



# COMUNE DI CIVITAVECCHIA



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Centro Settentrionale

PORTI DI ROMA E DEL LAZIO - CIVITAVECCHIA - FIUMICINO - GAETA

COMMITTENTE:

## ROMA MARINA YACHTING

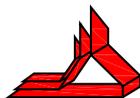


R M Y

Via Alessandro Cialdi, 4 - 00053 Civitavecchia  
Tel. 0766 366566 Fax 0766 366565  
E-mail: romamarinayachting@legalmail.it

Roma Marina Yachting S.r.l.  
Il Presidente  
Dr. Guido Azzopardi

PROGETTISTA:



## Rogedil Servizi s.r.l.

Via Ada Negri, 66 - 00137 ROMA  
Tel. 06 82002948 Fax 06 82097772  
email: servizi@rogedil.com

ROGEDIL Servizi S.r.l.  
Il Presidente

DIRETTORE TECNICO  
Dott. Ing. Franco PORTOGHESI



PROGETTO:

## REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

### PROGETTO DEFINITIVO

**CONFERENZA DEI SERVIZI - ai sensi dell'art. 6 del D.P.R. n° 509/1997**

N° progetto	Commessa	N° progr.	N° elaborato	Rev	Cap	Tip
003 19	CIV RMY D	002	001 0	0	D	R

OGGETTO:

RELAZIONE GENERALE

#### GENERALI

Scala	Plot 1=1	File 00319CIVRMYD00200100DR	Redatto Ing. GUERRA	Controllato Ing. COSIMI	Approvato Ing. PORTOGHESI
	Dim	Tipo			

	DATA	REV	DESCRIZIONE	CODICE
P	MARZO 2016	0	Emissione per richiesta concessione demaniale	04/16
	AGOSTO 2018	1	Emissione per adeguamento prescrizioni	16/18
D	APRILE 2019	0	Emissione per approvazione Enti	03/19

## INDICE

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
1.1.    Contenuti della relazione .....	4
<b>2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO.....</b>	<b>5</b>
<b>3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....</b>	<b>6</b>
3.1.    Profilo localizzativo.....	6
3.2.    Impianto progettuale.....	7
3.3.    Dati dimensionali del progetto .....	8
3.4.    Viabilità, percorsi pedonali.....	13
3.5.    Verifica parcheggi e verde.....	13
3.6.    Fabbricato direzionale polifunzionale .....	15
3.7.    Fabbricato servizi .....	18
3.8.    Guardiana .....	20
3.9.    Locali cabine .....	21
3.10.   Opere edili accessorie.....	21
3.11.   Impianti .....	22
3.12.   Servizi accessori .....	22
<b>4. RISPONDENZA PRESCRIZIONI ED ADEGUAMENTI PROGETTUALI.....</b>	<b>23</b>
4.1.    Adeguamenti sul progetto preliminare .....	23
4.2.    Adeguamenti sul progetto definitivo .....	23
4.3.    Ulteriori prescrizioni e raccomandazioni.....	27
4.4.    Adeguamenti modello D1.....	29
<b>5. LA FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO.....</b>	<b>29</b>
5.1.    Previsioni del Piano Regolatore Portuale .....	29
5.2.    Il Piano Regolatore del Comune di Civitavecchia.....	30
5.3.    Suolo e sottosuolo.....	31
5.4.    Paesaggio.....	33
5.5.    Ambiente marino .....	36

<b>6. ASPETTI FUNZIONALI ED INTERRELAZIONALI DEL PROGETTO.....</b>	<b>37</b>
<b>7. DISPONIBILITA' DELLE AREE .....</b>	<b>39</b>
7.1. Presenza servizi tecnico-nautici.....	39
7.2. Presenza concessione Banchina 3.....	40
<b>8. DISPONIBILITA' DI PUBBLICI SERVIZI.....</b>	<b>42</b>
8.1. Stato attuale .....	42
8.2. Gli allacciamenti alle reti esistenti.....	42
<b>9. PRESENZA DI CAVE E DISCARICHE.....</b>	<b>42</b>
<b>10. VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE E RISOLUZIONE DELLE STESSE .....</b>	<b>43</b>
10.1. Banchine 7 e 8. ....	43
10.2. Banchine 5 e 4 (sporgente Sardegna) .....	44
10.3. Calata Principe Tommaso.....	44
10.4. Banchina S. Teofanio. ....	45
<b>11. INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO.....</b>	<b>46</b>
<b>12. IL CRONOPROGRAMMA DELLE FASI DI APPROVAZIONE REALIZZAZIONE E COLLAUDO DEL PROGETTO.....</b>	<b>48</b>
<b>13. IL CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE DELL'INTERVENTO.....</b>	<b>49</b>
<b>14. ACCESSIBILITA' UTILIZZO E MANUTENZIONE DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>51</b>
<b>15. ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI DELL'INTERVENTO.....</b>	<b>51</b>
<b>16. ALLEGATI.....</b>	<b>55</b>

#### INDICE DELLE FIGURE

<b>Figura 1.</b> Foto aerea area di intervento. ....	5
<b>Figura 2.</b> Planimetria aree oggetto di richiesta di concessione demaniale.....	7
<b>Figura 3.</b> Planimetria spazi di manovra .....	12
<b>Figura 4.</b> Pianta quota +0,30.....	16
<b>Figura 5.</b> Pianta quota -0,55, -1,55, -1,75 .....	17
<b>Figura 6.</b> Pianta quota +1,55.....	17
<b>Figura 7.</b> Pianta locale servizi banchina S. Teofanio.....	19
<b>Figura 8.</b> Planimetria ubicazione locali tecnici progetti preliminare .....	25

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

<b>Figura 9.</b>	Planimetria ubicazione locale tecnico progetto definitivo .....	25
<b>Figura 10.</b>	Fotografia aiuola locale tecnico interrato .....	26
<b>Figura 11.</b>	Planimetria ubicazione vano tecnico esistente .....	26
<b>Figura 12.</b>	Fotografia accesso vano tecnico esistente .....	27
<b>Figura 13.</b>	Vincolo paesaggistico (protezione fascia costiera) – fonte: SITAP-MiBAC.....	33
<b>Figura 14.</b>	Carta uso del suolo – (DGR n. 953 del 28 marzo 2000) .....	33
<b>Figura 15.</b>	Fasi del porto storico_Il Porto Storico Traiano .....	34
<b>Figura 16.</b>	Preesistenze sili banchina 7 e 8.....	43
<b>Figura 17.</b>	Sovrapposizione impronta fabbricato Molo del Bicchiere.....	44
<b>Figura 18.</b>	Rampa zona della Rocca .....	45
<b>Figura 19.</b>	Banchina attrezzata con rampa.....	45

**INDICE DELLE TABELLE**

<b>Tabella 1.</b>	Posti barca banchine 7, 6, 5, 4, t 5/4.....	9
<b>Tabella 2.</b>	Posti barca banchina 2.....	9
<b>Tabella 3.</b>	Posti barca banchina 3, 4.....	10
<b>Tabella 4.</b>	Posti barca totali (fase 1 e 2) previsti in progetto .....	10
<b>Tabella 5.</b>	Posti barca fase 1 previsti in progetto .....	11
<b>Tabella 6.</b>	Posti barca fase 2 previsti in progetto .....	11
<b>Tabella 7.</b>	Calcolo standard pubblici.....	14
<b>Tabella 8.</b>	Verifica standard pubblici previsti in progetto.....	14
<b>Tabella 9.</b>	Calcolo standard privati (parcheggi) .....	14
<b>Tabella 10.</b>	Verifica standard privati (parcheggi) .....	15
<b>Tabella 11.</b>	Quadro economico di progetto – prima fase .....	52
<b>Tabella 12.</b>	Quadro economico di progetto – seconda fase.....	53
<b>Tabella 13.</b>	Quadro economico di progetto totale .....	54

## **1. PREMESSA**

Il presente elaborato, redatto in conformità al D.M. 14 aprile 1998 e ai sensi dell'art. 25 del D.P.R. 207/2010 così come aggiornato dal D.lgs. 50/2016, costituisce la relazione generale del progetto definitivo dal titolo *“Realizzazione di un approdo turistico all'interno del porto di Civitavecchia”* promosso dalla società Roma Marina Yachting S.r.l. nell'ambito della procedura di cui al D.P.R. n. 509/97, finalizzata al rilascio della concessione demaniale marittima.

Detto progetto definitivo viene sviluppato in accordo a quanto emerso durante i lavori della C.d.S., con particolare riguardo a quanto riportato nel verbale n° 8 del 21/03/2019 nel quale *“in base alle valutazioni espresse dai diversi Enti partecipanti alla Conferenza di Servizi, che hanno comunque analizzato i diversi progetti proposti, alla luce della loro idoneità a soddisfare interessi pubblici relativi alla valorizzazione turistica ed economica della Regione, la tutela del paesaggio e dell'ambiente e infine la sicurezza della navigazione (art. 5 comma 7 del DPR 509/97), la CDS ha individuato con riferimento alla “maggiore idoneità” a soddisfare gli interessi di cui sopra il progetto presentato da Roma Marina Yachting Srl e, conseguentemente, ammette alle fasi successive della presente procedura unicamente l'istanza della predetta Società”*.

### **1.1. Contenuti della relazione**

La relazione generale definisce gli obiettivi dell'intervento, descrive la soluzione prescelta per l'opera, richiamandone gli aspetti fondamentali della fattibilità, fornisce gli indirizzi per la redazione del successivo livello progettuale e riporta la sintesi del costo dell'opera.

In particolare, viene illustrata la soluzione scelta con riferimento al profilo localizzativo, funzionale ed economico, nonché delle problematiche connesse all'inserimento ambientale e alla situazione complessiva della zona, anche con riferimento alle opere esistenti.

In particolare, con il livello progettuale definitivo, di cui la presente relazione è parte integrante e sostanziale, si descrive il progetto con esposizione della fattibilità tecnica dell'intervento, documentata mediante studi, analisi, approfondimenti di natura geotecnica, impiantistica, nonché relativi a tutti gli aspetti marittimi.

Nella presente relazione si richiamano:

- gli esiti degli accertamenti in ordine agli eventuali vincoli di natura storica, artistica, archeologica, paesaggistica o di qualsiasi altra natura interferenti sulle aree o sugli immobili interessati;
- gli aspetti funzionali ed interrelazionali dei diversi elementi del progetto.

Inoltre, la relazione illustra le caratteristiche architettoniche dell'opera con riferimento alle previsioni del Piano Regolatore Portuale ed evidenzia:

- l'accertamento in ordine alla disponibilità delle aree ed immobili da utilizzare;

- l'accertamento della disponibilità dei pubblici servizi e delle modalità dei relativi allacciamenti;
- l'accertamento in ordine alle interferenze con pubblici servizi presenti lungo il tracciato, la proposta di soluzione ed i prevedibili oneri;
- il cronoprogramma delle fasi attuative, con l'indicazione dei tempi di svolgimento delle attività di esecuzione e collaudo dei lavori;
- le indicazioni su accessibilità, utilizzo e manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti.

Infine, la relazione richiama gli aspetti economici e finanziari dell'intervento con riferimento all'apposito elaborato relativo al calcolo sommario della spesa ed al quadro economico di progetto.

## **2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO**

L'intervento in oggetto insiste su un'area situata all'interno del Porto Commerciale di Civitavecchia, a diretto contatto con il tessuto urbano della città.



**Figura 1.** Foto aerea area di intervento.

Il progetto, nella configurazione finale, prevede la realizzazione di un approdo turistico su una superficie di circa 102.000 mq destinato a 151 imbarcazioni, completo di fabbricati necessari all'esercizio dell'attività quale fabbricato uffici, servizi, locali tecnici, guardiana e corredato dagli impianti tecnici quali illuminazione, alimentazione elettrica, distribuzione idrica, antincendio, raccolta acque reflue.

Nella stesura del presente progetto, consci del contesto in cui si andava ad operare, caratterizzato da notevole valore storico ed artistico e strettamente legato con il tessuto cittadino, si è perseguito l'obiettivo di ottenere un nuovo "Marina" che desse luogo ad una importante riqualificazione dell'area

e divenisse un'attrattiva in grado di produrre interesse per i turisti che attraccano nel porto, e fonte di reddito sia per la città di Civitavecchia che per il territorio limitrofo.

In tale ottica è stato proposto un intervento unitario che prevede la sistemazione delle aree a più stretto contatto con la preesistenza del Forte Michelangelo, del tratto di lungomare antistante le mura storiche di Urbano VIII (quando saranno disponibili allo scadere della concessione demaniale esistente), e dalla banchina San Teofanio venendo così a creare un'area di forte pregio nella parte di Porto più a diretto contatto con la città.

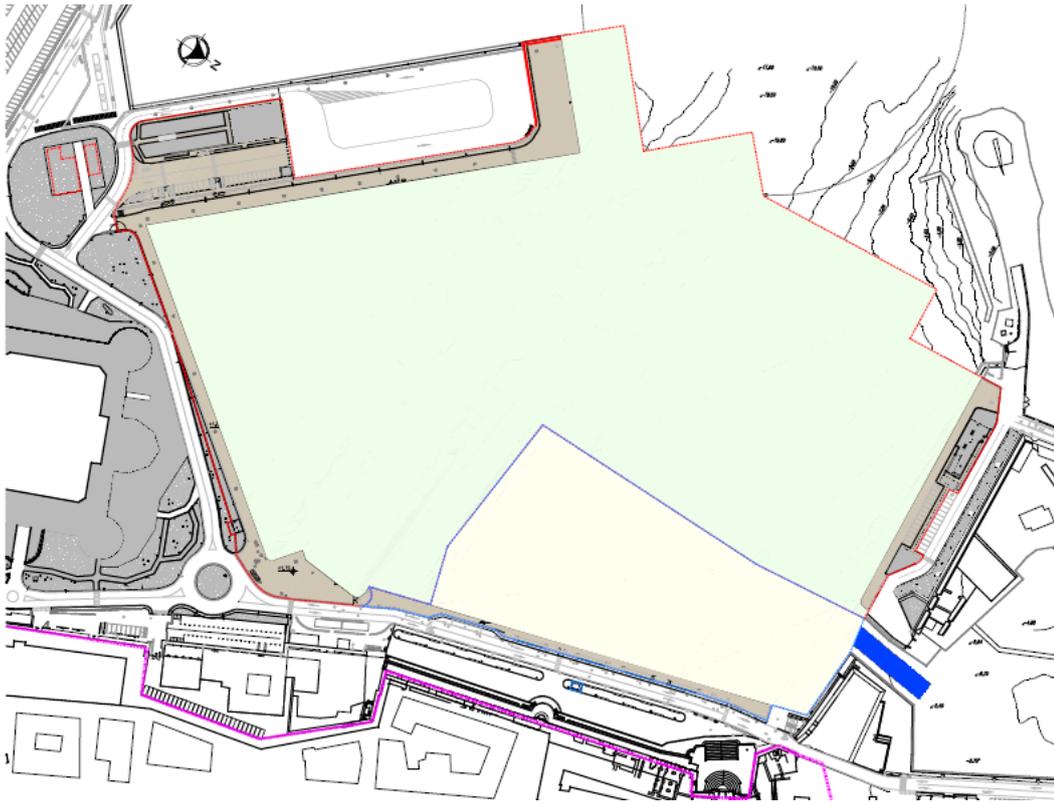
### **3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

#### **3.1. Profilo localizzativo**

L'area di intervento, nella configurazione finale, interessa:

- l'area della banchina 7 e 8 ove è presente l'aiuola realizzata sulla vecchia impronta dei sili demoliti;
- l'area sulla testata della medesima banchina utile a consentire la manovra delle vetture, nonché l'eventuale accosto temporaneo di imbarcazioni in situazioni particolari;
- la banchina 7 con la relativa fascia di pertinenza;
- la banchina 6 con la relativa fascia di pertinenza;
- lo sporgente "Sardegna" (banchine 5 e 4);
- la banchina 3 (calata principe Tommaso) e la parte della corsia stradale sino alla prima fila di delimitatori esistenti in travertino (quindi senza interferire con la viabilità principale del porto né con la sosta delle navette portuali);
- la banchina S. Teofanio (banchina 2) per una profondità di circa 22,60 m.

Il tutto come rappresentato nella immagine sottostante nella quale vengono evidenziate le aree oggetto di richiesta di concessione suddivise in aree a mare ed aree a terra con relativa suddivisione nelle due fasi.



**Figura 2.** Planimetria aree oggetto di richiesta di concessione demaniale

### 3.2. Impianto progettuale

Le scelte dell'impianto del progetto sono state determinate, oltre che dalle esigenze oggettive del nuovo approdo, dai forti vincoli presenti sull'area nella quale si inserisce l'intervento.

La configurazione planimetrica risulta "bloccata" dalle banchine esistenti (alcune delle quali di rilevanza storica) e la stessa ubicazione dell'intervento interessa una parte di porto già oggetto di traffici commerciali e crocieristici.

La disposizione degli edifici è stata dettata dalla volontà di non interferire con le preesistenze storico archeologiche del Forte Michelangelo, delle mura del Sangallo, della Porta Livorno e della Darsena Romana. In tale ottica è stato fortemente limitato il numero dei fabbricati (rinunciando a ristoranti, yacht club, edifici commerciali che di solito caratterizzano interventi analoghi) limitandosi a prevedere, quali nuove edificazioni:

- il fabbricato uffici / direzione del porto, ubicato sulla banchina 7;
- il locale servizi nel quale sono stati inglobati i locali tecnici, ubicato sulla banchina 2.

Un locale tecnico interrato, è stato ubicato all'interno della aiuola esistente tra la banchina 6 e la banchina 5.

Vengono contestualmente reimpiegati alcuni locali e volumi tecnici esistenti quali:

- il locale guardiana (di tipo amovibile), ubicato in radice della banchina 7;
- la cabina interrata, ubicata al di sotto della grande aiuola adiacente le banchine 7 e 6;

- un vano tecnico interrato, ubicato all'interno della aiuola situata a tergo della banchina 3.

In tale ottica i due edifici principali (uffici e servizi) sono stati ridotti alle dimensioni minime indispensabili prevedendo il parziale interrimento degli stessi. Al fine di ridurre ulteriormente l'impatto dell'edificio uffici è stato scelto di rendere la copertura praticabile, finita con tetto verde calpestabile ed aperto al pubblico; la copertura parte dal terreno con una forma arcuata (con raggio di curvatura molto ampio che la rende particolarmente gradevole) e permette una vista a 360 gradi sulla darsena storica dal punto più alto dal quale si può osservare l'intero porto, la città, le mura storiche ed il forte. Il fascino della stessa verrà ulteriormente enfatizzato non appena sarà realizzata l'apertura a Sud dell'antemurale. Analoga attenzione è posta nel posizionamento e nella scelta delle caratteristiche tecniche e dei materiali del locale servizi caratterizzato da finiture di particolare pregio e rilevanza, adeguato agli standard dell'intero "Marina".

A completamento dell'intervento sono state studiati i percorsi pedonali e le aree a verde che collegano l'intero approdo turistico, rendendoli ben leggibili grazie all'impiego di materiali di elevate qualità formali, in analogia a quelle usate nella ristrutturazione del Forte Michelangelo; è stato previsto anche un restyling delle banchine oggetto di intervento in analogia alle opere realizzate dall'Autorità Portuale di Civitavecchia sulle banchine 7, 6, 5.

La medesima attenzione è stata impiegata nello studio della viabilità che è stata concepita in modo da non interferire con la viabilità esistente. A tal fine, le banchine su cui sono presenti le unità da diporto (7, 6, 5, 4, 3, 2) sono tutte collegate da viabilità interna regolata da accessi controllati.

### **3.3. Dati dimensionali del progetto**

Nella configurazione finale l'intervento di cui al presente progetto prevede, nella configurazione finale, la collocazione di 151 unità da diporto su uno specchio acqueo di circa 83.000 e su una superficie complessiva di intervento di circa 102.000 mq (con quindi circa 18.000 mq di aree a terra).

