



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

***Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale***

* * *

Parere n.3402 del 8 Maggio 2020

Progetto:	<p><i>Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>V.A. 49 - Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti</i></p> <p><i>Fase 2</i></p> <p><i>IDVIP 1778</i></p>
Proponente:	<p><i>Autorità Portuale di Civitavecchia</i></p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot. DVA/19779 del 29/07/2019 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali oggi Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo (di seguito Direzione) ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la documentazione inviata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia (di seguito Proponente) con nota prot. 0008973 del 09/07/2019 ai fini del proseguimento della procedura di verifica di attuazione Fase 2 ex art. 185, c. 6 e 7 del Decreto Legislativo 163/2006 sul progetto esecutivo “Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia. Primo Lotto Funzionale: Prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e Traghetti”;

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture” e, in particolare, l'art. 216 “Disposizioni transitorie e di coordinamento”, comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”;

VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “Indirizzi metodologici per la predisposi-

zione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;

CONSIDERATO che:

- la delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, “*Legge obiettivo: I Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i. ai sensi dell’art. 1 della legge n. 443/2001 approva il primo programma delle infrastrutture strategiche e include nell’allegato 1 l’ “*Hub portuale di Civitavecchia*”, successivamente confermato con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 recante “*Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001)*”;
- con la delibera CIPE n. 75 del 29 marzo 2006 è stato assegnato in via programmatica un finanziamento di 30 milioni di euro, in termini di volume di investimenti, per la realizzazione delle “*Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia. Primo Lotto Funzionale: Prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e Traghetti*”;
- il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007 conferma l’intervento “*Hub portuale di Civitavecchia*” tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;
- il DPEF 2008-2012 nella tabella B4, relativa alle “*opere da avviare entro il 2012*”, include il progetto “*Porto di Civitavecchia: 1° lotto*”;
- le opere di cui sopra sono inserite nell’Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio, sottoscritta il 20 marzo 2002, nella quale è previsto il “*potenziamento del porto di Civitavecchia*”;

PRESO ATTO che in relazione al progetto “*Opere strategiche per il porto di Civitavecchia*”:

- in data 20/12/2003 con parere n. 28-CSVIA-PRR- la Commissione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, al progetto preliminare;
- con la Delibera n.103/04 del 20/12/2004 “*1° Programma delle Opere Strategiche (Legge N. 443/2001) Hub Portuale Di Civitavecchia*” il CIPE ha approvato ai sensi dell’art.165 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, i progetti preliminari di dieci opere finalizzate al potenziamento del porto di Civitavecchia, anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale delle opere stesse, individuando tra esse un primo lotto funzionale costituito dal *Prolungamento antemurale C. Colombo, dalla Darsena traghetti e dalla Darsena servizi*, come indicato dall’Autorità Portuale;
- in data 18/01/2006, la Commissione ha verificato l’ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla citata delibera CIPE n.103/04, di cui alla Determinazione Direttoriale acquisita con nota prot. DSA-2006-0001589 del 20/01/2006 di Verifica di Ottemperanza I FASE al Progetto Definitivo;
- in data 07/03/2006, la Commissione ha verificato l’ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla citata delibera CIPE n.103/04, di cui alla Relazione di Ottemperanza al Progetto Definitivo, nella quale viene detto che: “*è verificata la parziale ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità di cui alla citata Delibera CIPE. S’intende per tanto che alcune delle prescrizioni impartite in sede di Progetto Preliminare e non ottemperate nel Progetto Definitivo, impongono il completamento del progetto stesso, da risottoporre alla Commissione per la verifica di ottemperanza.*”;
- con il parere espresso dalla Commissione in data 11/07/2006, è stata completata la verifica di Ottemperanza per il Progetto Definitivo di cui alla Determinazione Direttoriale acquisita con nota prot. DSA-2006-0021173 del 08/08/2006 di Verifica di Ottemperanza II FASE al Progetto Definitivo;
- con la Delibera n.140/2007 del 21/12/2007 e con la Delibera n.2/2008 del 25/01/2008 il CIPE ha approvato ai sensi dell’art.166 del D. Lgs. n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni da attuare in fase di redazione e di realizzazione del Progetto Esecutivo, il Progetto Definitivo;
- con il parere n. 1472 del 28/3/2014 la Commissione ha verificato l’ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni delle Delibere CIPE n.140/2007 e n.2/2008;
- con la Determinazione Direttoriale n. 15194 del 21/05/2014 è stata approvata la positiva conclusione dell’istruttoria di Verifica di Attuazione relativa alla rispondenza del Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo;
- con il parere n. 1471 del 28/03/2014 la Commissione ha espresso parere contrario relativamente alla Procedura ex art. 169, comma 4, del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. – Varianti di cui alla Determina Direttoriale DVA-2014-0011635 del 22/04/2014;

