche fino all'attuale Via del Faro e realizzazione di una rotatoria"*, posto al di fuori del SIC, si riscontra in alcuni tratti in corrispondenza del percorso stradale proposto, la presenza di formazioni a Ginepro (*Juniperus sp.* su dune), ascrivibili anch'essi ad habitat elencati negli Allegati alla Direttiva 92/43/CEE;

RITENUTO che anche in questa circostanza, seppure in modo più attenuato in quanto posizionati distanti da un SIC caratterizzato dalle medesime formazioni della rete Natura 2000 del Lazio, si debba tentare di adempiere a quanto disposto dall'articolo 3, comma 3. della Direttiva 92/43/CEE e, allo scopo, si debbano formulare alcune raccomandazioni, specificate di seguito;

CONSIDERATO che da quanto si evince dalle premesse della Direttiva 92/43/CE "Habitat" si assegna agli ambiti oggetto di tutela lo *"Scopo principale è il mantenimento della biodiversità (tenendo conto delle esigenze economiche, sociali, culturali e regionali) per contribuire ad uno sviluppo durevole"*;

RITENUTO pertanto di poter esprimere parere favorevole all'intervento in quanto esso non compromette gli obiettivi di tutela del SIC in argomento, ma di dover ribadire ed impartire alcune specifiche prescrizioni per contribuire a mitigare ulteriormente gli effetti degli interventi di cui ai punti precedenti;

Tutto ciò premesso

sulla scorta della documentazione trasmessa, effettuata la procedura di Valutazione d'incidenza ex art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e succ. mod. ed int. in relazione all'entità dell'intervento e alle situazioni ambientali e territoriali descritte la scrivente Area si esprime favorevolmente alla realizzazione dell'intervento medesimo, nel rispetto delle sottoelencate condizioni:

- gli interventi dovranno essere realizzati secondo i parametri e le modalità riportate negli elaborati progettuali;
- per quanto riguarda *"Il tratto viario di nuova costruzione che prevede la connessione diretta tra Via G.Scagliosi e Via Costalunga seguendo la linea segnata dal canale che corre sul confine del SIC"* di cui al punto 1 della descrizione dell'intervento, devono essere attuate tutte le misure di mitigazione individuate dallo studio di Valutazione d'Incidenza al capitolo 4.3 "Mitigazioni";
- qualsiasi materiale di scarto derivante dalla costruzione del nuovo citato tratto viario deve essere prontamente allontanato ed in nessun caso deve essere disperso o temporaneamente mantenuto sui terreni posti a Nord/Nord-Ovest della strada;

Infine, per quanto attiene il "prolungamento di Via Trincea delle frasche fino all'attuale Via del Fero e realizzazione di una rotatoria", posto al di fuori del SIC, sulla base delle considerazioni formulate nelle premesse, si invita a prendere in considerazione l'ipotesi di un diverso tracciato stradale che non interferisca con le formazioni a Ginepro (*Juniperus spp.* su dune), ascrivibili anch'essi ad habitat elencati negli Allegati alla Direttiva 92/43/CEE, al fine di salvaguardare le medesime.

La presente relazione, rilasciata all'interno del procedimento di Valutazione d'Impatto ambientale, così come prescritto dall'art. 5, comma 4 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i., attiene esclusivamente alla "..... conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, ai fini della salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali elencati nell'allegato A e delle specie della flora e della fauna in dicato agli allegati B, D ed E", come prescritto dall'art. 1 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i..

Le prescrizioni contenute nella presente relazione tecnica, formano parte integrante del parere di V.I.A. a norma dell'art. 5 comma 4 del D.P.R. 357/97, ed assumono carattere vincolante per il raggiungimento delle finalità di cui al citato art. 1 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. .

Gli elaborati progettuali, debitamente timbrati e firmati negli elementi significativi, formano parte integrante della presente relazione.

Si ricorda infine che, a norma dell'art. 15 del D.P.R. 357/1997, "Il Corpo Forestale dello Stato, nell'ambito delle attribuzioni ad esso assegnate...e gli altri soggetti cui è affidata normativamente la vigilanza ambientale, esercitano le azioni di sorveglianza commesse all'applicazione del presente Regolamento."

Il Responsabile del
Procedimento
Dott. Biol. Carlo Cecconi