Nelle tabelle seguenti vengono riportati, suddivisi per lunghezza e per fasi:

- il numero di unità da diporto previste nelle banchine 7, 6, 5, 4, 2 (la parte destinata alle unità di maggiore lunghezza da realizzare in prima fase);
- il numero di unità da diporto previste nella banchina 3 (da realizzare in seconda fase).
- il numero totale delle unità da diporto del progetto.

**Dati dimensionali configurazione finale (fase 1 + fase 2)**

<b>POSTI BARCA (banchine 7, 6, 5, T 5/4) - FASE 1</b>				
<b>LUNGHEZZA IMBARCAZIONE (m)</b>	<b>LUNGHEZZA PB (m)</b>	<b>LARGHEZZA PB (m)</b>	<b>NUMERO</b>	<b>MQ</b>
8	8,50	3,00	0	0,00
10	11,00	3,70	0	0,00
12	13,00	4,50	0	0,00
15	16,50	4,90	2	161,70
20	22,00	6,00	8	1.056,00
25	27,50	7,00	1	192,50
30	33,00	7,85	3	777,15
35	38,50	8,25	0	0,00
40	44,00	10,00	6	2.640,00
50	55,00	11,00	3	1.815,00
60	66,00	13,00	4	3.432,00
			<b>27</b>	<b>10.074,35</b>

**Tabella 1.** Posti barca banchine 7, 6, 5, 4, T 5/4

<b>POSTI BARCA (banchina 2) - FASE 1</b>				
<b>LUNGHEZZA IMBARCAZIONE (m)</b>	<b>LUNGHEZZA PB (m)</b>	<b>LARGHEZZA PB (m)</b>	<b>NUMERO</b>	<b>MQ</b>
8	8,50	3,00	0	0,00
10	10,00	3,65	4	146,00
12	13,00	4,50	0	0,00
15	15,00	4,90	7	514,50
20	20,00	5,95	16	1.904,00
25	25,00	6,95	16	2.780,00
30	30,00	7,85	2	471,00
35	38,50	8,25	0	0,00
40	40,00	9,55	3	1.146,00
50	50,00	11,10	10	5.550,00
60	60,00	13,00	0	0,00
			<b>58</b>	<b>12.511,50</b>

**Tabella 2.** Posti barca Banchina 2

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

<b>POSTI BARCA (banchine 4, 3) - FASE 2</b>				
<b>LUNGHEZZA IMBARCAZIONE (m)</b>	<b>LUNGHEZZA PB (m)</b>	<b>LARGHEZZA PB (m)</b>	<b>NUMERO</b>	<b>MQ</b>
8	8,50	3,00	13	331,50
10	10,00	3,65	31	1.131,50
12	13,00	4,50	12	702,00
15	15,00	4,90	0	0,00
20	20,00	5,95	0	0,00
25	25,00	6,95	2	347,50
30	30,00	7,85	0	0,00
35	38,50	8,25	4	1.270,50
40	40,00	9,55	1	382,00
50	50,00	11,10	2	1.110,00
60	60,00	13,00	1	780,00
			<b>66</b>	<b>6.055,00</b>

**Tabella 3.** Posti barca Banchina 3, 4

<b>POSTI BARCA TOTALI</b>				
<b>LUNGHEZZA IMBARCAZIONE (m)</b>	<b>LUNGHEZZA PB (m)</b>	<b>LARGHEZZA PB (m)</b>	<b>NUMERO</b>	<b>MQ</b>
8	8,50	3,00	13	331,50
10	10,00	3,65	35	1.277,50
12	13,00	4,50	12	702,00
15	15,00	4,90	9	661,50
20	20,00	5,95	24	2.856,00
25	25,00	6,95	19	3.301,25
30	30,00	7,85	5	1.177,50
35	38,50	8,25	4	1.270,50
40	40,00	9,55	10	3.820,00
50	50,00	11,10	15	8.325,00
60	60,00	13,00	5	3.900,00
			<b>151</b>	<b>27.622,75</b>

**Tabella 4.** Posti barca totali (fase 1 e 2) previsti in progetto

Dati dimensionali configurazione - fase 1

POSTI BARCA TOTALI - FASE 1				
LUNGHEZZA IMBARCAZIONE (m)	LUNGHEZZA PB (m)	LARGHEZZA PB (m)	NUMERO	MQ
8	8,50	3,00	0	0,00
10	10,00	3,65	4	146,00
12	13,00	4,50	0	0,00
15	15,00	4,90	9	661,50
20	20,00	5,95	24	2.856,00
25	25,00	6,95	17	2.953,75
30	30,00	7,85	5	1.177,50
35	38,50	8,25	0	0,00
40	40,00	9,55	9	3.438,00
50	50,00	11,10	13	7.215,00
60	60,00	13,00	4	3.120,00
			<b>85</b>	<b>21.567,75</b>

**Tabella 5.** Posti barca fase 1 previsti in progetto

Dati dimensionali configurazione - fase 2

POSTI BARCA (banchine 4, 3) - FASE 2				
LUNGHEZZA IMBARCAZIONE (m)	LUNGHEZZA PB (m)	LARGHEZZA PB (m)	NUMERO	MQ
8	8,50	3,00	13	331,50
10	10,00	3,65	31	1.131,50
12	13,00	4,50	12	702,00
15	15,00	4,90	0	0,00
20	20,00	5,95	0	0,00
25	25,00	6,95	2	347,50
30	30,00	7,85	0	0,00
35	38,50	8,25	4	1.270,50
40	40,00	9,55	1	382,00
50	50,00	11,10	2	1.110,00
60	60,00	13,00	1	780,00
			<b>66</b>	<b>6.055,00</b>

**Tabella 6.** Posti barca fase 2 previsti in progetto

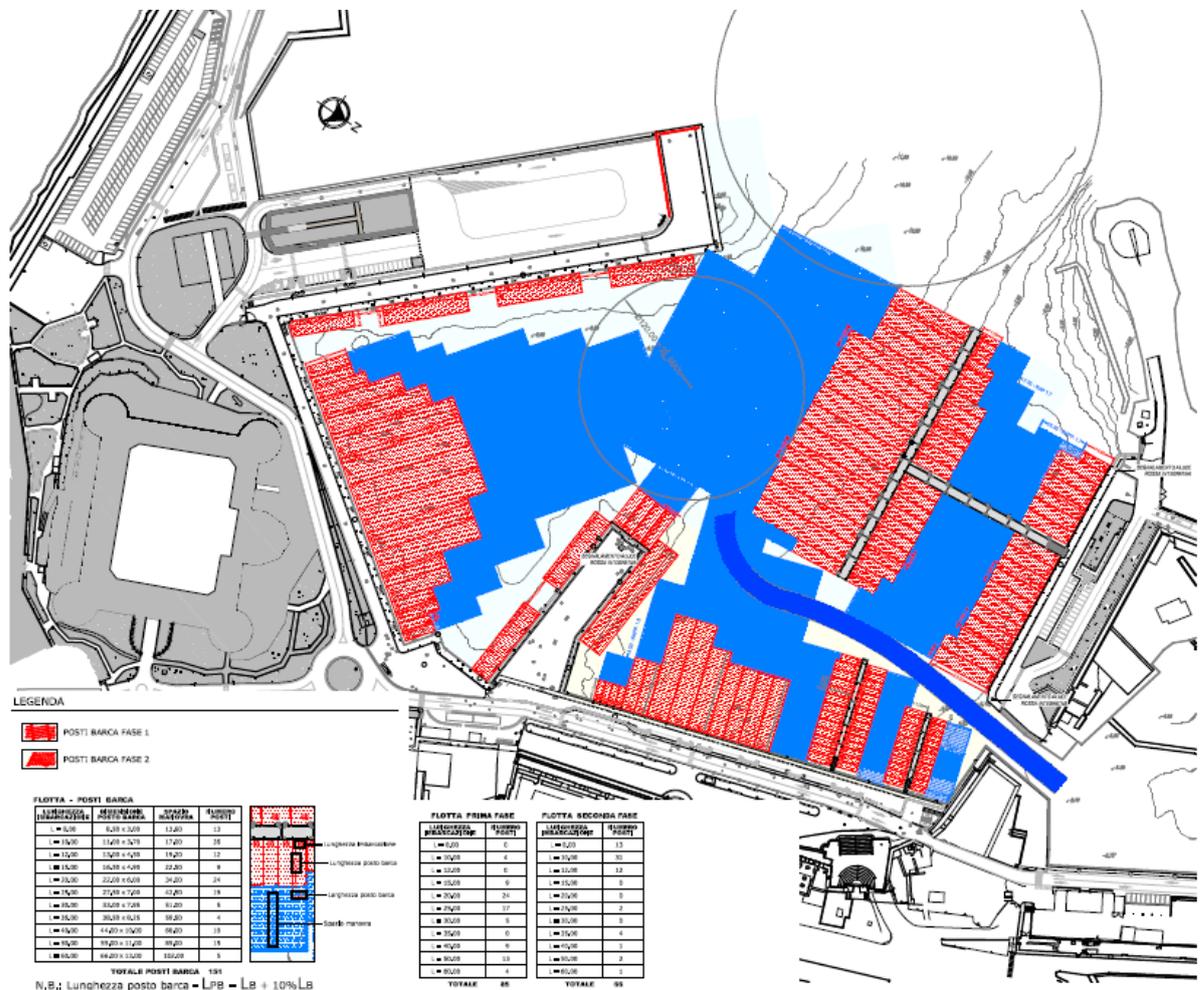
La disposizione dei posti barca è stata studiata perseguendo le seguenti finalità:

- sicurezza alla navigazione con particolare riguardo alla facilità di manovra mediante la massimizzazione degli spazi di manovra e conseguente raggiungimento di un cerchio di evoluzione nella zona antistante le banchine 5, 6, e 7 di almeno 120 metri (maggiore od uguale a 2L). In tale configurazione tutte le unità con lunghezza fino a 60 metri potranno manovrare in sicurezza all'interno dello specchio acqueo del "Marina" senza creare alcuna interferenza con il

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

resto del porto commerciale, anche nell'ipotesi di attuazione della "apertura del porto a Sud", come previsto dal Piano Regolatore Portuale,

- posizionamento delle unità di dimensioni maggiori in modo da favorire la manovra delle stesse con particolare riferimento alle operazioni di ingresso e di uscita;
- rispetto del piano di ormeggio già realizzato sulle banchine 7, 6, 5 con modifiche non sostanziali dettate dalla volontà di aumentare la sicurezza alla navigazione con eliminazione dei posti barca da 80 metri sulla banchina 6 (riducendo gli stessi fino ad una lunghezza massima di 60 m);
- massima flessibilità nella gestione delle banchine 7 e 5 sulle quali in alternativa ai posti barca da 40 metri previsti in progetto, potranno attraccare giga-yacht fino a 100 metri in caso di necessità particolari con adeguata assistenza da parte di rimorchiatori, previo assenso della Capitaneria di Porto e con possibilità di effettuare l'evoluzione all'esterno delle aree chieste in concessione ma comunque all'interno dell'area del porto commerciale;



**Figura 3.** Planimetria spazi di manovra

### 3.4. Viabilità, percorsi pedonali

La sistemazione dell'area di intervento, tutta interna al porto commerciale, è fortemente caratterizzata dalla discontinuità delle aree a terra dall'impossibilità di occupare la Darsena Romana ad oggi occupata dai mezzi della Guardia di Finanza e da cantiere navale. Al fine di rispondere alle esigenze funzionali del "Marina", considerando al contempo il forte legame della zona con il contesto cittadino, è stata posta particolare attenzione alla viabilità interna ed ai percorsi pedonali.

L'intervento è interamente accessibile dai veicoli, che hanno un proprio percorso dedicato a servizio delle banchine 7, 6, 5, 4 e 3 (quelle più a diretto contatto con la città) e sulla banchina 2 (S. Teofanio). Sono previsti punti di accesso controllati agli autoveicoli, il principale presidiato, in prossimità del fabbricato uffici, gli altri due (video controllati con sbarra mobile) sulla banchina S. Teofanio, in corrispondenza del corpo servizi e sulla Calata Principe Tommaso in corrispondenza della Rocca.

L'intero "Marina" è accessibile ai pedoni che potranno liberamente circolare sulle banchine (ad eccezione delle banchine 7 e 6 che avranno limitazioni notturne) e fruire dei percorsi previsti in progetto; di particolare rilevanza assume la copertura del fabbricato uffici dalla quale liberamente i visitatori potranno vedere da un punto di vista privilegiato e rialzato lo specchio acqueo dell'approdo nonché il Forte e le antiche mura cittadine. Analogamente l'intero sporgente "Sardegna" è stato lasciato libero da fabbricati e veicoli e destinato unicamente ai pedoni al fine di creare una sorta di "piazza urbana" sulla quale sarà possibile organizzare piccoli eventi, soprattutto nel periodo estivo, atti a favorire la socializzazione, l'aggregazione (ad esempio mediante letture all'aperto, piccole rappresentazioni teatrali, attività sportive organizzate dal proponente, piccole fiere), tali da creare una attrattiva destinata ai fruitori del "Marina" ai cittadini di Civitavecchia, con evidente beneficio per le attività esistenti.

In tale ottica si prevede una valorizzazione delle aree di intervento anche mediante restyling delle banchine e dei percorsi pedonali retrostanti.

### 3.5. Verifica parcheggi e verde

La verifica dei parcheggi (privati e pubblici) e delle superfici destinate a verde è stata effettuata considerando il numero dei posti barca, le superfici utili e volumi dei fabbricati previsti in progetto.

Nello specifico gli standard di progetto sono:

#### parcheggi pubblici

- 0,40 mq per ogni metro quadrato di superficie utile lorda dei fabbricati destinati ad uffici;

#### verde pubblico

- 0,40 mq per ogni metro quadrato di superficie utile lorda dei fabbricati destinati ad uffici;

#### parcheggi privati

Il numero dei parcheggi privati deve soddisfare contemporaneamente le quantità di seguito riportate

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

- 60% di posti auto sul numero complessivo di posti barca;
- 0,10 mq per ogni metro cubo di volume dei fabbricati destinati ad uffici.

Si riportano di seguito le tabelle con i calcoli di verifica di soddisfacimento degli standard relative a:

- superfici a parcheggio pubblico;
- verde pubblico;
- parcheggi privati;

Nella tabella seguente il calcolo degli standard urbanistici per quanto ai parcheggi pubblici ed al verde.

<b>CALCOLI DEGLI STANDARD URBANISTICI</b>						
	S.u.l. (mq)	h	Volumetria (mc)	SPAZI PUBBLICI		
				Indice	Park (mq)	Verde (mq)
EDIFICIO DIREZIONALE POLIFUNZIONALE UFFICI GUGLIELMOTTI	429.40	variabile	2538.54			
	429.40			0,40	171.76	
	429.40			0,40		171.76
EDIFICIO DIREZIONALE POLIFUNZIONALE LOCALI TECNICI GUGLIELMOTTI	396	variabile	1781.46			
SERVIZI DEL PORTO E LOCALI TECNICI SANT'EUFANIO	306.60	3,40	1042.44			
SERVIZI DEL PORTO E LOCALI TECNICI BRAMANTE	45.40	2,75	124.85			
<b>TOTALE</b>					<b>171.76</b>	<b>171.76</b>

Tabella 7. Calcolo standard pubblici

<b>AREE PUBBLICHE IN RISPOSTA AGLI STANDARD</b>						
	nomenclatura	mq	ZONA	VERIFICA		
VERDE PUBBLICO	VERDE V1	581.45	GUGLIELMOTTI			
	VERDE V2	330.20	SANT'EUFANIO			
	VERDE V3	102.60	PRINCIPE TOMMASO			
	<b>TOTALE</b>			1014.25	>	198,00
PARCHEGGI PUBBLICI	PARCHEGGIO P1	302.80				
	<b>TOTALE</b>			302.80	>	198,00

Tabella 8. Verifica standard pubblici previsti in progetto

<b>CALCOLO DEGLI STANDARD PARCHEGGI PRIVATI</b>						
	n° barche	m³	Indice	Parcheggi (mq)	Parcheggi (n°)	Parcheggi (mq)
EDIFICIO DIREZIONALE POLIFUNZIONALE		2538.54	0.10	253.85		253.85
SERVIZI DEL PORTO	151		0.60		90,60	
<b>TOTALE</b>					<b>91</b>	<b>253.85</b>

Tabella 9. Calcolo standard privati (parcheggi)

<b>AREE PRIVATE IN RISPOSTA AGLI STANDARD</b>						
	nomenclatura	mq	n°	VERIFICA		
EDIFICIO DIREZIONALE POLIFUNZIONALE parcheggi GUGLIELMOTTI	PARCHEGGIO P2	344.90		344.90	>	253.85
PARCHEGGI PRIVATI POSTI BARCA	PARCHEGGIO P3		20			
	PARCHEGGIO P4		75			
	<b>TOTALE</b>			<b>95</b>	<b>95</b>	<b>&gt;</b>

**Tabella 10.** Verifica standard privati (parcheggi)

I parcheggi privati destinati a soddisfare gli standard sopra riportati sono stati individuati all'interno del Parcheggio Bramante attualmente in concessione a Port Mobility.

### **3.6. Fabbricato direzionale polifunzionale**

Il progetto relativo alla realizzazione dell'approdo turistico prevede l'edificazione di una struttura in grado di ospitare tutte le funzioni direzionali, di controllo e di accoglienza necessarie per la gestione del "Marina". Tale struttura ospita, in idonei ambienti distinti funzionalmente, un'area a servizio dei fruitori del porto turistico, gli uffici per la gestione ordinaria, una sala controllo capace di sorvegliare anche da remoto tutti gli accessi delle aree in concessione, servizi igienici per le crew degli yacht, locali destinati agli ormeggiatori.

#### **Criteri e scelte progettuali**

Il punto fondamentale dell'intero iter progettuale è stata la ricerca di un'armonia tra le caratteristiche funzionali del fabbricato e il contesto storico-culturale nel quale questo si andava ad inserire. Basilare, quindi, è stata l'individuazione di un'architettura capace di coniugare questi aspetti tenendo conto soprattutto del vincolo di altezza in modo da garantire la visibilità complessiva del porto e delle sue eccellenze artistiche. Queste considerazioni hanno condotto alla scelta di un criterio progettuale basato sulla *minimizzazione dell'impatto visivo*.

La minimizzazione dell'impatto sull'ambiente è stata ottenuta grazie al parziale interramento dell'edificio ed alla scelta di una forma che lo rende, nella sua immagine complessiva, un fabbricato longilineo e schiacciato, con un solo picco di altezza pari a +4,70 mt, alla fine della passeggiata sul tetto giardino. Importante è anche l'uso dei materiali: cemento trattato, vetro, e acciaio inox, capaci di convivere con il contesto sia da un punto di vista estetico, sia da un punto di vista prestazionale in quanto, per loro capacità intrinseca, garantiscono resistenza agli agenti atmosferici in ambiente marino assicurando la durabilità nel tempo.

Altro elemento importante per la mitigazione dell'intervento è rappresentato dal verde. Il tetto giardino e le aiuole che circondano il fabbricato hanno la funzione di introdurre l'elemento vegetazionale, che aiuta a migliorare il microclima e che contribuisce a rendere l'intervento la continuazione naturale dei percorsi pedonali e del verde che partono dal Forte Michelangelo inserendo l'edificio perfettamente in questo sistema.