- con il parere n. 1794 del 29/05/2015 la Commissione ha espresso parere positivo relativamente alla Procedura ex art. 169, comma 4, del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. sulla *Variante Perizia 2014*, di cui alla Determina Direttoriale DVADEC-2015-216 del 25/06/2015;
- con il parere n. 2273 del 20/12/2016 e con successiva Determinazione Direttoriale DVA-0000003 del 12/01/2017 è stata determinata la parziale conclusione delle attività di verifica e controllo relativamente alla procedura di Verifica di Attuazione Fase II – ai sensi dei commi 6 e 7, dell’art. 185 del D.Lgs 163/2006 del progetto rispetto alle prescrizioni impartite con Determina Direttoriale n. 15194 del 21/05/2014;
- con il parere n. 2390 del 12/05/2017 la Commissione ha espresso parere di chiarimento sulla prescrizione n. 5 della Determinazione Direttoriale DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 inerente la progettazione degli interventi compensativi relativi agli impatti diretti e indiretti sui Siti di Importanza Comunitaria derivanti dalla realizzazione del progetto;
- con il parere n. 2926 del 18 gennaio 2019 di cui alla Determina Direttoriale DVA-0000053 del 22/02/2019, è stata determinata la parziale conclusione delle attività di verifica e controllo relativamente alla procedura di Verifica di Attuazione Fase II – ai sensi dei commi 6 e 7, dell’art. 185 del D.Lgs 163/2006 del progetto rispetto alle prescrizioni contenute nella Determina Direttoriale n. 3/2017;

VISTA, ESAMINATA e VALUTATA la documentazione trasmessa dal Proponente:

- con nota prot. 0008973 del 09/07/2019, acquisita al prot. CTVA/2019/0002585 del 09/07/2019, recante documentazione prodotta a chiarimento di quanto richiesto nella Determina Direttoriale DVA-DEC-2019-0000053 del 22/02/2019;

CONSIDERATO che l’oggetto del presente parere è la Verifica di Attuazione e il controllo dei lavori, ai sensi dell’art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., riferiti al progetto: *Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti*, al fine di accertare il recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nelle Delibere CIPE n. 140/2007 e n. 2/2008 e nelle Determinazioni Direttoriali n. 3/2017 e n. 53/2019 relative alla Verifica di Attuazione svolta;

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL’ IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

I. RICHIAMI SINTETICI SULL’OPERA

Nell’ambito dello sviluppo del porto di Civitavecchia, in linea con i contenuti del vigente Piano Regolatore Portuale, sono stati individuati una serie di opere di importanza prioritaria per la crescita dell’Hub Portuale di Civitavecchia. Per l’Autorità Portuale di Civitavecchia gli interventi previsti in progetto si collocano nell’ambito delle differenziazioni dei traffici e delle destinazioni d’uso degli accosti e delle aree che permetteranno una netta separazione tra il porto storico e quello destinato al traffico crocieristico, passeggeri e commerciale. Le Opere Strategiche sono state pianificate con lo scopo di favorire l’incremento dei traffici marittimi per consentire al Porto di Civitavecchia di assumere il ruolo di Hub portuale del Tirreno, comportando un sostanziale aumento delle lunghezze di banchina disponibile, l’ottimizzazione e la specializzazione degli accosti e delle aree a terra dedicate.

Questo complesso di opere consente di allontanare dalla città tutto il traffico passeggeri e di completare la trasformazione del Porto Storico in luogo di grande valenza turistica e culturale. Inoltre, tale nuova disposizione, rispetto all’attuale situazione che vede i traghetti collocati nella zona più lontana dall’imboccatura, viene incontro all’esigenza di minimizzare i tempi di ingresso ed ormeggio dei servizi di traghetti fra il continente e la Sardegna. Tali interventi sono stati denominati, pertanto, *“Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia”* e consistono in:

- Darsena Traghetti;
- Darsena Servizi;
- Prolungamento antemurale C. Colombo;

- Prolungamento della banchina n.13;
- Nuovo accesso al bacino storico;
- Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale;
- Pontile mobile di collegamento con l'antemurale traiano;
- Viabilità portuale dedicata principale;
- Riqualificazione delle banchine del bacino storico;
- Molo di sopraflutto.

Nell'ambito delle Opere Strategiche, prioritaria è la realizzazione del prolungamento dell'Antemurale Colombo nonché quella delle Darsene Traghetti e Servizi in quanto da esse dipende la rivisitazione dell'assetto del porto nel suo complesso che comporterà l'auspicata separazione del turismo (diporto e crociere) ospitato nel porto storico, prossimo all'abitato di Civitavecchia, dai traffici commerciali e dalle attività industriali allodati, invece, nel porto operativo sito a nord dell'ambito suddetto. Nell'ambito del citato complesso di opere il prolungamento dell'Antemurale Colombo ha la fondamentale funzione di proteggere dal moto ondoso la darsena per i traghetti, consentendo un'adeguata operatività degli accosti e di assicurare idonee condizioni di sicurezza nelle fasi di ingresso e di uscita dal porto. Tale prolungamento consente di limitare il numero degli ormeggi e delle banchine non operativi del bacino per traghetti e di contenere la durata di non operatività a soli 1.5 giorni/anno. Inoltre, la disposizione planimetrica della nuova diga nasce dall'esigenza di agevolare il transito in ingresso e in uscita delle navi che fruiranno delle infrastrutture portuali con particolare riferimento alle navi da crociera che raggiungono notevoli dimensioni.

La Darsena Traghetti si inserisce nell'ambito degli interventi volti ad effettuare lo spostamento del traffico passeggeri nella zona nord del porto. La darsena permetterà l'attracco di 7 navi traghetto per mezzo di 3 pontili di ormeggio e del tratto di banchina ad essi paralleli confinante con la Darsena Servizi, di una nave da crociera presso il fronte di accosto sporgente e di una ulteriore nave presso il fronte banchina del Terminal Granaglie che potrà essere o una nave per il traffico di granaglie oppure una nave traghetto.

La Darsena Servizi è ubicata nell'area delimitata verso sud dalla Darsena Traghetti e verso nord dalla futura Darsena Energetica Grandi Masse (Piano Regolatore Portuale del 2004); gli spazi a mare e a terra saranno dedicati alle Forze dell'Ordine e ai Corpi Militari di stanza nel Porto di Civitavecchia (Guardia di Finanza, Carabinieri, Guardia Costiera, Vigili del Fuoco), agli Operatori Portuali (ormeggiatori, piloti, rimorchiatori), ai servizi di manutenzione dei mezzi marittimi (officine meccaniche dotate di darsena travel - lift), ai servizi di bunkeraggio, al mercato del pesce, nonché all'ormeggio della flotta peschereccia .

DESCRIZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO

L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione delle seguenti opere:

- Prolungamento Antemurale Colombo;
- Dragaggio;
- Realizzazione della Darsena Servizi;
- Realizzazione della Darsena Traghetti.

RISPONDEZZA PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DEFINITIVO

Il Proponente dichiara che *"Ai sensi dell'art. 93 comma 5 del Dlgs 163/2006 e s.m.i. il progetto esecutivo è stato redatto in sostanziale conformità al progetto definitivo ed alle autorizzazioni e pareri acquisiti su tale livello progettuale. Le modifiche intervenute sul livello esecutivo possono rapportarsi ad opere stralciate ed a lavorazioni variate"*.

In particolare, le opere stralciate sono di seguito elencate:

- Viabilità
- Pavimentazioni dei piazzali (Darsena Servizi e Darsena Traghetti);
- Syncro-Lift (Darsena Servizi);
- Impianti fluido meccanici (rete fognaria, raccolta acque meteoriche, reti idriche, antine impianti a gas, oleodotti) a servizio dei piazzali (Darsena Servizi e Darsena Traghetti);
- Impianti elettrici (cabine, rete MT e BT, rete illuminazione esterna, rete telefonica, rete dati).