#### **Individuazione dell'area d'intervento:**

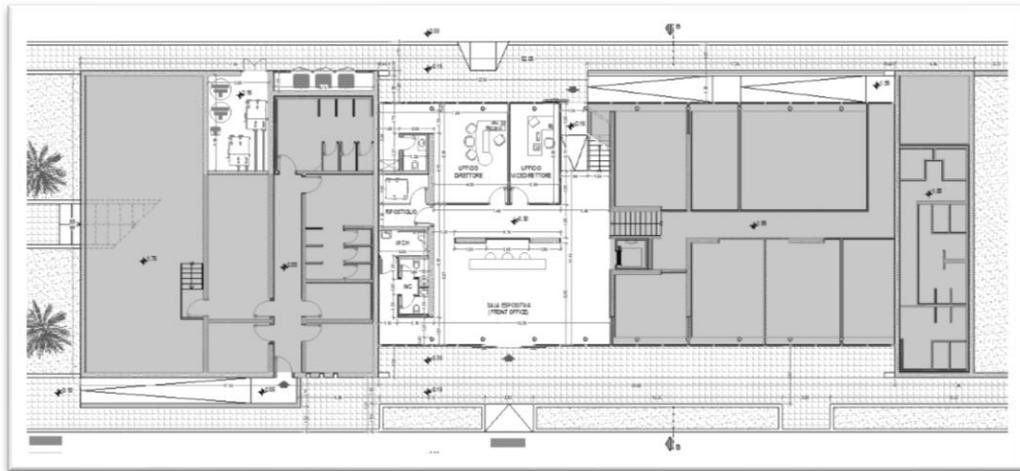
L'edificio direzionale polifunzionale, ubicato sul piazzale tra la banchina 7 e la banchina 8, insiste sull'area in cui erano edificati i silos del grano, demoliti nel 2012. La scelta di occupare la stessa zona deriva dalla constatazione che essi si ergevano su una parte di molo dove i rilievi effettuati e le carte

storiche dimostrano non sussiste interferenza con le preesistenze relative all'antico "Molo del Bicchiere".

Dopo la demolizione l'Autorità Portuale ha coperto il piano di fondazione dei silos, (impostato ad una quota pari a -2,30 metri) con terreno di riempimento, destinando il sito ad aiuola verde. Il presente progetto prevede di sfruttare la cavità preesistente per l'inserimento di una struttura semi-ipogea, lievemente rialzata rispetto al piano stradale ed in grado di armonizzarsi perfettamente con il contesto storico in cui va a collocarsi.

**Caratteristiche del progetto:**

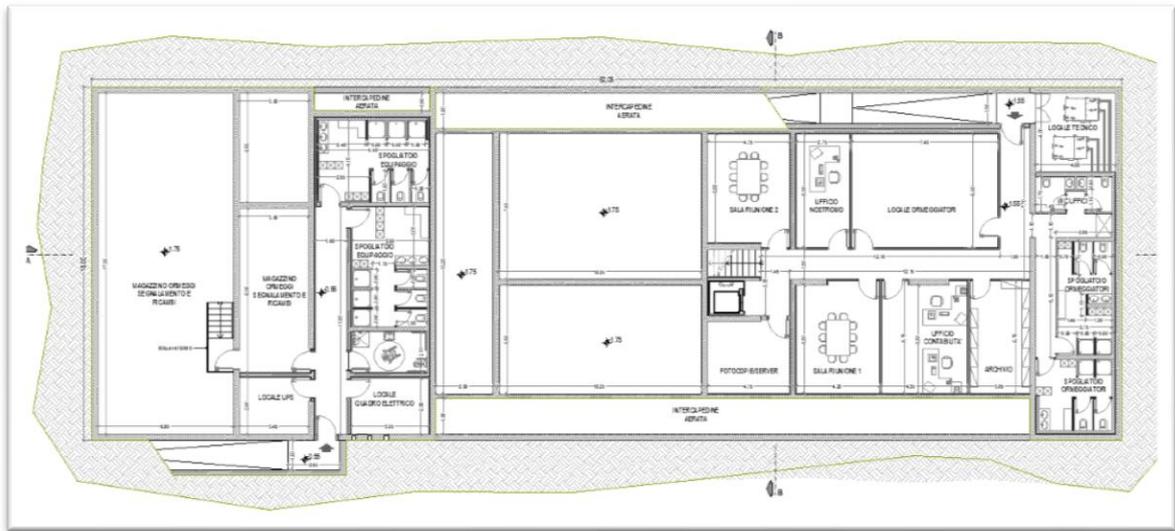
Il progetto prevede la realizzazione di un edificio con asse longitudinale parallelo alle banchine 7 e 8, distribuito su livelli lievemente sfalsati e in parte interrati corrispondenti alle diverse funzioni ospitate. Alla quota +0,30 è prevista la collocazione della reception, dei servizi dell'ufficio del direttore e del vicedirettore che maggiormente hanno contatti con i fruitori del marina.



**Figura 4.** Pianta quota +0,30

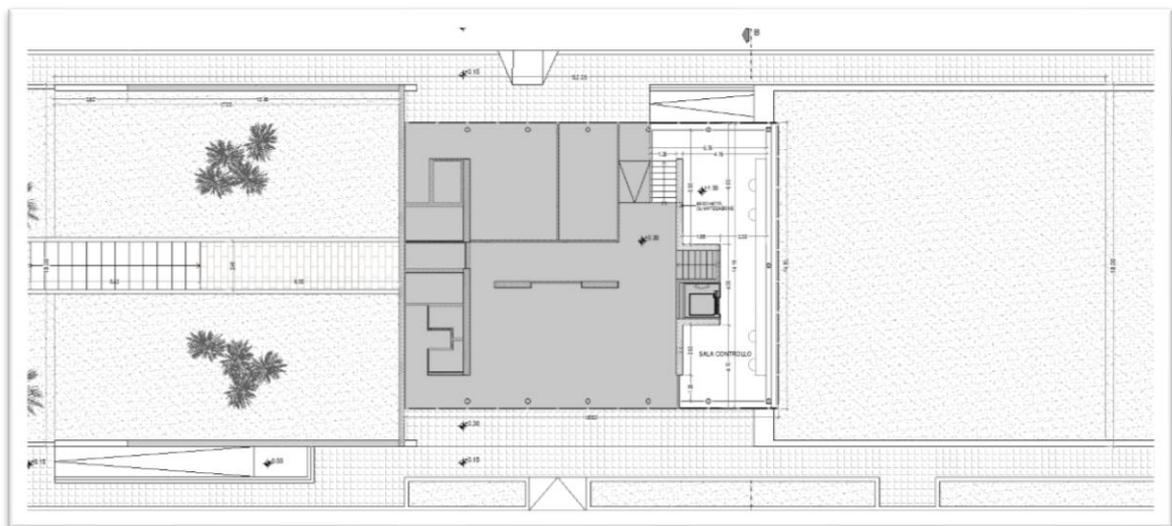
Alla quota seminterrata (variabile) è prevista l'ubicazione degli uffici amministrativi, dei locali destinati agli ormeggiatori, al nostromo, alle sale riunioni ed ai servizi. Si prevede altresì il collocamento, nella parte interrata dei magazzini destinati al marina.

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA  
Progetto Definitivo – Relazione Generale



**Figura 5.** Pianta quota -0,55, -1,55, -1,75

Alla quota superiore di 1,55 è ubicata la sala controllo con vista sui tre lati del porto.



**Figura 6.** Pianta quota +1,55

La scelta progettuale di interrare parzialmente i locali nasce dall'idea di realizzare un fabbricato semi ipogeo avente una copertura curva con finitura a "tetto giardino"; in tal modo il tetto si trasforma in una "promenade rialzata". Dal Forte Michelangelo, grazie ad una serie di percorsi pedonali, senza soluzione di continuità, si accede al tetto verde su un percorso che porta lo spettatore verso un punto di osservazione strategico, privilegiato. Il segno formale richiama alla memoria elementi tipici del settore nautico; linee curve, ampie vetrate e materiali caratteristici, permettono un perfetto inserimento nel contesto proprio di un approdo turistico per yachts.

La "copertura verde" si stacca dal piano di banchina e comincia a salire seguendo un lieve andamento curvo arrivando fino alla sommità dell'edificio. Una contro curva, sempre caratterizzata da un "tetto giardino", parte dal lato opposto dell'edificio e finisce compenetrandosi alla prima ad una quota inferiore, creando così uno spazio vetrato che ospita la sala controllo e che le permette un'ampia visibilità di tutto lo specchio acqueo circostante.

Lungo lo stesso asse longitudinale sul quale si sviluppa il fabbricato sono stati disposti una serie di parcheggi e zone a verdi, calcolati in risposta alle norme vigenti. Anche la viabilità è stata progettata al fine di permettere l'accesso all'edificio ed alla restante parte di banchina senza interferire né modificare la mobilità portuale esistente.

### **3.7. Fabbricato servizi**

#### **Individuazione dell'area di intervento:**

L'ubicazione del blocco servizi sulla banchina S. Teofanio risponde ad una serie di esigenze di natura tecnica e di servizio, connesse al progetto del nuovo pontile a "T" prospiciente la banchina stessa. La realizzazione del suddetto pontile, infatti, necessita di infrastrutture e servizi idonei al corretto svolgimento delle attività previste nell'ambito del nuovo approdo turistico. L'approccio generale al progetto è stato quello del "minimo intervento" al fine di lasciare il più possibile inalterato il porto storico di Civitavecchia, già fortemente caratterizzato nelle sue peculiarità storico-artistiche. A questa logica corrisponde anche il progetto del blocco servizi sulla banchina San Teofanio, che prevede la realizzazione dei volumi strettamente necessari al funzionamento dell'attività diportistica. In particolare, il progetto prevede la collocazione di un blocco di servizi igienici e dei locali tecnici necessari per il funzionamento degli impianti idrico, elettrico e fognario che, per evidenti motivazioni tecniche, devono essere collocati in prossimità della banchina. Nell'individuare l'area di intervento, consci dei vincoli esistenti sull'area, si è proceduto con la sovrapposizione della planimetria attuale del porto, con quelle relative a tutte le precedenti fasi storiche, a partire dall'epoca romana, avendo cura di posizionare il nuovo fabbricato al di fuori della parte più antica del porto.

#### **Funzioni insediate:**

Il blocco è composto da un'aggregazione di locali, all'interno dei quali sono collocate le seguenti funzioni:

- servizi igienici, dedicati agli utenti del pontile;
- locali destinati all'alloggiamento delle cabine elettriche di media e bassa tensione;
- locale accumulo e distribuzione acqua potabile;
- locale accumulo e distribuzione acqua industriale mediante dissalazione;
- centrale del vuoto per aspirazione acque nere e di sentina.

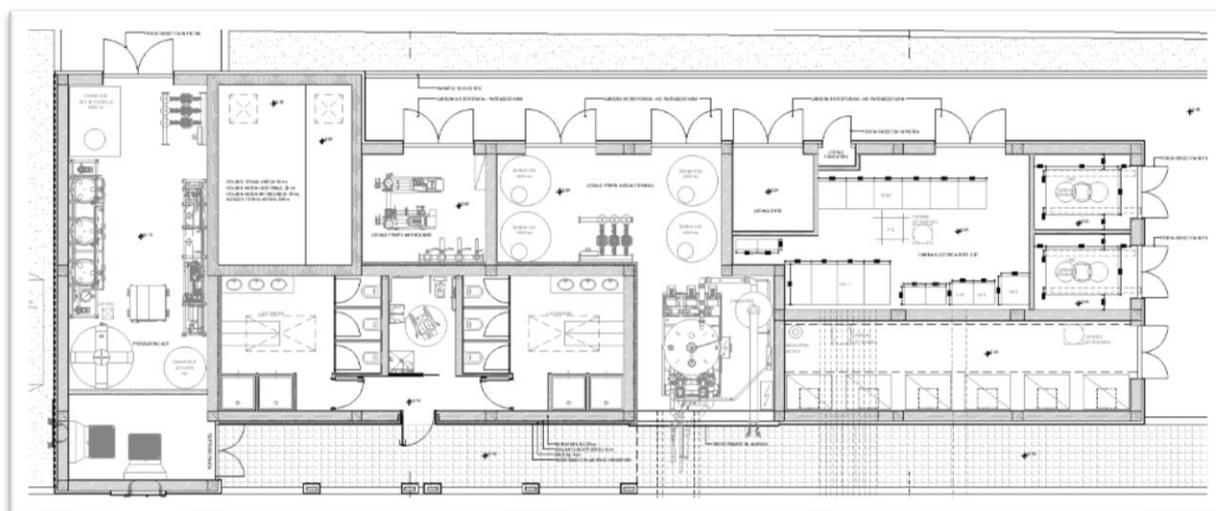


Figura 7. Pianta locale servizi banchina S. Teofanio

### **Caratteristiche descrittive del progetto**

L'impianto planimetrico del blocco servizi è strettamente legato alla morfologia della banchina S. Teofanio. La disposizione del gruppo di fabbricati lungo l'asse longitudinale è stata una scelta praticamente obbligata, che consente di ubicare le nuove funzioni, lasciando lo spazio necessario per lo svolgimento di tutte le attività di banchina e garantendo una viabilità carrabile e pedonale fluida.

Come possibile osservare in planimetria il blocco servizi è formato da un'aggregazione di volumi, disposti lungo l'asse centrale che corre parallelamente alla linea di banchina. Questi volumi sono parzialmente interrati: l'accesso ai locali avviene a quota -0,50 m circa, attraverso un sistema di rampe, gradini e percorsi pedonali che si snoda lungo il perimetro dell'area, comprendendo anche un'area verde, lievemente rialzata, che nasconde locali tecnici (raccolta rifiuti differenziati). Lungo lo stesso asse longitudinale, ad Est, è presente un'area di parcheggio, che comprende quattordici stalli auto oltre quelli ad uso sono ad uso pubblico, di cui uno riservato ai diversamente abili.

Il fabbricato che contiene i servizi igienici è dotato di un portico d'accesso, a Sud, con la duplice funzione di protezione dagli agenti atmosferici e di schermatura visiva dell'ingresso. Esso è diviso in due blocchi, uomini e donne, all'interno dei quali sono presenti tre wc, tre lavabi, due docce e una piccola area adibita a spogliatoio, provvista di armadietti. È inoltre presente un bagno per disabili, collocato in posizione centrale e facilmente accessibile.

Ai locali tecnici si accede attraverso rampe; i volumi del fabbricato sono estremamente semplici, con prospetti caratterizzati da aperture verticali, talvolta alternate ad elementi di rivestimento esterno sempre a sviluppo verticale.

Tutta l'area di progetto è delimitata da una serie di fioriere con piantumazioni di essenze resistenti all'ambiente marino.

### **Criteri e scelte progettuali**

Il criterio progettuale è incentrato sulla ricerca di un'armonia tra le caratteristiche funzionali blocco servizi e il pregevole contesto d'inserimento. Data la posizione della banchina, che affaccia sulla darsena traiana, in un contesto storico e ambientale di particolare pregio, pur trattandosi di un gruppo di edifici di servizio, l'elaborazione del progetto ha richiesto particolare attenzione all'aspetto formale ed estetico dei fabbricati. I vincoli planimetrici ed altimetrici lasciavano poco spazio d'azione dal punto di vista compositivo, così lo studio si è focalizzato sullo slittamento dei volumi lungo l'asse longitudinale che si traduce in un gradevole gioco di ombre sui prospetti, enfatizzato anche dalla presenza del portico e dall'uso dei materiali di rivestimento.

Anche l'introduzione delle aree verdi attorno ai fabbricati è parte fondante di una scelta progettuale che, fin dall'origine, ha ricercato elementi di "rottura" per controbilanciare la linearità dei manufatti.

### **Minimizzazione dell'impatto visivo e ambientale**

Uno degli aspetti più importanti per la minimizzazione dell'impatto sull'ambiente riguarda il dimensionamento e l'altezza dei fabbricati. Entrambi questi elementi, sono stati attentamente ponderati: per quanto riguarda le superfici dei fabbricati esse sono ridotte al minimo indispensabile per la collocazione delle varie funzioni richieste; per quanto riguarda le altezze invece il progetto prevede il parziale interro di tutti i volumi, in modo da portare l'altezza massima fuori terra a 3.70 m.

Si è cercato inoltre di conferire un carattere di pregio architettonico ai fabbricati sia attraverso uno studio di forme e proporzioni equilibrate al contesto, sia attraverso l'utilizzo di materiali di rivestimento pregiati quali la pietra, il vetro, l'acciaio (corten).

Altro elemento importante per la mitigazione dell'intervento è rappresentato dal verde. Le aiuole che circondano i fabbricati hanno la duplice funzione di nascondere i serbatoi idrici (anch'essi parzialmente interrati) e di introdurre l'elemento vegetazionale, che contribuisce ad interrompere la linearità dei volumi e crea un effetto visivo più dinamico, oltre a migliorare il microclima.

### **3.8. Guardiania**

In prossimità del cancello di ingresso alle banchine 6 e 7, è previsto il mantenimento di un piccolo manufatto prefabbricato già presente e destinato allo svolgimento dell'attività di controllo degli accessi all'area riservata, da parte degli operatori addetti. Vista la sua collocazione in un contesto di particolare pregio per la presenza, a distanza di pochi metri, dell'imponente fortezza michelangiolesca, la scelta del tipo di struttura da utilizzare ha richiesto un'indagine molto attenta sotto il profilo tecnico, estetico e dimensionale, finalizzata al raggiungimento del minimo impatto possibile sull'ambiente. Tale studio ha preso in considerazione una serie di elementi tra cui, in primo luogo, il principio di reversibilità dell'intervento: da ciò è derivata la scelta di impiegare una struttura di tipo prefabbricato, appoggiata al

suolo avente caratteristiche idonee all'inserimento in contesti di rilevanza storico-artistica e caratterizzata dall'alta qualità dei materiali impiegati e dalle ottime finiture.

### **3.9. Locali cabine**

A completamento dei fabbricati sopra descritti si prevede l'impiego di due locali tecnici nei quali trovano collocazione i macchinari necessari per il funzionamento dell'impianto elettrico, di svuotamento delle acque reflue e di sentina provenienti dalle imbarcazioni, dell'impianto antincendio, dell'impianto idrico.

Per il primo locale tecnico si prevede il riutilizzo del locale interrato ubicato al di sotto dell'aiuola limitrofa alla radice della banchina 7, previa realizzazione di modeste opere civili interni tali da consentire la redistribuzione ed il ricollocamento di alcuni degli impianti esistenti che assolvono ad altre funzioni (ad esempio illuminazione del Forte Bramantesco, gestione irrigazione aiuole, ecc).

Al fine di completare gli impianti tecnologici si prevede la realizzazione di un secondo locale tecnico ubicato all'interno della aiuola esistente limitrofa all'angolo compreso tra le banchine 6 e 5. Detto locale sarà completamente interrato, con ingresso da una botola orizzontale, al fine di ridurre totalmente l'impatto estetico rispetto al vicino Forte Bramantesco.

### **3.10. Opere edili accessorie**

A completamento degli interventi sopra menzionati è prevista la realizzazione delle seguenti opere edili accessorie:

- integrazione pavimentazioni (fascia di banchina) in analogia a quanto già realizzato sulla banchina 6. La nuova fascia di banchina verrà estesa per una profondità variabile, sulla calata Principe Tommaso, e sulla Banchina San Teofanio. Sulla Calata Principe Tommaso e sulla banchina S. Teofanio la pavimentazione in asfalto nella zona retrostante alla banchina verrà sostituita con cubetti di selce al fine di omogeneizzare l'area di intervento alla restante parte del "Marina". L'unica area sulla quale si prevede di mantenere la pavimentazione esistente è lo sporgente Sardegna che risulta connotata da betonelle in buono stato di conservazione e sul quale si prevedono piccoli interventi di ripristino puntuali;
- rifodero delle murate di banchina mediante applicazione di pannelli di calcestruzzo con finitura superficiale in granito sulla banchina San Teofanio. Il fronte banchina della Calata Principe Tommaso non verrà modificata essendo la stessa stata ristrutturata negli ultimi 10 anni;
- integrazione e modifica di alcune posizioni degli arredi di banchina (bitte, anelloni, parabordi, scalette alla marinara) in funzione del nuovo piano di ormeggio;
- integrazione aiuole presenti lungo la Calata Principe Tommaso.

### **3.11. Impianti**

Il nuovo approdo è dotato di tutti i servizi necessari per adeguarlo ai più moderni standard nautici; l'approdo è fornito di:

- reti di distribuzione dell'acqua potabile ed industriale a servizio delle banchine e dei pontili destinati ad ormeggio dei natanti, nonché di tutti gli edifici di servizio ed uffici e dell'irrigazione delle aree verdi (solo industriale);
- impianto di fognatura sottovuoto per la presa, il trasporto e l'allontanamento delle acque di sentina e dei liquami prodotti nelle imbarcazioni, nonché del sollevamento e l'allontanamento delle acque nere provenienti dagli edifici del Marina (Fabbricato Guglielmotti e Servizi Banchina San Teofanio);
- reti di distribuzione di acqua antincendio;
- sistema di vivificazione delle acque portuali.
- reti elettriche, in parte esistente (per le banchine 7, 6), ed in parte da realizzare (per le altre banchine) con creazione di due cabine di media tensione, una ubicata sulla banchina San Teofanio ed una presso la banchina Bramante (interrata all'interno di una aiuola esistente), oltre alle cabine di bassa tensione.
- impianti di sicurezza, quali videosorveglianza, controllo accessi e lettura targhe dei mezzi in ingresso al marina;
- impianto di lettura targhe e controllo del tempo di transito nel tratto di viabilità compreso tra la Rocca ed il Forte Bramantesco; impianto lettura targa sulla viabilità di accesso alla banchina San Teofanio entrambi collegati con le autorità preposte al controllo;
- impianto di illuminazione a più livelli.

Per maggiori dettagli sulle caratteristiche degli impianti si rimanda agli appositi elaborati grafici nonché alle relazioni specialistiche a corredo del progetto definitivo.

### **3.12. Servizi accessori**

L'approdo turistico sarà dotato di servizi accessori di primo livello disponibili h24 quali:

- prenotazione e trasporto mediante vetture di lusso ed elicottero;
- spedizioni, catering, concierge;
- assistenza agli equipaggi;
- assistenza subacquea, assistenza medica;
- collegamenti con agenzie turistiche specializzate;
- rete WI FI a copertura dell'intera area di intervento.

#### **4. RISPONDENZA PRESCRIZIONI ED ADEGUAMENTI PROGETTUALI**

Il presente progetto definitivo è stato redatto sulla scorta del progetto preliminare selezionato e già adeguato alle prescrizioni ed osservazioni emerse in sede di C.d.S., recependo le stesse e, ove possibile, fornendo al contempo chiarimenti e precisazioni finalizzati alla puntuale risoluzione di tutti gli aspetti evidenziati nei verbali pubblicati dal Comune di Civitavecchia.

##### **4.1. Adeguamenti sul progetto preliminare**

Il progetto preliminare è stato presentato nell'anno 2016 nell'ambito del procedimento relativo alla richiesta di beni demaniali marittimi e specchi acquei costituenti il bacino storico del Porto di Civitavecchia, ai sensi dell'art 3 del D.P.R. n° 509/97 e dell'art. 36 del codice della navigazione.

Nel corso dei lavori della C.d.S. sono state esplicitate osservazioni e prescrizioni alle quali il progetto del R.M.Y è stato adeguato. Nello specifico il progetto preliminare, nella stesura presentata in revisione 1 dell'agosto del 2018, aveva già recepito:

- la riduzione del numero delle unità di diporto nell'ordine delle 150, in accordo alle indicazioni della Capitaneria di Porto di Civitavecchia espresse con nota acquisita al protocollo del Comune di Civitavecchia al Prot 0093784/2017 del 08/11/2017
- la prescrizione di ripermetrazione dell'area di intervento, con esclusione della Darsena Romana dalle aree oggetto di richiesta di concessione demaniale (*verbale n° 3 – seduta del 24/04/2018*);
- la suddivisione in fasi degli interventi, in rispondenza alla effettiva disponibilità delle aree, con particolare riguardo alla banchina n° 3 su cui insiste una concessione demaniale con scadenza al 31/12/2020(*verbale n° 3 – seduta del 24/04/2018*);
- l'individuazione della modalità di risoluzione senza oneri a carico degli Enti, della problematica del ricollocamento dei servizi tecnico - nautici (*verbale n° 3 – seduta del 24/04/2018*);
- la parziale ricollocazione del diportismo di carattere locale (*verbale n° 3 – seduta del 24/04/2018*).

##### **4.2. Adeguamenti sul progetto definitivo**

Con il progetto definitivo sono state recepite le ulteriori prescrizioni e raccomandazioni che non erano state ricomprese nella revisione 1 del progetto preliminare.

Nello specifico:

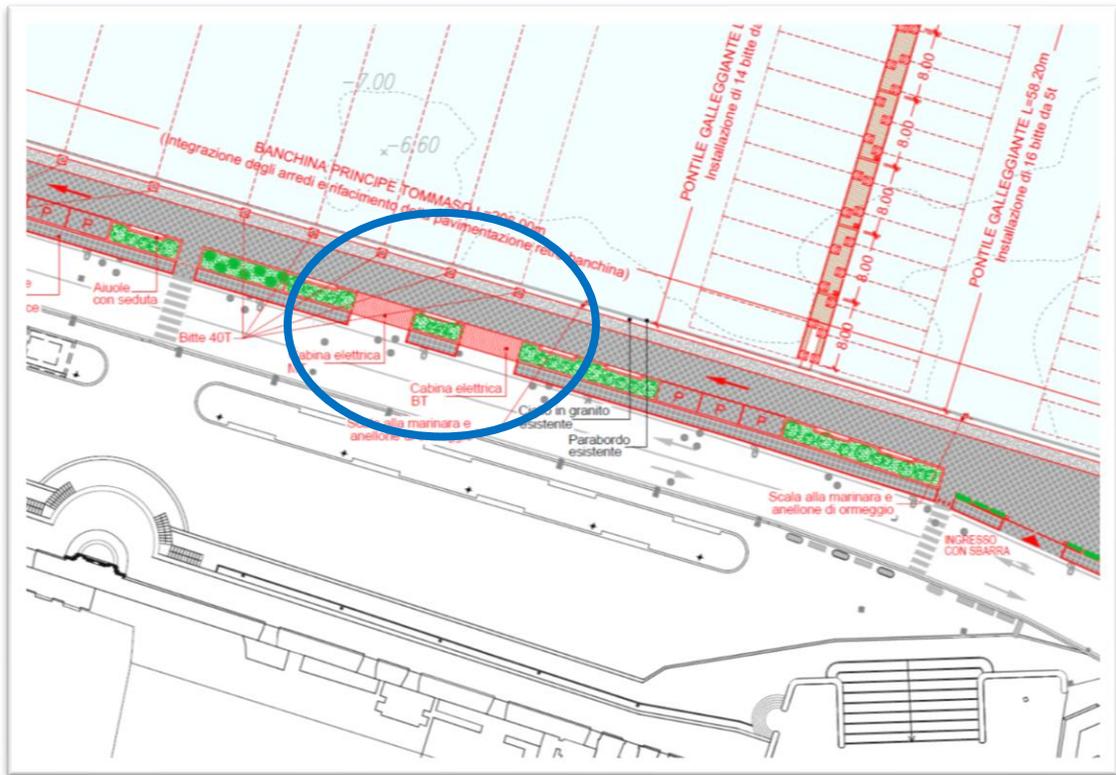
- in aderenza alle prescrizioni dell'Agenzia delle Dogane è stato implementato un sistema di telecamere con lettura targhe a copertura della viabilità pubblica compresa tra la "Rocca" ed il forte Bramantesco (zona A) nonché della viabilità di accesso alla banchina S. Teofanio (zona B). In aggiunta a quanto sopra, detto sistema consente il rilevamento dei tempi di percorrenza impegnati dai mezzi nel tratto di viabilità nella zona A, con segnalazione alle autorità preposte

- di eventuali anomalie sui tempi di percorrenza stimati e convenuti con le amministrazioni competenti;
- verrà avviata la verifica di assoggettabilità a procedura di V.I.A. presso il competente Ministero, ancorché si ritenga che detta procedura non sia necessaria, essendo il progetto urbanisticamente conforme al vigente PRP, come risultante anche da attestazione dell'AdSP Prot. 0007932 del 14/06/2019 (**Allegato 1**) ed essendo il PRP già dotato di VIA ancora efficace;
  - il progetto è corredato di “piano di monitoraggio e manutenzione dell’opera”. Nello specifico non viene prodotto “il piano di monitoraggio e manutenzione del tratto di costa interessato”, richiesto con nota Prot. 30626 del Comune di Civitavecchia, essendo l’opera tutta ricompresa all’interno del Porto Commerciale di Civitavecchia (peraltro nel tratto più interno e lontano dall’imboccatura portuale), per cui non sono ipotizzabili ricadute o ripercussioni di sorta sul tratto di costa limitrofo al Porto Commerciale;
  - il progetto è stato integrato con la stesura della “relazione paesaggistica” finalizzata all’ottenimento della relativa autorizzazione;
  - sono stati integrati gli impianti di sicurezza e controllo, esplicitandone le modalità di funzionamento, in rispondenza alle richieste dell’AdSP;

Da ultimo il proponente ha ritenuto di adeguare il progetto con l’intento di minimizzare gli impatti ambientali, relativamente ai locali tecnici (cabine) a servizio del porto.

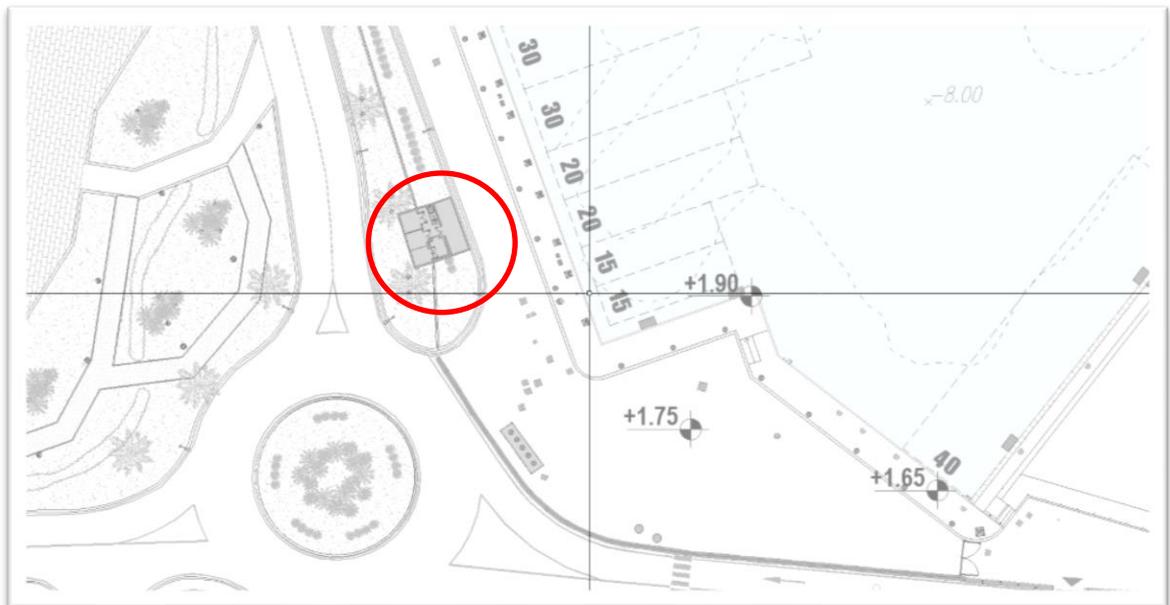
Nello specifico, nel progetto preliminare si prevedeva l’ubicazione di due cabine (di dimensioni di circa 5,00x2,50 m) sulla Calata Principe Tommaso, quindi immediatamente al di sotto delle Mura del Sangallo, della Porta Livorno e della Fontana del Vanvitelli.

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**



**Figura 8.** Planimetria ubicazione locali tecnici progetti preliminare

Ancorché di dimensioni ridotte si è optato per ridurre qualsiasi tipo di interferenza eliminando detti fabbricati e sostituendoli con un unico locale tecnico, completamente interrato, posizionato all'interno della aiuola ubicata nei pressi della radice delle banchine 6 e 5, oggetto di recente realizzazione.

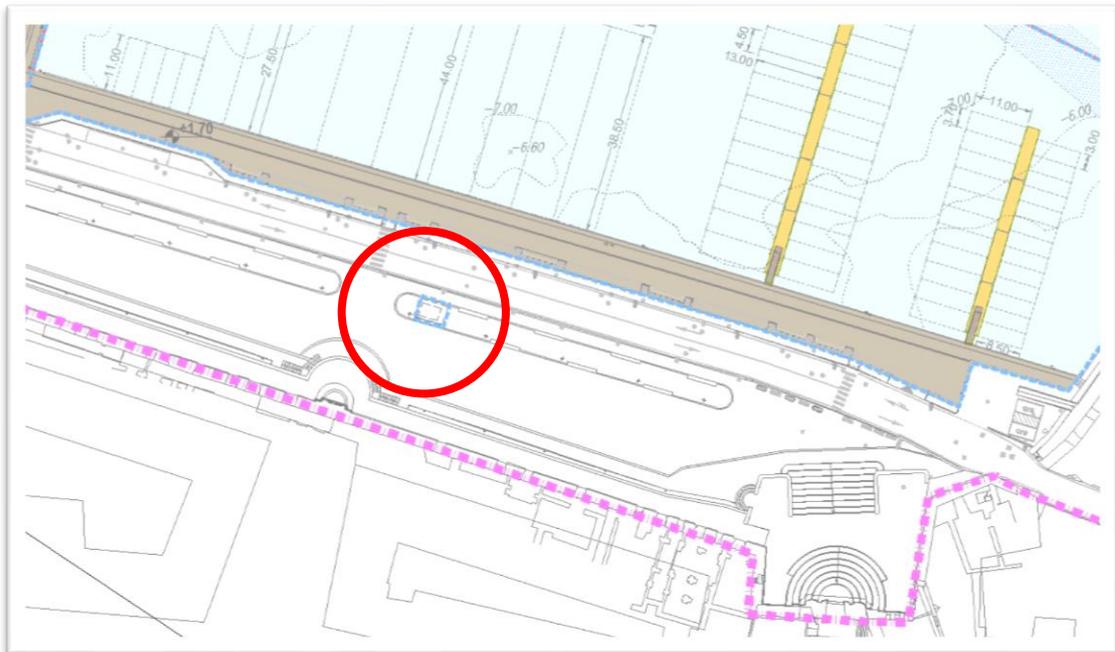


**Figura 9.** Planimetria ubicazione locale tecnico progetto definitivo



**Figura 10.** Fotografia aiuola locale tecnico interrato

Contestualmente si è ipotizzato il riuso di un vano tecnico esistente (anche questo interrato) ubicato nella aiuola che corre sotto le mura del Vanvitelli, nella zona pedonale del porto vicina a porta Livorno



**Figura 11.** Planimetria ubicazione vano tecnico esistente



Figura 12. Fotografia accesso vano tecnico esistente

#### 4.3. Ulteriori prescrizioni e raccomandazioni

Per quanto alla prescrizione espressa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, Abruzzo e Sardegna con nota acquisita al protocollo del Comune di Civitavecchia al n° 0013663/2019 del 14/02/2019:

*“di ridimensionare i bracci del pontile a “T” in misura ridotta al progetto presentato al fine di consentire il passaggio in sicurezza dei natanti, presso la banchina San Teofanio”*

sono state prodotte le **tavole integrative di chiarimento**:

- planimetria disposizione posti barca;
- planimetria disposizione posti barca - Prima Fase;
- planimetria disposizione posti barca - Seconda Fase;
- planimetria ormeggio e disormeggio;

nelle quali sono riportati (sia per la prima fase, che per la seconda fase che per l'opera finale):

- le dimensioni dei posti barca (tutti pari alla lunghezza dei natanti maggiorati del 10%);
- i corridoi e gli spazi di manovra (pari tutti ad 1,7 L per le imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 12 metri);
- il cerchio di evoluzione interno al bacino portuale pari a  $2L_{max}$  (120 metri);
- il canale di navigazione per l'uscita dei mezzi di servizio presenti in Darsena Romana ed i distacchi e distanze minime dallo stesso;
- le modalità di manovra per i posti barca del pontile a “T” e della Banchina 2 (S. Teofanio).

Da tali elaborati emerge il puntuale rispetto delle raccomandazioni ed indicazioni riportate nei manuali di progettazione di approdi e porti turistici ivi comprese le linee guida emesse dal PIANC Report 134/2013: *“Design and operational guidelines for superyacht facilities”*, nonché delle

“raccomandazioni Tecniche per la progettazione dei Porti Turistici” proposte dal PIANC Italia ed approvate in linea tecnica dal CSLP con voto della III° Sezione n.212 del 27.02.2002, per cui si ritiene che il progetto possa essere confermato nella sua configurazione del progetto preliminare.

Per quanto ai rilievi espressi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Capitaneria di Porto di Civitavecchia - con nota Prot 020414/2019 del 05/02/2019:

- *“per la prima fase, si rileva la complessità/difficoltà di evoluzione/manovra per l’ingresso/uscita di alcune unità navali previste alla banchina n° 6, considerata la contestuale presenza, nella proposta della società istante, di una unità alla radice della banchina n°7 (Guglielmotti). Inoltre, si rileva la previsione di posti di ormeggio in testata al pontile Sardegna, che invece a parere dell’Autorità Marittima va lasciata libera per garantire maggiori spazi di manovra in quell’area. Si rileva ancora la difficoltà di uscire celere dal porto dei mezzi navali della Guardia Costiera, destinati alle attività S.A.R. ed attualmente ormeggiati nella Darsena Romana, considerata la prevista installazione, nella proposta della società istante, di un pontile a “T” presso la Banchina San Teofanio;*
- *per la seconda fase, si rileva la previsione di un posto d’ormeggio alla banchina n° 4, ove attualmente sono dislocate unità dei servizi portuali (piloti e rimorchiatori), che invece, a parere dell’Autorità Marittima, va lasciata libera ed a disposizione della stessa;*
- *infine, a parere della scrivente, nella planimetria di progetto il cerchio relativo all’indicazione del bacino di evoluzione per le unità non pare centrato”.*

valgono le medesime tavole prodotte per la prescrizione del GCOOMM.

Per quanto ad alcuni aspetti puntuali dei rilievi della Capitaneria di Porto, si evidenzia che:

- il numero di unità è già stato considerevolmente ridotto nel numero di 151, proprio per rispondere alle raccomandazioni della C.P.;
- ulteriori riduzioni metterebbero in crisi l’equilibrio economico del piano, avendo la RMY assunto anche l’onere del completamento della Darsena Servizi;
- i 4 posti sul pontile Sardegna non influiscono sulle manovre interne del bacino, essendo tutti al di fuori del cerchio di evoluzione;
- il cerchio di evoluzione è ampiamente abbondante ed è in accordo alle indicazioni delle misure massime riportate nelle linee guida del PIANC; non sono richieste ulteriori tolleranze oltre quelle già previste in progetto. All’interno del cerchio di evoluzione riportato in progetto non sono presenti posti barca che ostacolano le manovre;
- nel caso in cui debbano essere ormeggiate unità della Marina o della Capitaneria presso la banchina n.4, la Direzione del Porto procederà ad accogliere dette unità senza alcuna problematica avendo premura di dare priorità all’ormeggio di dette imbarcazioni su tale

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

banchina. Al fine di dare il maggior utilizzo possibile alla banchina in parola, si auspica uno stretto rapporto collaborativo con l’Autorità Marittima, magari nel collaudato strumento della “Riunione Accosti” al fine di programmare l’uso esclusivo della banchina per unità della Marina o della Capitaneria.