Prolungamento Antemurale C. Colombo

Realizzato all'estremità nord della diga foranea, si svilupperà in direzione NO-SE, assumendo un andamento leggermente inclinato verso ovest rispetto alla restante parte della diga stessa. Il prolungamento, lungo circa 413 m complessivi, è finalizzato a proteggere la Darsena Traghetti dal moto ondoso incidente e, al tempo

stesso, ad agevolare l'ingresso e l'uscita delle navi di maggiori dimensioni che fruiscono del porto, quali le navi crociera. Sarà realizzato con 14 cassoni cellulari in calcestruzzo armato, eretti su uno scanno di fondazione come il tratto di diga attualmente in fase di realizzazione. E tuttavia, rispetto a quanto accade per detto tratto in esecuzione, i cassoni del prolungamento saranno caratterizzati da una profondità di imbasamento maggiore (- 22m s.l.m.m.) al fine di ridurre i costi e di minimizzare i tempi di esecuzione. Lo scanno di fondazione sarà costituito in massi naturali di prima categoria, protetti sul lato mare da una mantellata di massi naturali di terza categoria disposti in doppio strato lungo una pendenza 1 :3 e superiormente da un doppio strato orizzontale di massi naturali di quarta categoria. Sul paramento interno lo scanno presenterà una scarpa pari a 1/2. Il primo cassone di collegamento con l'antemurale esistente, verrà imbasato alla quota -18.50 m s.l.m., mentre i restanti 13 cassoni verranno imbasati alla -22.00 m s.l.m. La quota finale della sovrastruttura è pari a +2,50 m sul l.m.m. sul filo banchina lato porto, mentre lato mare è pari a +2,00 m s.l.m.

Dragaggi

Nell'ambito del progetto è previsto l'approfondimento di una parte dei fondali portuali sia per costituire adeguati piani di fondazione per l'imbasamento dei cassoni banchina, sia per assicurare idonei pescaggi alle navi che dovranno transitare nel porto ed attraccare alle nuove banchine.

- Darsena Servizi
 - o alla quota di -6 m s.l.m. per garantire i pescaggi;
 - o alla quota di -7 m s.l.m. per realizzare gli imbasamenti dei cassoni interni;
 - o alla quota di -16.50 m s.l.m. per realizzare gli imbasamenti dei cassoni esterni
- Darsena Traghetti
 - o alle quote di -10 e -15 m s.l.m. per garantire i pescaggi;
 - o alle quote di -14, -16 e -16.50 m s.l.m. per realizzare gli imbasamenti delle differenti tipologie di cassone;
- Canale d'accesso
 - o alla quota di -17 m s.l.m. per l'adeguamento dei fondali.

I materiali dragati saranno costituiti prevalentemente da calcareniti organogene riconducibili alla formazione di Panchina (percentuale variabile dal 65% all'100% a seconda della zona considerata e con presenza di limi argillosi e depositi sabbiosi).

Il progetto prevede il riutilizzo del materiale di dragaggio per la formazione della colmata e dei terrapieni e per il riempimento delle celle dei cassoni. In particolare i materiali aventi le migliori caratteristiche dal punto di vista geotecnico saranno impiegati per la formazione dei terrapieni di banchina mentre quelli più scadenti saranno utilizzati come "zavorra solida" per il riempimento delle celle dei cassoni.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei materiali il proponente segnala che sono state già eseguite attività di dragaggio nelle aree immediatamente adiacenti a seguito di caratterizzazioni fisico, chimiche e microbiologiche eseguite a norma di legge. I risultati sono stati confrontati con i limiti indicati per i siti a destinazione industriale (colonna B, tab. I All. I al D.M 471/99) e non hanno mostrato nessun superamento dei limiti suddetti. Pertanto i materiali di dragaggio sono risultati compatibili con gli utilizzi previsti nel progetto.