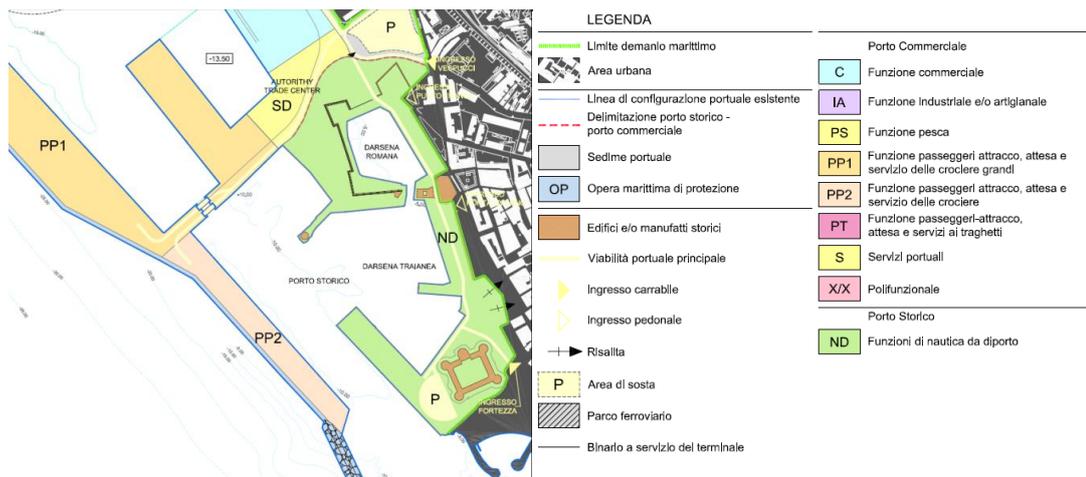
**4.4. Adeguamenti modello D1**

In ragione delle lievi variazioni sopra indicate e delle ulteriori modifiche conseguenti alle prescrizioni che potranno emergere nel corso dell’approvazione del progetto definitivo potrà essere perfezionato il modello D1, di richiesta della concessione demaniale marittima, prima del rilascio della stessa.

**5. LA FATTIBILITA’ DELL’INTERVENTO**

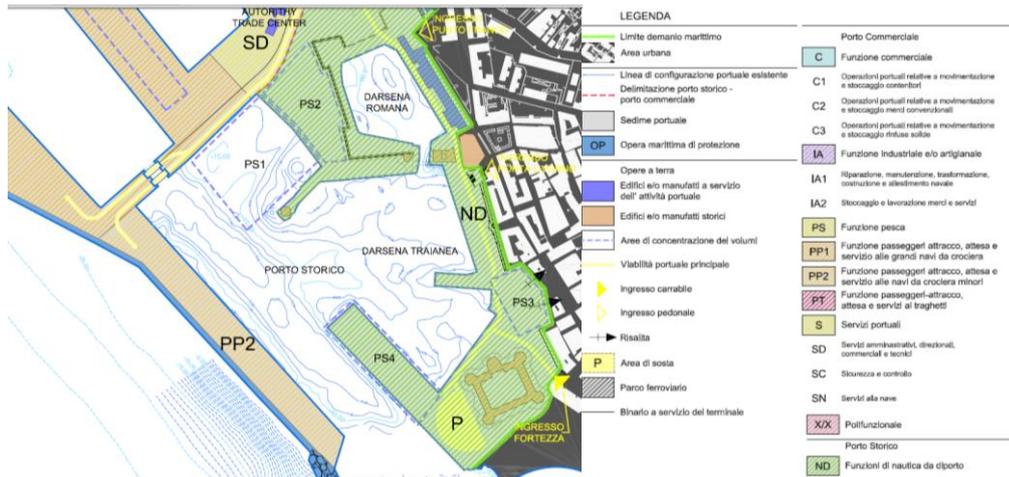
**5.1. Previsioni del Piano Regolatore Portuale**

Il P.R. Portuale del 2004, nell’elaborato – Schema generale del piano (Tav. FP 3 - Scala 1: 10.000) individua l’area di intervento come “Porto storico” - area con funzioni di Nautica da diporto (ND).



Nell’elaborato - Scelte localizzative ed ambiti (Tav. FP 4 - Scala 1:10.000) l’area di intervento è individuata come area con funzioni di Nautica da diporto (ND) ed è normata dalle schede tecniche delle NTA.

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**



**5.2. Il Piano Regolatore del Comune di Civitavecchia**

Nella Variante Generale al P.R.G. del Comune di Civitavecchia, l'area oggetto di intervento è definita come "Porto Storico".



L'Art. 23 delle N.T.A del PRG definisce per le Zone portuali le seguenti disposizioni.

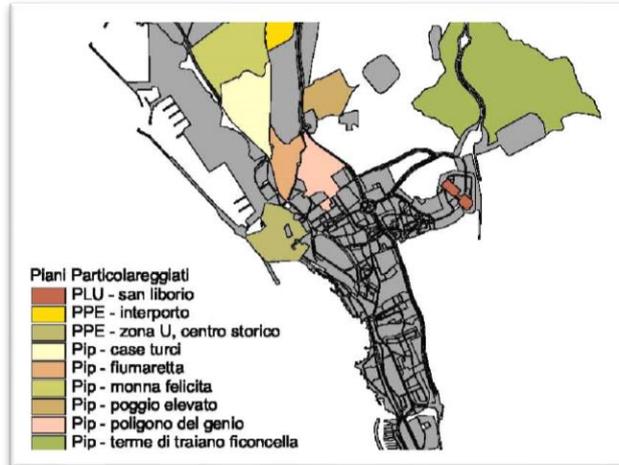
*“Sono le zone destinate a strutture, infrastrutture e attrezzature portuali esistenti o previste, con esclusione dei piccoli approdi realizzati lungo la costa, che fanno parte delle zone balneari.*

Le zone portuali comprendono:

- 1) *la zona portuale vera e propria, costituita dalle banchine, dai moli, dall'antemurale e dalle altre opere strutturali artificiali del Porto di Civitavecchia, appartenenti al demanio marittimo. Essa è disciplinata dal Piano Regolatore Portuale e sue varianti, di competenza dell'ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime. Tale piano indica le destinazioni d'uso delle aree ed futuri ampliamenti del porto.*
- 2) *la parte della zona corrispondente al porto storico, come delimitata dalla variante n. 7/D, è assoggettata a previsioni dettagliate, da approvare nelle forme del piano particolareggiato, miranti alla riqualificazione ambientale del contesto, alla salvaguardia e valorizzazione dei resti archeologici e degli elementi monumentali ed al recupero del complesso alla fruizione della cittadinanza, con l'inserimento di attrezzature a carattere culturale e la nazionalizzazione*

*delle attività tradizionali. Fino all'approvazione del piano particolareggiato, sono ammesse utilizzazioni temporanee delle aree e degli edifici, purché non in contrasto con il carattere storico-ambientale e con il vincolo di precarietà.....”*

In tale area risulta inoltre in essere il P.P.E Zona U – Centro storico.



### 5.3. Suolo e sottosuolo

L'area in esame è ubicata al margine occidentale della regione geologica dei Monti della Tolfa, caratterizzata da una marcata eterogeneità litologica delle formazioni affioranti che ne condiziona fortemente anche la morfologia.

Le aree contraddistinte da un'orografia più marcata ed aspra sono quelle dei rilievi e dei domi vulcanici, principalmente localizzati tra Allumiere e Tolfa, e quelle delle strutture vulcaniche laviche isolate, rappresentate dal gruppo de “la Tolfaccia” e dagli affioramenti de “la Montagnola”. Queste strutture, con pareti spesso sub-verticali e meno erodibili, sono morfologicamente ben riconoscibili e staccano nettamente dalle morfologie collinari circostanti che sono invece sovente caratterizzate da versanti poco acclivi, spesso privi di incisioni profonde per l'assenza di un vero e proprio sistema idrografico. Il territorio collinare è costituito in gran parte dai più antichi e differenziati complessi alloctoni calcareo marnosi ed argilloso arenacei in facies di flysch e dai depositi neoautoctoni argilloso conglomeratici. L'insieme di questi complessi risulta stratigraficamente sovrastante ad un complesso basale carbonatico presente in questa regione geologica solo in affioramenti di modeste dimensioni molto distanti dal sito in esame. In particolare, le formazioni sedimentarie appena citate possono essere raggruppate in tre distinti complessi, caratterizzati da reciproci rapporti che sono in parte stratigrafici ed in parte tettonici: complesso basale, complesso alloctono, complesso neoautoctono.

Le caratteristiche del terreno di fondazione sono quelle descritte nella relazione geologica allegata a firma del Dott. Geologo Massimo Mantovani.

Si precisa che con DGR del Lazio n. 387/09 (“Nuova classificazione sismica della Regione Lazio”), l’area in oggetto è stata classificata come Zona 3 sottozona B. A seguito di un’accurata analisi delle campionature effettuate in cantiere, integrata dai risultati delle prove geotecniche eseguite in sito e in laboratorio, è stato possibile schematizzare la situazione litostratigrafica e geotecnica che caratterizza la zona interessata. Nello specifico si riportano di seguito i livelli rappresentativi di interesse:

Falda a -2.20 m s.l.m.

**Materiale di riporto delle banchine portuali**

Costituito da massi eterometrici di calcare, calcarenite e arenaria, misti a ghiaie sabbia debolmente limosa.

Spessore da 0 a -8.40 m in condizioni drenate (DC)

$$\gamma = 0.0016 \text{ kg/cm}^3$$

$$c' = 0 \text{ kg/cm}^2$$

$$\varphi' = 26^\circ$$

$$E_{ed} = 50 \text{ kg/cm}^2$$

$$D_r (\%) = 35 \text{ (da poco addensati a mediamente addensati)}$$

**Sabbia debolmente limosa**

Sabbie limose a tratti limo sabbiosi argillosi, talora rimaneggiate, di colore variabile dal grigio all’avana caratterizzata dalla presenza di concrezioni calcaree inclusi calcarenitici, resti conchigliari e resti vegetali costituiti da sottili filamenti algali.

Spessore da -8.40 a -11.50 in condizioni drenate (DC)

$$\gamma = 0.0016 \text{ kg/cm}^3$$

$$c' = 0.04 \text{ kg/cm}^2$$

$$\varphi' = 29^\circ$$

$$E_{ed} = 60 \text{ kg/cm}^2$$

$$D_r (\%) = 35 \text{ (da poco addensati a mediamente addensati)}$$

**Argilla marnosa sovraconsolidata**

Porzione di tetto alterata delle argille sovraconsolidate. Si tratta di argille marnose con limo a tratti sabbiose di colore avana, rossastro, grigiastro con una discreta presenza di componente calcarea.

Spessore da -11.50 a -25.00 in condizioni non drenate (UC)

$$\gamma = 0.0020 \text{ kg/cm}^3$$

$$c' = 0.225 \text{ kg/cm}^2$$

$$c_u = 1.50 \text{ kg/cm}^2$$

$$E_{ed} = 100 \text{ kg/cm}^2$$

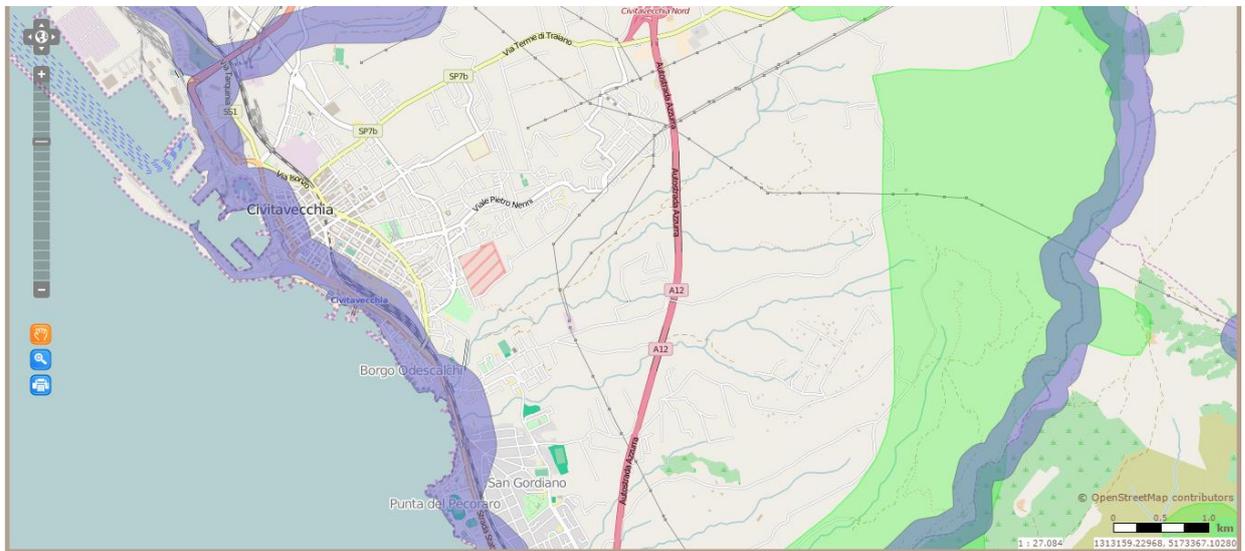
$$D_r (\%) = 65 \text{ (da mediamente addensati a addensati)}$$

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

Le caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni in esame risultano compatibili con le opere da realizzare.

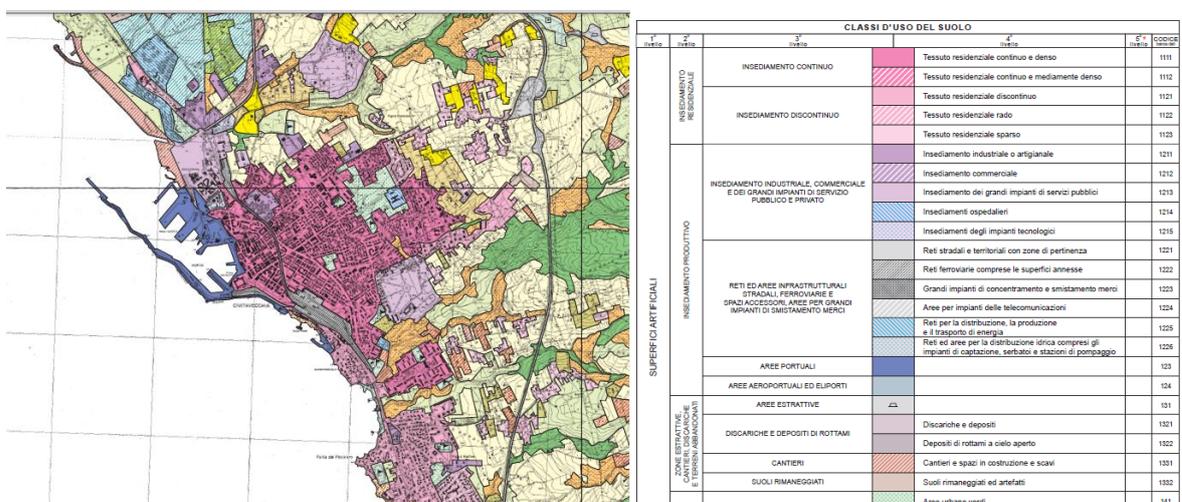
**5.4. Paesaggio**

L'area di progetto risulta interessata dal vincolo paesaggistico ex L. 29.06.39 n. 1497 e L. 08.08.85 n. 431, oggi riunite nel T.U. di cui al d.lgs. 42/2004, come si evince dalla consultazione del sistema web-gis della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea finalizzato alla gestione, consultazione e condivisione delle informazioni relative alle aree vincolate ai sensi della vigente normativa in materia di tutela paesaggistica (SITAP - Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico del MiBAC).



**Figura 13.** Vincolo paesaggistico (protezione fascia costiera) – fonte: SITAP-MiBAC

Nella tavola 18 della Carta d'uso del suolo della Regione Lazio l'area è individuata come superfici artificiali – aree portuali.



**Figura 14.** Carta uso del suolo – (DGR n. 953 del 28 marzo 2000)

Riguardo alle **emergenze antropiche**, si considerano quali elementi di pregio le aree archeologiche; con riferimento al vincolo archeologico ai sensi della L. 1089/1939, dall'esame della cartografia, le aree di progetto risultano interessate da suddetto vincolo, e da beni puntuali.

L'area del porto storico di Civitavecchia è infatti caratterizzata dalla presenza di numerosi manufatti di pregio che meritano di essere studiati e rilevati con attenzione al fine di garantire una congrua rivalutazione e conservazione.

In particolare, il sito d'intervento è occupato dai seguenti reperti risalenti a differenti periodi:

- villa di epoca traiana, rinvenuta all'interno del Forte Michelangelo, caratterizzata dalla presenza di mosaici di pregio che testimoniano l'alto grado di specializzazione raggiunto dagli artigiani romani;
- porto di Traiano, fortemente voluto dall'Imperatore, fu probabile opera del grande architetto Apollodoro, suo favorito ed autore di numerose opere di ingegneria militare e civile;
- darsena del Porto Traiano con gli arsenali per la riparazione dei navigli, un bacino rettangolare riparato da tutti i venti da un poderoso antemurale, ove si affacciavano i depositi, gli "horrea";
- quattro fari, due posti in corrispondenza dell'antemurale e due in corrispondenza della "bocca di Levante" e della "Bocca di Ponente" dei quali è ancora visibile l'impianto basamentale.

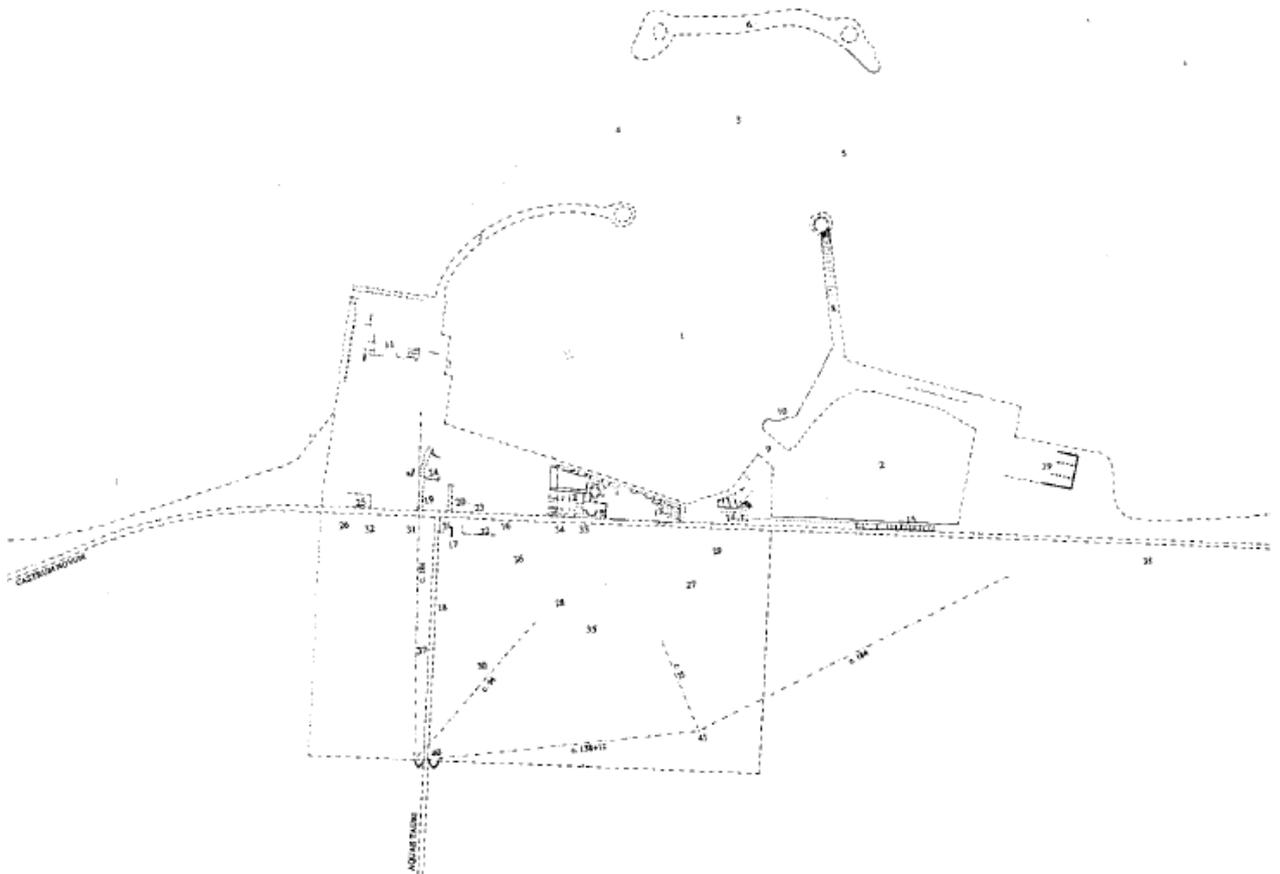


Figura 15. Fasi del porto storico\_Il Porto Storico Traiano

Nella tavola relativa alla ricostruzione del Porto Traiano e delle "centum celle", è inoltre riportato il tracciato degli assi viari principali, (cardo e decumano), dell'acquedotto, di un edificio basilicale e di numerosi altri organismi edilizi.

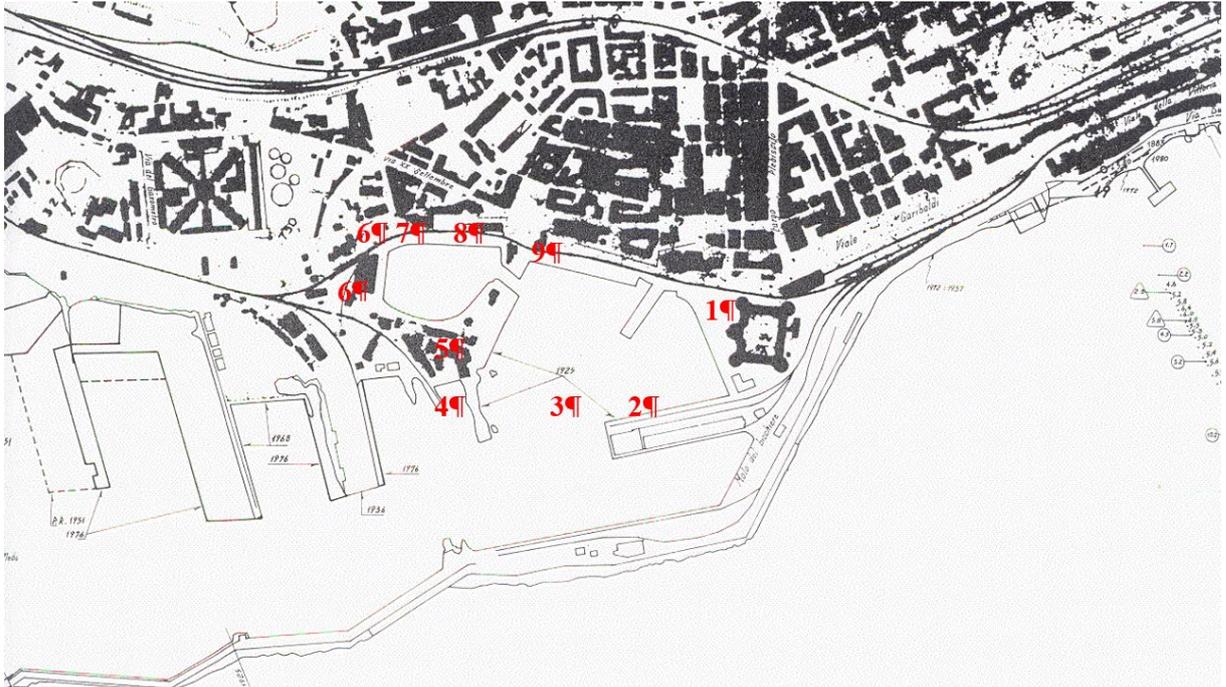
Elemento essenziale del disegno generale del porto di Traiano, ***il molo*** era caratterizzato sia dal suo sviluppo longitudinale gradonato sia da una torre, detta appunto ***del Bicchiere***, posta all'estremità.

La torre, rimasta sostanzialmente integra sino ai bombardamenti della Seconda guerra mondiale, era contraddistinta da un impianto murario molto regolare "*...con fasce a varie altezze per interromperne la monotonia e di costruzione così robusta, tanto che è giunta fino a noi quasi intatta, salvo le aperture, e le piccole trasformazioni subite nel periodo papale per adattarla a fortilizio. Come in tutti i porti antichi, robuste catene di ferro, venivano tese durante la notte nei due ingressi; ed un resto di tali catene si è infatti poco tempo fa rinvenuto, fortemente incastrato nell'antica muratura. Anche nel molo opposto, detto del Lazzaretto, vi è un'altra torre simile; ma non è quella antica, benché sorga esattamente sul posto da essa occupata*".

Nella relazione archeologica (00319CIVRMYD00300200HR) vengono riportate le ricostruzioni della configurazione planimetrica del porto nei differenti periodi storici dal medioevo ad oggi.

Viene di seguito riportata la planimetria con individuazione delle principali emergenze archeologiche e monumentali:

- 1 – Forte Michelangelo - Edificio romano di età imperiale con mosaici.
- 2 - Basamento del Porto traiano Apollodoro da Damasco
- 3 - Base del Foro traiano
- 4 - Torre del Lazzaretto,
- 5 - Tracce di impianti romani
- 6 - Mura Sangallesche sul Molo romano e Darsena rinascimentale
- 7 - Rocca
- 8 - Porta Livorno e Mura di Urbano VIII
- 9 - Fontana del Vanvitelli



### 5.5. Ambiente marino

La caratterizzazione dell'ecosistema marino interessato dal progetto è stata desunta dalle indagini pregresse compiute dall'autorità portuale di Civitavecchia nell'ambito dello specchio acqueo del porto. L'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, nell'ambito dei propri compiti istituzionali, ha posto in essere un sistema di monitoraggio integrato per lo studio della qualità dell'acqua con l'obiettivo di valutare l'eventuale l'impatto sull'ecosistema marino delle attività che si svolgono in questo territorio.

Per lo studio delle dinamiche oceanografiche sono state installate due stazioni di misura per l'acquisizione in continuum dei parametri chimico-fisici della colonna d'acqua e dei sedimenti marini. Tali stazioni sono gestite dal Laboratorio di Oceanologia Sperimentale ed Ecologia Marina (LOSEM) del Dipartimento di Scienze Ecologiche e Biologiche (DEB) dell'Università degli Studi della Tuscia.

Gli interventi in esame non comportano modifiche delle condizioni meteomarine in abito portuale. Per le risultanze dello studio meteomarino si rimanda allo specifico allegato di progetto.

## **6. ASPETTI FUNZIONALI ED INTERRELAZIONALI DEL PROGETTO**

Le linee progettuali del nuovo marina discendono essenzialmente dalla consapevolezza di andare ad agire in un'area ad alto valore storico ed artistico, situata in uno dei porti più importanti nel mare Mediterraneo per il numero di passeggeri annualmente in transito nello stesso.

Da tale consapevolezza derivano gli obiettivi del progetto che, oltre a rispondere alla richiesta oggettiva di posti barca riservati alla nautica da diporto (con particolare attenzione agli yacht di lunghezze rilevanti), puntano ad ottenere una generale riqualificazione dell'area di intervento anche attraverso la creazione di un "segno" leggibile a scala urbana e territoriale.

Il progetto dell'approdo turistico vuole dare al luogo in oggetto una propria forte identità, prediligendo una destinazione a portualità turistica rispetto a quella di porto commerciale attualmente vigente, il tutto in conformità allo strumento urbanistico vigente.

L'idea guida è quella di concepire un "marina integrato" che, pur ruotando intorno all'attività di diporto nautico, sia in grado di offrire all'utente un servizio ampio e articolato, creando un rapporto diretto con il centro abitato nel quale è inserito.

L'intervento è progettato con l'intento di costituire, all'interno del territorio, un punto di aggregazione e di svago per i cittadini, perseguendo l'obiettivo di creare un porto vissuto e vivibile in ogni periodo dell'anno ed in ogni giorno della settimana, il più possibile integrato al contesto.

### **I punti di forza dell'idea progettuale sono:**

- la riqualificazione ambientale dell'area dell'intero porto storico;
- la delocalizzazione dei rimorchiatori attualmente ormeggiati sulla banchina 2 e sullo sporgente Sardegna, prevedendo, a spese del proponente, il completamento della Darsena Servizi, opera attualmente non ultimata nell'ambito del progetto delle Opere Strategiche;
- l'attento inserimento dell'intervento nel tessuto urbano di Civitavecchia, dal punto di vista infrastrutturale, morfologico, funzionale e architettonico;
- la permeabilità pubblica dell'intero insediamento mediante la sistemazione delle aree secondo un progetto coordinato di verde e arredo urbano, con creazione di una rete diffusa di spazi pedonali di pubblica fruizione;
- la valorizzazione della continuità pedonale del lungomare e l'implementazione dei percorsi pedonali che permettono di fruire di un unico percorso ininterrotto all'interno del "Marina" ed in stretto legame con la città e le attività già presenti nel porto (con eliminazione della presenza di veicoli lungo le banchine);
- la possibilità di soddisfare agli standard a parcheggio senza necessità di creare nuovi posti auto (non consentiti all'interno del Porto) ma prevedendo l'impiego di parte del Parcheggio Bramante (in concessione alla Port Mobility) con servizio di car-valet personalizzato in fase di imbarco e sbarco (mediante mezzi a trazione elettrica quali golf car o cargo bike);

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

- riqualificazione dell'area alla radice della banchina S. Teofanio, attualmente connaturata più ad area di risulta che ad area realmente fruibile;
- la realizzazione di funzioni che non contrastano con le attività urbane limitrofe e la dotazione di aree pubbliche destinate a parcheggi, verde e viabilità;
- la dotazione di standard urbanistici in misura ampiamente sufficiente ad assolvere il fabbisogno generato dalle funzioni insediate, ivi comprese quelle legate all'infrastruttura portuale;
- la scelta di non prevedere strutture commerciali, ricettive (alberghi), ristoranti all'interno del nuovo intervento al fine di favorire al più possibile le attività presenti in città che potrebbero pertanto integrare il proprio volume di affari;
- l'implementazione dei servizi offerti in termini di servizi turistici, culturali, sportivi e delle tradizioni locali finalizzata all'interazione porto città.

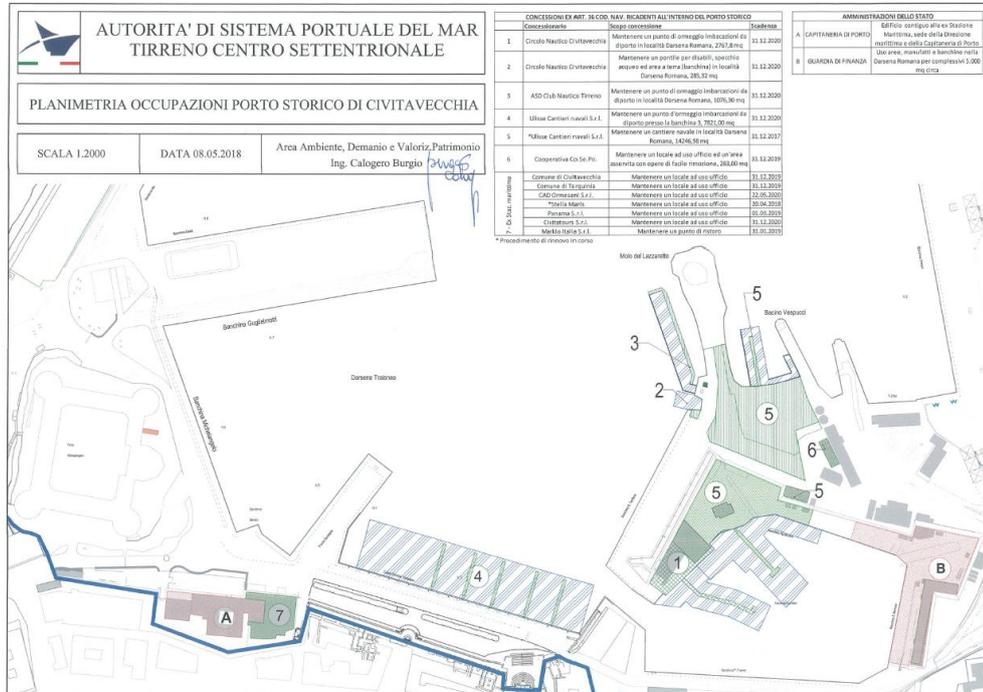
È importante sottolineare come tra i criteri guida dell'intervento vi sia stato quello della flessibilità; l'opera, infatti, è stata progettata per essere realizzata anche in due momenti distinti: il primo prevede l'entrata in funzione dell'intero specchio acqueo ad eccezione della parte insistente sulla Calata Principe Tommaso (banchina 3); il secondo consiste nella integrazione di questa ultima porzione di specchio acqueo alla naturale scadenza della concessione.

È ambizione dell'intervento proposto il poter divenire un nuovo polo urbano il quale travalica le istanze funzionali del porto per assumere valenze urbanistiche e sociali.

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

**7. DISPONIBILITA' DELLE AREE**

L'area di intervento rientra interamente in ambito del Demanio Marittimo; le aree disponibili sono state definite nella planimetria trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale con prot. n. 39876 del 8/05/2018 di cui si riporta un estratto:



- banchine 7, 6, 5, 4: libere sia nella parte a mare che nelle relative aree a terra retrostanti;
- sporgente Sardegna: occupato da un parcheggio nella parte a terra (comunque libero da concessioni), libero nella parte a mare;
- banchina 3 (calata Principe Tommaso): occupata da altra concessione nella parte a mare: sarà disponibile a partire dal 1° gennaio 2021, ferma la necessità di valutare congiuntamente con l'Amministrazione Comunale, la problematica del piccolo diportismo locale a cui il progetto del RMY ha fornito una risposta pur in assenza di dati puntuali come meglio specificato nel paragrafo specifico;
- banchina 2 (S. Teofanio): libera nella parte a terra, occupata dai rimorchiatori per la parte a mare.

**7.1. Presenza servizi tecnico-nautici**

La banchina 2 ed occasionalmente lo sporgente Sardegna sono attualmente occupati dai servizi tecnico nautici operanti all'interno del porto di Civitavecchia, tra cui i rimorchiatori. Il Piano Regolatore Portuale prevede che tutti i servizi del porto vengano dislocati all'interno della Darsena Servizi, a nord del porto. Tale darsena è stata solo parzialmente realizzata a cura dell'AdSP, la quale ha previsto il completamento della stessa nell'ambito di interventi futuri a oggi ancora non avviati. Al fine di poter

fruire della banchina San Teofanio il proponente ha offerto il completamento della darsena servizi e della viabilità di collegamento alla stessa (una corsia per senso di marcia) come evidenziato nelle immagini fotografiche di seguito riportate.



Il proponente ha stimato per l'esecuzione degli interventi sopra citati € 12.699.055 (così come risultanti dal progetto della perizia di variante n° 1 delle Opere Strategiche redatto dalla Rogedil Servizi S.r.l.) e circa € 540.000 per la realizzazione della sola strada di collegamento tra la darsena servizi e la viabilità portuale per un totale di € 13.239.055.

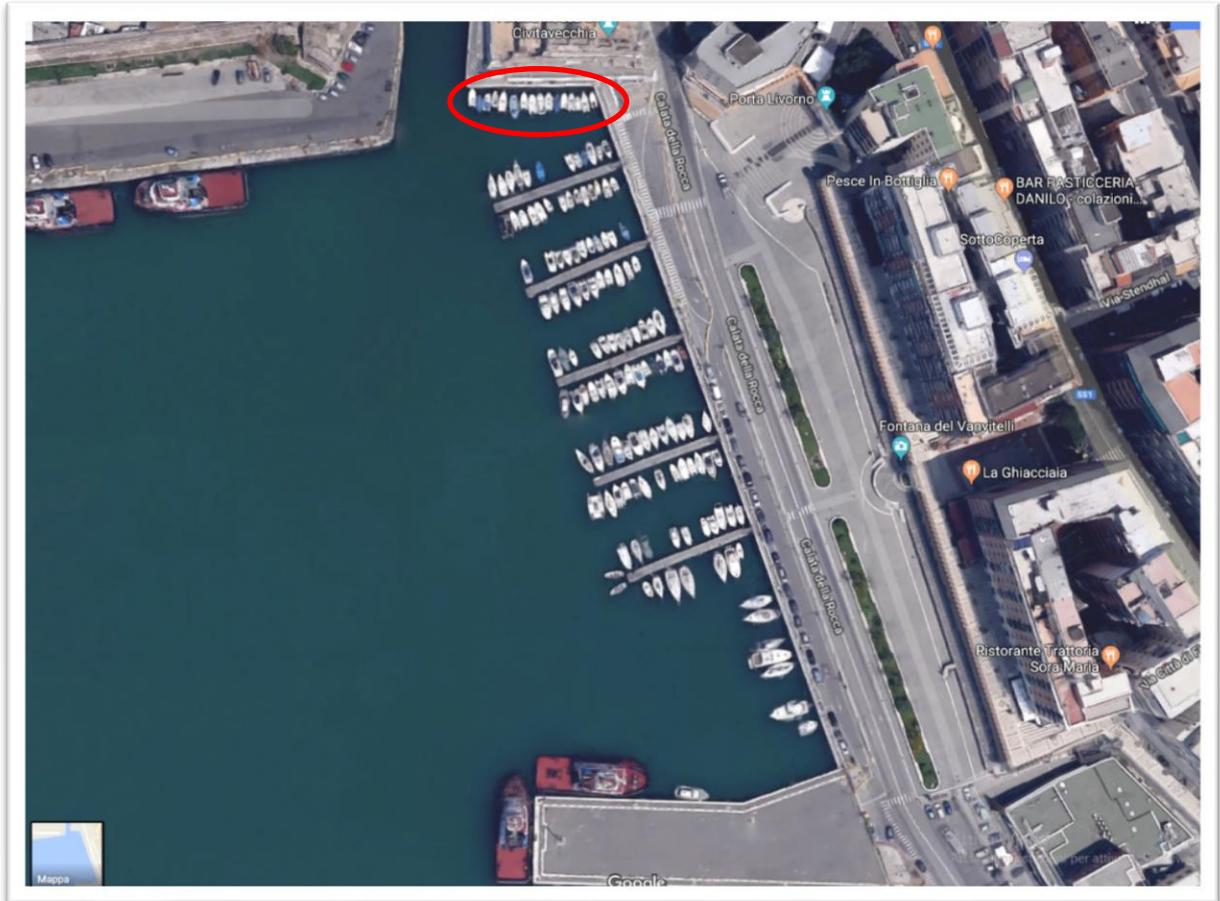
Il proponente, si impegna a dar corso ai sopraindicati lavori, all'ottenimento da parte dell'AdSP dei pareri necessari per eseguire i lavori tra cui, a puro titolo esemplificativo, l'autorizzazione al dragaggio (corredata della prevista caratterizzazione chimico fisica ed indagine geognostica), l'individuazione dell'ubicazione del materiale proveniente dal dragaggio e la relativa autorizzazione e quanto necessario per dar corso alle opere.