Darsena Servizi

La Darsena Servizi, conformemente al PRP vigente, risulta ubicata tra la Darsena Traghetti e la Darsena Energetica Grandi Masse (D.E.G.M.). Poiché quest'ultima non è ancora stata realizzata si è previsto di proteggere la Darsena Servizi dalle azioni del moto ondoso derivanti da nord, attraverso la costruzione di una diga a gettata, tracciata in modo da non interferire con lo scanno di imbasamento previsto per i cassoni della D.E.G.M. stessa. Tutte le altre opere della Darsena Servizi, cioè le rimanenti opere di difesa esterna e quelle di banchinamento interno, saranno costituiti da cassoni in calcestruzzo cementizio armato.

La Darsena Servizi sarà realizzata attraverso le seguenti opere:

- diga e gettata e cassoni in calcestruzzo armato come opere di difesa esterna;
- cassoni in calcestruzzo per la formazione del banchinamento interno.

La costruzione della Darsena Servizi interesserà uno specchio acqueo avente una superficie pari a circa 130.000 mq. La darsena interna, di forma pressoché trapezoidale e con fondale profondo circa - 6 m s.l.m.m., sarà delimitata su ogni lato di banchine lungo le quali saranno radicati 4 pontili. Disporrà di un syncro-lift e di un travel-lift di supporto alle attività di manutenzione dei mezzi ivi ospitati. Anche la darsena Servizi sarà accessibile dalla viabilità portuale dedicata.

Opere di difesa e banchinamento

Le opere di difesa e contenimento costituenti la darsena si suddividono in 10 distinte tipologie di cassoni cellulari; ne verranno impiegati di diverse tipologie, con dimensioni e caratteristiche differenti, così da assolvere alla funzione a cui sono chiamati, come ad esempio la sola protezione dal moto ondoso (cassoni tipo A), la protezione dal moto ondoso insieme al contenimento del terrapieno (cassoni tipo B, C e D) ed ancora il contenimento del terrapieno insieme alla formazione del fronte banchina d'attracco (tutte le restanti tipologie tranne la G4, costituente il pontile, e la E per la realizzazione dello sporgente ubicato all'imboccatura della darsena).

Piazzali

I piazzali verranno realizzati privi della finitura superficiale costituita dal pacchetto stradale; la quota risulterà dunque inferiore di 0.5 m rispetto a quella dei piani finiti. Per contenere il dislivello esistente tra il piano banchina e la quota dei piazzali sono stati predisposti, a tergo del banchinamento relativo agli attracchi per le Forze dell'Ordine e per i Corpi Militari, un muretto di contenimento provvisorio a gabbionata riempito con scampoli di pietrame. Lungo l'area delimitata dal fronte costituito dai cassoni tipo F ed i cassoni C, D, il raccordo delle quote verrà effettuato mediante la realizzazione di una piccola scarpata .

Darsena Traghetti

La Darsena Traghetti, conformemente al PRP vigente, risulta ubicata fra la Darsena Servizi a nord e la Banchina Nord del Terminal Container (T.C.B.N.) a sud. Realizzata sul luogo dell'attuale darsena "La Mattonara" essa occuperà una superficie di circa 360.000 mq di cui circa 220.000 mq di specchio acqueo e 140.000 mq di aree a terra. L'opera di difesa esterna e le opere di banchinamento interno della darsena saranno costituite prevalentemente da cassoni in calcestruzzo cementizio armato, ad eccezione dei pontili che saranno realizzati tramite un impalcato su pali. Protetta dal moto ondoso incidente tramite il prolungamento dell'antemurale C. Colombo e un molo di sottoflutto radicato sulla Darsena Servizi, sarà prevalente destinata al traffico Ro - Pax. La Darsena Traghetti, realizzata colmando uno specchio acqueo avente una superficie pari a circa 70'000 mq, consentirà di accogliere 9 navi (7 navi traghetto per il traffico passeggeri – traghetti di collegamento con la Sardegna – con profondità di accosto – 10 m s.l.m.m., 1 nave da crociera con profondità di accosto - 10 m s.l.m.m., 1 nave porta rinfuse con profondità di accosto - 15 m s.l.m.m.).