Per l'esecuzione di detti lavori il proponente ha stimato la durata di nove mesi, dall'ottenimento dei permessi che dovranno essere forniti dall'amministrazione almeno contestualmente al rilascio della concessione demaniale marittima.

### **7.2. Presenza concessione Banchina 3**

Lo specchio acqueo antistante la banchina n° 3 è assegnato in concessione alla Ulisse Cantieri navali S.r.l. con scadenza al 31/12/2020. In detto specchio acqueo, come risultante dalla foto aerea di seguito riportata, sono presenti 5 pontili galleggianti la cui configurazione ammetterebbe, da una stima puramente indicativa condotta sulle foto aeree, circa 105 unità di lunghezza stimata tra gli 8/10 metri e 12/15. Tale numero comprende le unità evidenziate nell'ellisse rossa che sembrerebbero risultare al di fuori della concessione demaniale. In ragione della citata concessione, nella presentazione della presente revisione progettuale, in aderenza a quanto evidenziato dall'AdSP nella seduta del 24/04/2018, è stato predisposto il modello D1 relativo alla fase 1. Detto modello verrà implementato con il modello D3, all'atto della richiesta di variazione dell'area in concessione di cui al modello D1, non essendo in questa fase possibile presentare il modello D1 per la seconda fase.

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**



Al fine di ottemperare alle richieste del Comune di Civitavecchia di prevedere il mantenimento del piccolo diportismo presente sulla banchina, la società RMY ha richiesto chiarimenti in merito alle concessioni esistenti mediante pec inviata la Comune di Civitavecchia in data 10/07/2018 (consistenza, numero posti barca, durata dei contratti, residenza armatori, ecc).

Non essendo prevenuta alcuna risposta circa l'istanza presentata, il proponente ha provveduto a revisionare il progetto prevedendo n° 13 posti barca da 8 m, n° 31 posti barca da 10 m ed infine n° 12 posti barca da 12 metri. Sono stati anche previsti n° 5 posti barca da 10 metri sul pontile radicato in banchina 2 per un totale di 61 posti barca. Con la configurazione ipotizzata in progetto si prevede la possibile ricollocazione di quasi il 58% delle unità presenti, peraltro con assortimento (in termini di lunghezza delle imbarcazioni) del tutto analogo alla configurazione esistente. Nel merito sussiste la totale disponibilità del proponente a rivisitare la configurazione proposta, quando i dati richiesti verranno forniti completi di tutte le informazioni utili.

## **8. DISPONIBILITA' DI PUBBLICI SERVIZI**

### **8.1. Stato attuale**

In fase di progettazione definitiva è stata svolta una attività di rilevazione dei sottoservizi interferenti con le opere in progetto, attraverso l'analisi dei documenti esistenti nonché mediante l'esecuzione di una serie di sopralluoghi ed indagini sul campo.

I principali sottoservizi individuati riguardano la linea dell'acqua potabile, la distribuzione elettrica e la rete di raccolta delle acque bianche; questi generano interferenza con gli impianti in progettazione soltanto in aree limitate.

Sono stati inoltre svolti una serie di approfondimenti con le società di interesse generale operanti in porto per approfondire gli aspetti di dettaglio relativi agli impianti elettrici, idrici, fognatizi, antincendio e smaltimento rifiuti.

### **8.2. Gli allacciamenti alle reti esistenti**

Il progetto prevede l'allaccio alle reti esistenti in termini di:

- linea idrica;
- linea distribuzione elettrica e trasmissione dati;
- raccolta acque nere;
- raccolta reflui unità da diporto ed acque di sentina.

## **9. PRESENZA DI CAVE E DISCARICHE**

In merito alla disponibilità del materiale per l'esecuzione delle opere sono già state individuate le cave locali, quali ad esempio quelle di Fiorotta e Sassicari nonché la cava di trachite di Allumiere, per la fornitura del materiale lapideo (anche necessario per il completamento della Darsena Servizi).

In merito alle opere in conglomerato cementizio sono presenti diversi fornitori nel circondario di Civitavecchia in grado di soddisfare alle richieste, peraltro modeste, di materiale necessario per la realizzazione delle opere strutturali, quali ad esempio la Calcestruzzi, la Colabeton ed altre.

Per quanto alle lavorazioni sulle pavimentazioni stradali, anche queste di modesta entità trattandosi più che altro di ripristini di viabilità e banchine esistenti, sono stati individuati gli impianti della Sintexcal poco distanti dal Porto Commerciale di Civitavecchia

Per quanto alle discariche sono state già individuate quelle limitrofe al porto nelle quali conferire i rifiuti provenienti dal cantiere quali ad esempio la Nuova Eco Edilizia e la Francesca Moroni S.r.l.

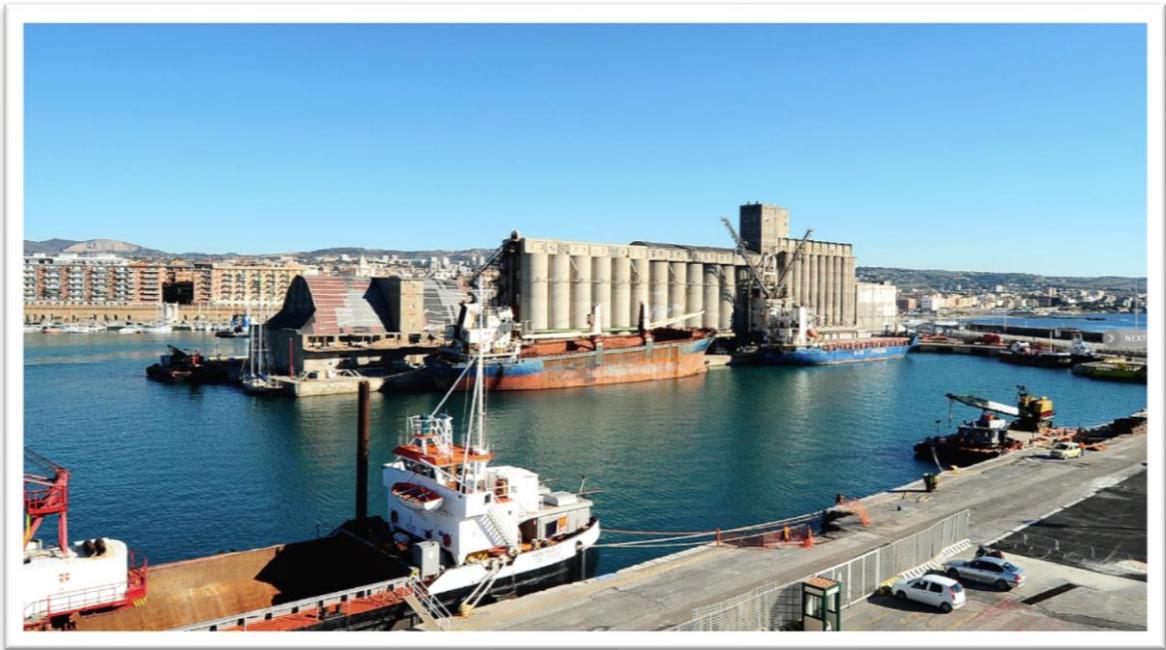
## 10. VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE E RISOLUZIONE DELLE STESSE

In fase di progettazione definitiva è stata svolta una puntuale attività di verifica e valutazione delle possibili interferenze presenti nell'area di intervento che possano dare luogo a criticità nella realizzazione di quanto proposto.

Fermo restando la presenza, su parte delle aree previste in progetto, di concessioni che interessano sia lo specchio acqueo che alcune parti a terra nonché la presenza dei servizi tecnico-nautici già descritti nei paragrafi precedenti, vengono di seguito evidenziate le maggiori interferenze valutate nell'ambito della presente proposta suddivise per zona.

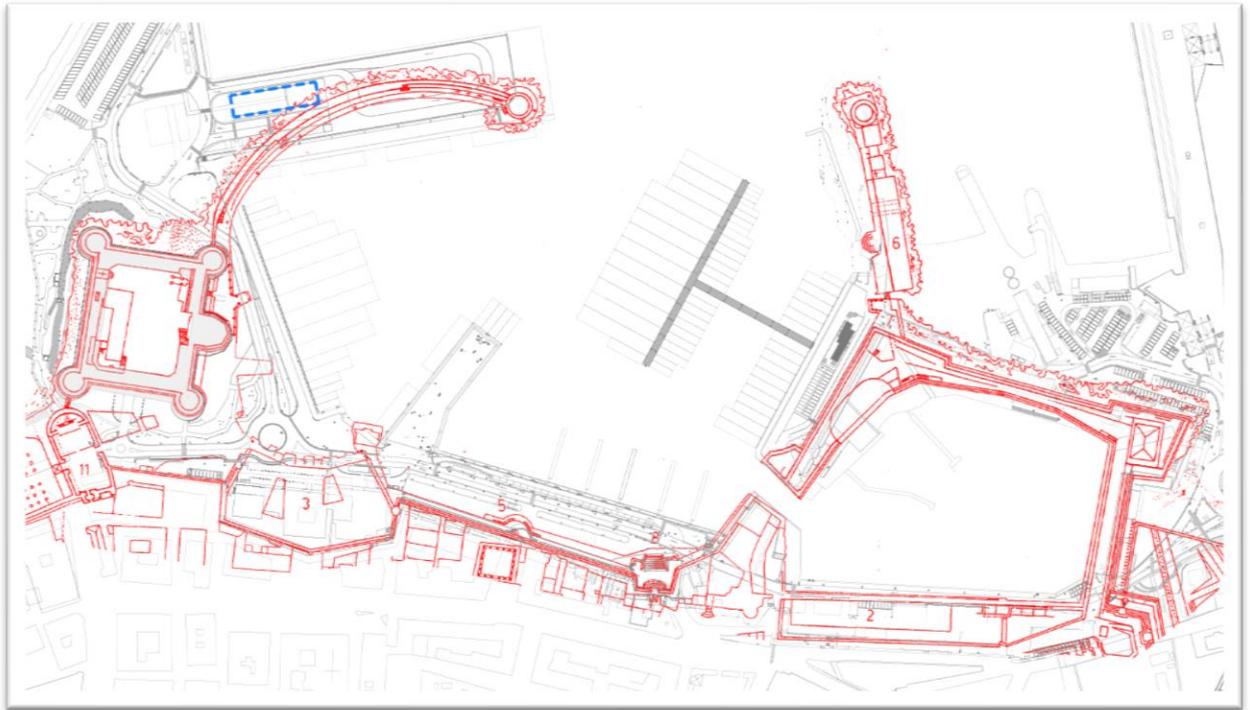
### 10.1. Banchine 7 e 8.

La banchina 7 ed 8 è stata realizzata sull'impronta dell'antico molo del Bicchiere e sulla stessa in passato erano presenti sili destinati all'immagazzinamento delle merci alla rinfusa, recentemente demoliti dalla Autorità Portuale di Civitavecchia.



**Figura 16.** Preesistenze sili banchina 7 e 8

Il progetto prevede l'occupazione della sola banchina 7 (lato interno approdo) e della testata della stessa, lasciando la banchina 8 a servizio del porto commerciale. Sulla stessa banchina, già ristrutturata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia è presente una grande aiuola realizzata sulla vecchia impronta dei sili demoliti; su parte della stessa si prevede l'ubicazione del fabbricato uffici in modo che la realizzazione dello stesso non crei interferenze con le preesistenze del Molo del Bicchiere.



**Figura 17.** Sovrapposizione impronta fabbricato Molo del Bicchiere

### **10.2. Banchine 5 e 4 (sporgente Sardegna)**

Non risultano interferenze particolari presenti sullo sporgente Sardegna. Si dovrà comunque provvedere alla dotazione di tutti i servizi necessari alle nuove esigenze essendo le banchine sprovviste di impianti. Da un punto di vista di scelte architettoniche si è optato per mantenere la pavimentazione esistente (provvedendo a dei risarcimenti puntuali nei tratti ammalorati e dove occorre eseguire gli scavi per il passaggio degli impianti) al fine di conservare la memoria dello stato dei luoghi.

### **10.3. Calata Principe Tommaso**

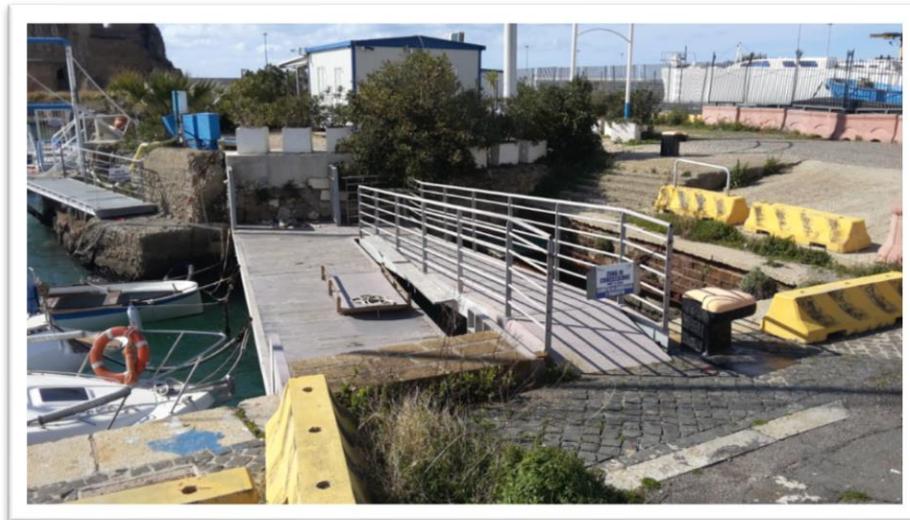
Nella individuazione dell'area di intervento è stata valutata la preesistenza del percorso pedonale esistente che collega la Calata Principe Tommaso con la Darsena Romana che si snoda attorno alla Rocca. Detto percorso, sul lato di Porta Livorno, è caratterizzato sia da scale che da una rampa metallica (si veda immagine di seguito riportata) attorno alla quale, nel progetto di sistemazione delle aree a terra, è stata conservata una adeguata area di rispetto.



**Figura 18.** Rampa zona della Rocca

#### **10.4. Banchina S. Teofanio.**

Sull'estremità Ovest della banchina (nei pressi del Molo del Lazzaretto) è presente una banchina attrezzata con rampa destinata ai diversamente abili che da questo punto possono imbarcarsi per effettuare escursioni e/o scuola di vela.



**Figura 19.** Banchina attrezzata con rampa

La disposizione dei posti barca è stata studiata nel rispetto di detta preesistenza, anche in considerazione della importante funzione sociale che riveste questo luogo per la cittadinanza di Civitavecchia.

Analogamente è stata rispettata la concessione demaniale ASD Club Nautico Tirreno individuata al numero 3 nella planimetria occupazioni porto storico di Civitavecchia fornita dall'AdSP nel corso delle riunioni della CdS. Non risulta alcuna interferenza tra la concessione esistente a la richiesta di concessione presentata dalla RMY.

## **11. INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO**

Al termine della approvazione del progetto definitivo e prima dell'avvio della progettazione esecutiva si procederà alla verifica della progettazione con l'obiettivo di accertare la conformità della soluzione progettuale prescelta alle specifiche disposizioni funzionali, prestazionali, normative e tecniche nonché con tutte le eventuali prescrizioni che potranno emergere in sede di conferenza dei servizi prevista dalla procedura della 509/97.

Il progetto esecutivo, così elaborato, dovrà contenere tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni nonché adempimenti previsti finalizzati all'avvio dei lavori.

Dal punto di vista degli elaborati che ne caratterizzeranno il contenuto, si richiama l'art. 33 del D.P.R. 207/2010.

*1. Il progetto esecutivo costituisce la ingegnerizzazione di tutte le lavorazioni e, pertanto, definisce compiutamente ed in ogni particolare architettonico, strutturale ed impiantistico l'intervento da realizzare. Restano esclusi soltanto i piani operativi di cantiere, i piani di approvvigionamenti, nonché i calcoli e i grafici relativi alle opere provvisorie. Il progetto è redatto nel pieno rispetto del progetto definitivo nonché delle prescrizioni dettate nei titoli abilitativi o in sede di accertamento di conformità urbanistica, o di conferenza di servizi o di pronuncia di compatibilità ambientale, ove previste. Il progetto esecutivo è composto dai seguenti documenti, salva diversa motivata determinazione del responsabile del procedimento ai sensi dell'articolo 15, comma 3, anche con riferimento alla loro articolazione:*

- a) relazione generale;*
- b) relazioni specialistiche;*
- c) elaborati grafici comprensivi anche di quelli delle strutture, degli impianti e di ripristino e miglioramento ambientale;*
- d) calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti;*
- e) piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;*
- f) piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'articolo 100 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e quadro di incidenza della manodopera;*
- g) computo metrico estimativo e quadro economico;*
- h) cronoprogramma;*
- i) elenco dei prezzi unitari e eventuali analisi;*
- l) schema di contratto e capitolato speciale di appalto;*
- m) piano particellare di esproprio.*

Nel caso in esame, la progettazione esecutiva non necessita di quanto prescritto dal comma 3 lettera m) sopra richiamato.

Si riportano inoltre alcuni temi di rilevanza al fine di sviluppare la progettazione esecutiva:

- possibilità di attuazione di parti delle opere previste con stralci funzionali anche in relazione ai tempi in cui saranno rese disponibili le aree di intervento sia a terra che a mare;

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

- ove necessario, eventuale integrazione delle campagne di indagini archeologiche già eseguite negli anni passati, mirate alla definizione puntuale delle opere nonché all'ottenimento dei pareri necessari;
- rilievo multibeam degli specchi acquei e delle murate di banchina al fine di verificarne l'effettivo stato di conservazione.

## 12. IL CRONOPROGRAMMA DELLE FASI DI APPROVAZIONE REALIZZAZIONE E COLLAUDO DEL PROGETTO

Le fasi di approvazione del progetto sono quelle definite dal D.P.R. 509/97 e dalla legge 241/90 (Nuove leggi sul procedimento amministrativo) e smi. negli articoli che vanno dal 14 al 14 quinquies.