Il futuro progetto di riorganizzazione dei traffici merci e passeggeri prevede la costruzione a terra di una piattaforma alla quota di +2.50 m s.l.m. con aree dedicate all'imbarco, allo sbarco e alle postazioni doganali. Sono previste anche aree di lunga sosta e piazzali di accumulo sia per autoveicoli, sia per mezzi pesanti. Secondo quanto previsto dal PRP vigente, la Darsena Traghetti mostrerà complessivamente una superficie calpestabile pari a circa 150.000 mq e presenterà un filo banchina di lunghezza complessivamente pari a circa 2600 m. L'area a terra sarà accessibile direttamente dalla viabilità portuale principale. Disporrà di servizi di accoglienza per i viaggiatori in transito e per gli operatori del porto.

Banchinamento interno della darsena e pontili di ormeggio dei traghetti

Il banchinamento interno della Darsena Traghetti verrà realizzato con più tipologie di cassoni cellulari in calcestruzzo armato. I pontili di accosto e ormeggio delle navi traghetto, in numero pari a 3, saranno realizzati tramite un impalcato su pali e disteranno circa 130 m sia tra di loro, sia rispetto ai banchinamenti ad essi paralleli. La soluzione tecnica adottata per la realizzazione dei pontili per l'approdo delle navi traghetto consente di non interferire con il ricambio delle acque portuali, vista la ridotta resistenza offerta dai pali alla circolazione idraulica interna alla darsena. Al fine di evitare l'erosione del fondale prodotta dalle eliche delle navi, il piede dei cassoni ubicati in corrispondenza della poppa delle navi all'ormeggio sarà protetto attraverso un idoneo sistema di difesa.

Piazzale

Il piazzale della Darsena Traghetti verrà realizzato privo della finitura superficiale costituita dal pacchetto stradale; la quota risulterà dunque inferiore di 0.5 m rispetto a quella dei piani finiti. La quota del piazzale sarà dunque pari a +2.10 m s.l.m. nel terrapieno pianeggiante a tergo dei cassoni disposti parallelamente alla riva e a lieve scarpata nel terrapieno compreso tra i cassoni della darsena traghetti e quelli della darsena servizi.

Tombamento del fosso del Buonaugurio

La realizzazione della Darsena Traghetti, oltre a fornire nuovi ormeggi tramite banchinamenti e impalcati su pali, prevede la realizzazione a terra di idonei piazzali a servizio degli stessi. Una parte di questi sarà realizzata attraverso il prolungamento e il tombamento dell'attuale canale del Bonaugurio, che si estenderà fino a raggiungere la banchina di riva in corrispondenza del cassone speciale F2. Questo, ubicato tra il Pontile 3 e la Banchina Nord del Terminal Container, fornirà lo sbocco a mare al fosso del Bonaugurio attraverso una finestra creata ad hoc nella parte centrale del cassone stesso. La realizzazione della nuova Darsena Traghetti si concretizza attraverso la costruzione del fronte di banchina per l'accosto in cassoni cellulari nella area di foce dell'attuale fosso del Buonaugurio e con il riempimento del piazzale retrostante con materiale proveniente dai dragaggi. Per garantire la continuità idraulica del fosso, l'attuale canale viene prolungato e tombato per circa 200 m fino a sfociare all'interno della nuova Darsena Traghetti. Il nuovo canale sfocia in mare quasi in corrispondenza dell'angolo delle banchine.

Riconfigurazione perimetrale della vasca di colmata

Per la realizzazione della Darsena Traghetti sarà necessario procedere alla riconfigurazione perimetrale della Vasca di Colmata, e in particolare della parte costituita dal molo di sopraflutto dell'ex Darsena Mattonara. Questa, infatti, dovrà essere arretrata e linearizzata, così da consentire la realizzazione dello scanno di imbassamento e la successiva posa in opera dei cassoni che andranno a formare il banchinamento di riva della Darsena Traghetti.

II. VERIFICA DI ATTUAZIONE II FASE

Con Determinazione Direttoriale n. 15194 del 2014 è stata approvata la positiva conclusione dell'istruttoria di Verifica di Attuazione relativa alla rispondenza del Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE n. 140/2007 del progetto "*Potenziamento hub portuale di Civitavecchia - Primo Lotto interventi funzionali (1° stralcio): Prolungamento antemurale C. Colombo e Darsena traghetti*" e con Delibera CIPE n. 2/2008 del progetto "*Potenziamento hub portuale di Civitavecchia - Primo lotto interventi funzionali (2° stralcio). Darsena servizi*".