### CONSEGNA PROGETTO DEFINITIVO

INDIZIONE DA PARTE DEL COMUNE DELLA C.D.S. PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO	30	gg
ESAME DEGLI ELABORATI DEL PROGETTO DEFINITIVO DA PARTE DEGLI ENTI	150	gg
APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO NELL'AMBITO DELLA CDS	90	gg
RILASCIO DELLA CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA E CONSEGNA DELLE AREE	30	gg
REDAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO E SCELTA DELL'APPALTATORE	90	gg
ESECUZIONE DELLE OPERE	540	gg
COLLAUDO FINALE DA PARTE DELLA COMMISSIONE	90	gg

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

**13. IL CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE DELL'INTERVENTO**

Nel presente paragrafo si riporta il cronoprogramma delle fasi attuative (fase 1 e fase 2), con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di esecuzione delle opere

<b>FASE 1</b>	Inizio (mese)	Durata (mesi)	Fine (mese)				Note
<b>Fase preparatoria e realizzazione corpi morti</b>	0,0	10,0	10,0				
Bonifica bellica	0,0	1,0	1,0				Attività preliminare esecuzione interventi
Realizzazione viabilità provvisoria e allestimento cantiere base e cantiere operativo	0,0	1,0	1,0				
Prefabbricazione corpi morti	1,0	9,0	10,0				Attività preliminare posa in opera pontili
<b>Banchine 5-6-7</b>	1,0	9,0	10,0				
Scavi, demolizioni e trasporti a discarica	1,0	1,0	2,0				
Edificio "Uffici RMY" - fondazioni	2,0	1,0	3,0				
Edificio "Uffici RMY" - strutture in elevazione	3,0	3,0	6,0				
Edificio "Uffici RMY" - copertura e finiture	6,0	2,0	8,0				
Impianti	4,0	2,0	6,0				
Sistemazioni esterne, verde d'arredo e pavimentazioni esterne	7,0	2,0	9,0				
Riposizionamento corpi morti e realizzazione ormeggi imbarcazioni	2,0	2,0	4,0				Attività propedeutica nuovo piano ormeggi
Integrazione e razionalizzazione arredi banchine portuali (parabordi, bitte, etc.)	4,0	2,0	6,0				Attività propedeutica nuovo piano ormeggi
Completamenti, recinzioni e demob cantiere	9,0	1,0	10,0				
<b>Banchina 2</b>	10,0	7,0	17,0				
Scavi, demolizioni e trasporti a discarica	10,0	1,0	11,0				Avvio attività al completamento Darsena Servizi
Realizzazione locali tecnici e servizi	11,0	2,0	13,0				
Realizzazione pontile galleggiante	10,0	2,0	12,0				Attività indipendente dai lavori a terra
Posizionamento corpi morti e realizzazione ormeggi imbarcazioni	12,0	2,0	14,0				Attività indipendente dai lavori a terra
Impianti e servizi di banchina	14,0	1,0	15,0				
Integrazione e razionalizzazione arredi banchine portuali (parabordi, bitte, etc.)	15,0	2,0	17,0				
Sistemazioni esterne, verde d'arredo e pavimentazioni esterne	15,0	1,0	16,0				Attività indipendente lavori pontili
Completamenti, recinzioni e demob cantiere	16,0	1,0	17,0				
<b>Banchine 3-4</b>	7,0	6,0	13,0				
Scavi, demolizioni e trasporti a discarica	9,0	1,0	10,0				Avvio attività al completamento lavori banchina 2
Posizionamento corpi morti e realizzazione ormeggi imbarcazioni	7,0	2,0	9,0				Attività indipendente dai lavori a terra
Impianti e servizi di banchina	10,0	1,0	11,0				
Integrazione e razionalizzazione arredi banchine portuali (parabordi, bitte, etc.)	11,0	1,0	12,0				
Sistemazioni esterne e pavimentazioni	12,0	0,5	12,5				
Completamenti, recinzioni e demob cantiere	12,5	0,5	13,0				
<b>Completamento Darsena Servizi</b>	1,0	9,0	10,0				
Dragaggio fondale e cunetta imbasamento cassoni	1,0	2,0	3,0				Avvio attività indipendente dal Porto Storico
Salpamento scogliera esistente	2,0	1,0	3,0				
Prefabbricazione cassoni	2,0	4,0	6,0				
Posa in opera cassoni	3,0	3,0	6,0				
Riepimento cassoni	3,0	4,0	7,0				
Realizzazione sovrastrutture	4,0	6,0	10,0				
Completamento viabilità accesso	7,0	3,0	10,0				Attività indipendente dalle opere marittime
<b>Ultimazione lavori</b>	17,0	1,0	18,0				
Smobilitazione cantieri base ed operativi e pulizia	17,0	1,0	18,0				
Prove di funzionalità e collaudi	17,0	1,0	18,0				

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Definitivo – Relazione Generale**

<b>FASE 2</b>	Inizio (mese)	Durata (mesi)	Fine (mese)				Note
<b>Fase preparatoria e realizzazione corpi morti</b>	0,0	3,0	3,0				
Bonifica bellica	0,0	1,0	1,0				Attività preliminare esecuzione interventi
Realizzazione viabilità provvisoria e allestimento cantiere base e cantiere operativo	0,0	1,0	1,0				
Prefabbricazione corpi morti	1,0	2,0	3,0				Attività preliminare posa in opera pontili
<b>Banchina 3</b>	2,0	3,0	5,0				
Scavi , demolizioni e trasporti a discarica	2,0	1,0	3,0				
Realizzazione locali tecnici e servizi	3,0	2,0	5,0				
Realizzazione pontile galleggiante	2,0	1,0	3,0				Attività indipendente dai lavori a terra
Posizionamento corpi morti e realizzazione ormeggi imbarcazioni	3,0	1,0	4,0				Attività indipendente dai lavori a terra
Impianti e servizi di banchina	3,0	1,0	4,0				
Integrazione e razionalizzazione arredi banchine portuali (parabordi, bitte, etc.)	3,0	1,0	4,0				
Sistemazioni esterne, verde d'arredo e pavimentazioni esterne	4,0	1,0	5,0				Attività indipendente lavori pontili
Completamenti, recinzioni	4,0	1,0	5,0				
<b>Ultimazione lavori</b>	5,0	1,0	6,0				
Smobilitazione cantieri base ed operativi e pulizia	5,0	1,0	6,0				
Prove di funzionalità e collaudi	5,0	1,0	6,0				

#### **14. ACCESSIBILITA' UTILIZZO E MANUTENZIONE DELL'INTERVENTO**

Nell'ambito del progetto non sono state rilevate particolari criticità legate all'accessibilità né alla manutenzione delle opere, se non quelle tipiche delle opere marittime per le quali la prassi consolidata definisce i tempi ed i modi di manutenzione, ivi compresi gli interventi di monitoraggio ed eventuali ripristini necessari.

Per una più puntuale analisi si rimanda all'elaborato piano di monitoraggio e manutenzione dell'opera espressamente richiesto all'atto conclusivo della CdS di approvazione del progetto preliminare.

#### **15. ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI DELL'INTERVENTO**

Nella redazione del computo metrico estimativo, ai sensi dell'art. 32 del D.P.R. 207/2010, si è proceduto con la redazione della stima puntuale delle lavorazioni da eseguire applicando alle stesse il vigente prezzario della Regione Lazio, integrandone i contenuti per eventuali prezzi non previsti mediante richiesta di offerte ed analisi di mercato. A corredo del computo metrico estimativo è stato redatto l'elaborato elenco prezzi unitari ed analisi nuovi prezzi al quale elaborato si rimanda.

Unitamente è stata redatta la stima degli oneri della sicurezza per le due fasi di attuazione il cui **ammontare complessivo risulta pari ad € 500.000,00 (Fase 1 + Fase 2)** derivanti da:

- € 380.000,00 per oneri della sicurezza aggiuntivi di prima fase;
- € 120.000,00 per oneri della sicurezza aggiuntivi di seconda fase.

Sulla base della stima dei costi si è quindi proceduto alla definizione del quadro economico (per le due fasi e totale), articolato secondo quanto previsto all'articolo 32 del D.P.R. 207/2010, nel quale sono inserite le voci relative a:

- realizzazione degli interventi;
- spese per accertamenti ed indagini;
- spese tecniche;
- collaudi.

Con particolare riguardo ai lavori, nel quadro economico dell'intervento, si è considerato un minimo ribasso atteso in fase di aggiudicazione degli stessi pari al 20%, avendo stimato lavori e forniture sulla base dei listini ufficiali e delle offerte lorde acquisite.

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Preliminare – Relazione Generale**

**QUADRO ECONOMICO - 1 FASE**

*REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA*

<i>A</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	<i>Lavori a corpo (scontati del 20,00 % - minimo ribasso atteso)</i>	7.915.508,77		7.915.508,77
		<i>2</i>	<i>Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta (aggiuntivi o speciali)</i>	<u>380.000,00</u>		8.295.508,77
<i>B</i>	<i>-</i>		<i>Somme a disposizione</i>			
		<i>1</i>	<i>a</i>	Rilievi, accertamenti ed indagini geologiche	62.500,00	
			<i>b</i>	Rilievi ed indagine archeologiche	48.500,00	
			<i>c</i>	Ricognizione con bonifica ordigni bellici (prevista negli oneri sicurezza)	0,00	
		<i>2</i>		Allacciamenti	18.000,00	
		<i>3</i>		Imprevisti	82.955,09	
		<i>4</i>		Spese tecniche Progettazione, Direzione Lavori, Coordinamento Sicurezza	821.950,88	
		<i>5</i>		Spese per collaudi	<u>10.500,00</u>	
						<u>1.044.405,96</u>
				<b>TOTALE PORTO STORICO</b>		<b>9.339.914,73</b>
<i>C</i>	<i>-</i>		<i>Delocalizzazione servizi tecnico nautici</i>			
			Completamento Darsena Servizi			<u>13.250.000,00</u>
			<b>TOTALE GENERALE</b>			<b>22.589.914,73</b>
						<u>22.590.000,00</u>

*Che si arrotonda a Euro*

**Tabella 11.** Quadro economico di progetto – Prima fase

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Preliminare – Relazione Generale**

**QUADRO ECONOMICO - 2 FASE**

*REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA*

<i>A</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	<i>Lavori a corpo (scontati del 20,00 % - minimo ribasso atteso)</i>	1.591.672,88		1.591.672,88
		<i>2</i>	<i>Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta (aggiuntivi o speciali)</i>	<u>120.000,00</u>		1.711.672,88
<i>B</i>	<i>-</i>		<i>Somme a disposizione</i>			
		<i>1</i>	<i>a</i>	Rilievi, accertamenti ed indagini geologiche	22.500,00	
			<i>b</i>	Rilievi ed indagine archeologiche	16.500,00	
			<i>c</i>	Ricognizione con bonifica ordigni bellici (prevista negli oneri sicurezza)	0,00	
		<i>2</i>		Allacciamenti	7.000,00	
		<i>3</i>		Imprevisti	17.116,73	
		<i>4</i>		Spese tecniche Progettazione, Direzione Lavori, Coordinamento Sicurezza	168.767,29	
		<i>5</i>		Spese per collaudi	<u>4.500,00</u>	
						<u>236.384,02</u>
				<b>TOTALE</b>		<b>1.948.056,90</b>
						<i>1.948.000,00</i>

*Che si arrotonda a Euro*

**Tabella 12.** Quadro economico di progetto – Seconda fase

**REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**  
**Progetto Preliminare – Relazione Generale**

**QUADRO ECONOMICO TOTALE**

*REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA*

<i>A</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	<i>Lavori a corpo (scontati del 20,00 % - minimo ribasso atteso)</i>	9.507.181,65	
		<i>2</i>	<i>Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta (aggiuntivi o speciali)</i>	<u>500.000,00</u>	10.007.181,65
<i>B</i>	<i>-</i>		<i>Somme a disposizione</i>		
		<i>1</i>	<i>a</i>	<i>Rilievi, accertamenti ed indagini geologiche</i>	85.000,00
			<i>b</i>	<i>Rilievi ed indagine archeologiche</i>	65.000,00
			<i>c</i>	<i>Ricognizione con bonifica ordigni bellici (prevista negli oneri sicurezza)</i>	0,00
		<i>2</i>		<i>Allacciamenti</i>	25.000,00
		<i>3</i>		<i>Imprevisti</i>	100.071,82
		<i>4</i>		<i>Spese tecniche Progettazione, Direzione Lavori, Coordinamento Sicurezza</i>	990.718,16
		<i>5</i>		<i>Spese per collaudi</i>	<u>15.000,00</u>
					1.280.789,98
				<i>TOTALE PORTO STORICO</i>	<u>11.287.971,63</u>
<i>C</i>	<i>-</i>		<i>Delocalizzazione servizi tecnico nautici</i>		
			<i>Completamento Darsena Servizi</i>		<u>13.250.000,00</u>
			<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>24.537.971,63</b>
					24.538.000,00

*Che si arrotonda a Euro*

**Tabella 13.** Quadro economico di progetto totale

Risultano pertanto previsti i seguenti oneri (arrotondati) da quadri economici:

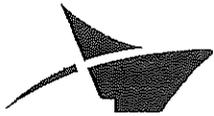
- **prima fase** € **22.590.000,00**
- **seconda fase** € **1.948.000,00**
- **totale intervento** € **24.538.000,00**

oltre agli oneri concessori demaniali corrispondenti a:

- **269.544,12 € per la prima fase;**
- **347.399,47 € complessivi.**

## **16. ALLEGATI**

Attestato conformità urbanistica: nota AdSP Prot 0007932 del 14/06/2019



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Centro Settentrionale

PORTI DI ROMA E DELL'LAZIO CIVITAVECCHIA FUMICINO GAETA

UOR-Area: Area Tecnica  
Ufficio: Ufficio Progetti  
RPA: Maurizio Marini  
Estensore: Marco Vettrano  
Classificazione: 007  
Allegati: 1  
PEC Protocollo: [protocollo@portidiroma.legalmailpa.it](mailto:protocollo@portidiroma.legalmailpa.it)  
Modalità di trasmissione: PEC

Prot. N° 609/2019  
Del 14/06/2019



AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale - APCFG

Prot. 0007932 del 14/06/2019 ore 10:35:30

Tit.

Registro: U

Spett.le Roma Marina Yachting S.r.l.  
Via Alessandro Cialdi, 4  
00053 Civitavecchia (Rm)  
Pec: [romamarinayachting@legalmail.it](mailto:romamarinayachting@legalmail.it)

**Oggetto: Procedimento relativo alla richiesta di concessione di beni demaniali marittimi e specchio acquei costituenti il bacino storico del porto di Civitavecchia, ai sensi dell'art.3 D.P.R. n°509/97 e dell'art. 36 del codice della navigazione.  
"Realizzazione di un approdo turistico all'interno del Porto di Civitavecchia".  
Trasmissione attestato di conformità urbanistica.**

Rif. Prot.6329 del 13.05.2019

In riferimento all'argomento in oggetto e alla nota richiamata a margine, con la quale la società Roma Marina Yachting ha presentato istanza per il rilascio dell'attestazione di conformità urbanistica relativo al Progetto Preliminare denominato "Realizzazione di un approdo turistico all'interno del Porto di Civitavecchia" con il quale la stessa società ha partecipato alla Conferenza di Servizi ai sensi del D.P.R. 509/1997, si trasmette in allegato l'attestazione richiesta.

Allegato:

- Attestazione di Conformità urbanistica

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

Il Segretario Generale

Dott.ssa Roberta Macii

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE



**Attestazione Conformità Urbanistica del Progetto Preliminare della RMY srl finalizzato alla “Realizzazione di un approdo turistico all’interno del Porto di Civitavecchia”.**

VISTA la nota prot. n. 6329 del 13.05.2019, con la quale la società Roma Marina Yachting ha presentato istanza per il rilascio dell’attestazione di conformità urbanistica relativa al Progetto Preliminare denominato “Realizzazione di un approdo turistico all’interno del Porto di Civitavecchia” con il quale la stessa società ha partecipato alla Conferenza di Servizi ai sensi del D.P.R. 509/1997;

VISTO l’intervento proposto dalla società R.M.Y. che si sostanzia essenzialmente nella realizzazione di un insieme organico di opere tutte volte ad utilizzare una porzione del porto storico di Civitavecchia, in particolare quella delimitata, procedendo in senso antiorario, dai fronti d’accosto costituiti dalle banchine *S. Teofanio, Principe Tommaso, Pontile Sardegna, Michelangelo e Guglielmotti*, meglio conosciuta come *Darsena Traianea*, come approdo navale turistico ai sensi dell’articolo 2 comma 1 lettera b del **D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509<sup>1</sup>**.

VISTI i lavori inseriti all’interno del progetto preliminare, che interessano sia gli specchi acquei sia le aree a terra immediatamente adiacenti ai fronti banchinati che si concretizzano più specificatamente in:

- a) un sistema organico di ormeggi, per imbarcazioni da diporto di medie grandi dimensioni, attestati alle esistenti verticali di banchina sia direttamente, mediante l’apposizione di idonei arredi funzionali, sia indirettamente mediante l’utilizzo di adeguati pontili galleggianti assicurati al fondale mediante l’apposizione di corpi morti;
- b) Spazi connettivi, posti in fregio alle banchine che costituiscono il piano degli accosti di tutto l’approdo, destinati ad ospitare sia la viabilità di servizio, complanare a quella principale, sia le aree di sosta breve asservite esclusivamente alle operazioni di carico e scarico delle imbarcazioni ormeggiate;

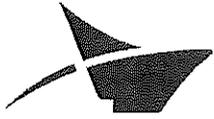
00053  
Via Molo Vespucci, snc  
Tel. 0766 366 201  
Fax 0766 366 243

00054  
Piazzale Mediterraneo,  
snc  
Tel. 06 65047931  
Fax 06 6506839

04024  
Lungomare Caboto  
Tel 0771 471096  
Fax 0771 712664

<sup>1</sup> **D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509**

L’«approdo turistico», ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all’articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, **anche mediante l’apprestamento di servizi complementari**;



- c) Edifici funzionali e direttamente connesse allo svolgimento dell'attività caratterizzante principale che è la "ND" (Nautica da Diporto).

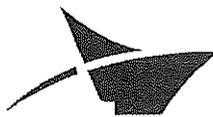
VISTO il vigente P.R.P. 2004 approvato, in data 23 marzo 2012, con delibera n. 121 dalla Giunta Regionale del Lazio, ai sensi dell'articolo 5 comma 4 della legge 84/94, con le considerazioni espresse nel voto n. 209 del 29/10/2004 dell'assemblea del CSLLPP e con le condizioni e prescrizioni, contenute nel decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle attività culturali n. DEC-VIA-2010/0000004 del 9/2/2010, ed in particolare gli elaborati tecnici sia grafici sia documentali qui di seguito riportati:

- TAV FP 4 "Scelte Localizzative ed Ambiti" attraverso la quale viene definita la localizzazione e la zonizzazione funzionale dei subambiti;
- Normativa A.6 relativo alle norme tecniche attuative del Piano, con individuati tramite apposite schede tecniche allegate gli obiettivi e i criteri di base cui dovranno attenersi gli interventi che potranno essere realizzati nell'area, nonché le destinazioni d'utilizzo ed i parametri areali e volumetrici ammissibili nella edificazione e trasformazione infrastrutturale, urbanistica ed edilizia della relativa porzione di territorio.

CONSIDERATO che:

- a) la zonizzazione di piano prevede per l'area interessata dagli interventi di cui al Progetto Preliminare in oggetto la componente funzionale caratterizzante N.D. (Nautica da Diporto);
- b) In base agli "Obiettivi e Criteri" riportati nella scheda Tecnica del Porto Storico: "L'allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico, posta alla base della strategia di Piano, consentirà di perseguire il seguente obiettivo: Realizzazione di un porto turistico";
- c) In base al comma 6 dell'art. 7. (Livello Localizzativo del Piano Regolatore Portuale) delle norme tecniche attuative del piano sono da intendersi ricomprese tutte quelle destinazioni d'uso funzionali al corretto, efficiente ed efficace svolgimento della Funzione Caratterizzante Principale, e pertanto, a solo titolo esemplificativo, sono da ritenersi ammissibili: attività direzionali, di controllo, servizi agli utenti, locali tecnici, guardiole, ecc..

CONSIDERATO che le sagome d'ingombro, le volumetrie e le altezze dei manufatti proposti rientrano con ampio margine in quelle ritenute ammissibili dalla Normativa A.6 di piano, in base ai valori riportati sulla scheda tecnica relativa al sub ambito "Porto Storico".



CONSIDERATO che le destinazioni d'uso di tutte le opere infrastrutturali e di tutti i volumi edilizi risultano funzionali al piano degli ormeggi proposto e quindi alla Componente Funzionale Principale ND.

CONSIDERATO che gli interventi proposti risultano essere organicamente coordinati tra loro rispettando le articolazioni temporali secondo cui si svilupperà il subambito "Porto Storico", ed in particolare tenendo nel giusto conto l'attuale stato di fatto e traguardando i

possibili sviluppi futuri che porteranno alla completa attuazione di tutti gli obiettivi del PRP.

Per tutto quanto sopra riportato, questo Ufficio

**ATTESTA**

la Conformità Urbanistica delle opere, infrastrutturali marittime, infrastrutturali terrestri ed edilizie, inserite all'interno del progetto preliminare in oggetto al vigente strumento di pianificazione : Piano Regolatore Portuale 2004.

Dirigente  
Ufficio Progetti

Ing. Giuseppe Solinas

Dirigente Area Tecnica  
e Pianificazione delle Opere

Ing. Maurizio Marini

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