Di seguito si riportano i documenti con i quali la Commissione e la Direzione hanno richiesto documentazione tecnica al Proponente nell'ambito della Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 V.A. 49 del progetto: *Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti*.

1. Richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVA (Prot. CTVA/4031 del 20/11/2015)

N°	Richiesta Integrazione	Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata	Commenti e Criticità residue
<i>GENERALI</i>			
	<p>“In premessa della richiesta di integrazioni della ‘CTVIA’ (Prot. DVA-2015-2015-29507 del 25/11/2015) veniva osservato quanto segue: <i>“che la documentazione analizzata contiene uno Studio per la Valutazione di Incidenza con la sola fase di screening... Il documento prodotto riporta che “i dettagli dell’incidenza del progetto e delle misure di mitigazione individuati sono valutati nella successiva FASE II di valutazione appropriata.”</i>”</p>	<p>Nella nuova documentazione analizzata (VINCA 02, Allegato 1 - pg. 40), relativamente alle misure di mitigazione prese in considerazione per limitare la dispersione di sedimento rilasciato durante il dragaggio esternamente al bacino portuale, si legge che "lo studio ha analizzato l'efficacia delle misure di mitigazione ambientale nell'ambito della realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse (DEGM). Tali misure consistono nel suddividere le attività di dragaggio in due fasi principali: nella prima (Fase 1) viene movimentata una quantità di sedimento necessaria per la costruzione della banchina di riva e del molo di sopraflutto, nella seconda (Fase 2) viene rimosso la maggior parte del sedimento per portare l'interno della darsena ad una profondità di – 18 m slmm. In questo modo il 82% del volume da asportare (pari a circa 4,500,000 m3) viene dragato all'interno di una zona protetta dal molo “Carbone” nella parte a nord e dal molo di sopraflutto a sud, limitando di conseguenza la dispersione di sedimento nella zona esterna. I modelli numerici utilizzati in questo studio hanno permesso di mettere a confronto la Fase 2 con l'ipotesi di rilascio dell'intero quantitativo di materiale da movimentare (pari a circa 5,340,000 m3) in assenza del molo di sopraflutto (Scenario DEGM_TOT).</p> <p>Sulla base di quanto sopra riportato si prende atto di quanto segue (VINCA 02, Allegato F - pg. 23): “I risultati delle simulazioni dimostrano che la quantità di sedimento fine che si disperde a nord e a sud del porto di Civitavecchia durante la Fase 2 è circa la metà di quella movimentata nello scenario DEGM_TOT. La presenza del molo di sopraflutto induce la deposizione di una grande quantità di sedimento nella zona limitrofa al punto di rilascio. Nello scenario DEGM_TOT si può vedere infatti come le aree con un alto tasso di sedimentazione generate nelle condizioni di Libeccio e di Mezzogiorno siano più estese di quelle calcolate durante la Fase 2.</p> <p>Anche gli effetti potenziali prodotti sulle specie e sugli habitat presenti nei due SIC analizzati risultano fortemente ridotti. Nella parte meridionale del SIC IT60000005 si passa da una moderata (tra 40 % e 80 %) ad una bassa (tra 5 % e 40 %) probabilità di contrarre alti impatti in presenza del molo di sopraflutto. Durante la Fase 2 elevati livelli di impatto si verificano esclusivamente all'interno della darsena che costituisce quindi una barriera di protezione idonea a prevenire potenziali impatti negativi sulle specie e sugli habitat prioritari presenti all'interno dei SIC analizzati.”</p>	<p>ESAUSTIVO</p>
1	<p><i>Con riferimento al decreto VIA 923/2002, “La Frasca” viene definita “l’elemento di maggior pregio ambientale sull’area e per la quale si evidenziano la destinazione a tutela integrale prescritta dal PTP n.2 e l’esistenza di diversi vincoli ambientali di altrettanta inedificabilità e si ribadiscono le prescrizioni contenute nel precedente decreto VIA 2935/97. In riferimento alla determinazione A05261 del 21/06/2013...</i></p>	<p>Il Proponente riporta nella Relazione di sintesi (Allegato 2.0- allegati n.2.1-2.2-2.3-2.4-2.5-2.6-2.7-2.8-2.9) in maniera dettagliata l’iter autorizzativo al quale il progetto di Riqualificazione “La Frasca” è stato sottoposto e lo stato di attuazione dello stesso. Inoltre nel paragrafo 4.1 relativo alla Fase 4 Compensazioni è riportata una sintesi del progetto con relativo stato di avanzamento complessivo dei lavori.</p>	<p>ESAUSTIVO</p>
2	<p><i>Nell’ambito della descrizione del SIC IT6000006 “Fondali tra punta Pecoraro e Capo Linaro” viene citata la presenza “in questo territorio a circa 1-2 km dalla costa “della ZPS</i></p>	<p>Il proponente riporta nell’Allegato 6 alcune considerazioni in riferimento alla ZPS IT6030005, specificando le motivazioni per cui non ha ritenuto di dover procedere ad una valutazione di incidenza.</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Si sottolinea l’opportunità di</p>

	<p>IT6030005. Tale comprensorio collinare sub costiero di estrema importanza naturalistica, ospita significative presenze di tutti i gruppi zoologici. In particolare si sottolinea la presenza dei rapaci forestali diurni e di mammiferi carnivori. Sono presenti emergenze fitogeografiche” All’interno del documento non è presente alcuna valutazione di incidenza sul sito suddetto. Si richiede di produrre tale Valutazione di incidenza.</p>	<p>“Non si è ritenuto di dover procedere ad una valutazione di incidenza specifica alla luce di alcune considerazioni di seguito riportate:</p> <p>1. Le opere a cui ci si riferisce la VINCA, in nessun modo possono avere un qualsiasi tipo di incidenza sugli obiettivi di conservazione per la quale la ZPS è stata istituita. Infatti, le opere di progetto sono previste in mare in ambito portuale o nelle sue immediate vicinanze, esse vengono eseguite ad una distanza quasi sempre maggiore ai 5 km dai confini della ZPS.</p> <p>2. La ZPS è costituita da un comprensorio collinare sub□costiero dove, in particolare, si sottolinea la presenza di emergenze fitogeografiche terrestri, di rapaci forestali diurni e di mammiferi carnivori. Nulla fa riferimento all’ambiente marino dal quale peraltro la ZPS è separata da una fascia di territorio che comprende l’intera città di Civitavecchia, gli abitati di Santa Marinella e Santa Severa più a sud e l’autostrada Civitavecchia □ Roma.</p> <p>3. Solo una piccola parte delle opere in progetto, il “Nuovo accesso al Bacino storico: apertura a sud”, si posiziona ad una distanza inferiore ai 5 chilometri dalla ZPS, ma l’area di sovrapposizione, come rappresentato dagli elaborati cartografici allegati è pari a 537 ettari.</p> <p>4. Tale superficie costituisce meno dell’1% della superficie totale occupata dalla ZPS: Cod. IT6030005 pari a 67.573 ha (vedere elaborati cartografici allegati).</p> <p>5. Alla luce del punto precedente è stato fatto riferimento anche al documento edito dal MATTM intitolato “Le misure di compensazione nella direttiva Habitat” nel quale si trova un paragrafo dedicato a spiegare come valutare la significatività delle incidenze sugli habitat. Premesso che nel paragrafo ci si riferisce ad una eventuale incidenza diretta sugli habitat, in esso si dice che “nelle guide metodologiche della Commissione europea viene dedotto che un valore inferiore all’1% potrebbe essere considerato come soglia di non significatività dell’incidenza”. Pertanto, partendo dal presupposto che si ritiene inesistente la probabilità che l’opera, che interessa esclusivamente habitat marini, possa avere un’incidenza negativa sia diretta che indiretta sugli obiettivi di conservazione per la quale la ZPS è stata istituita, ed inoltre, valutando anche per il principio di precauzione che una ipotetica, ma confermiamo impossibile, interferenza sarebbe eventualmente potuta essere di tipo indiretto ed avrebbe interessato una porzione inferiore all’1% della ZPS, l’idea di una VINCA specifica è stata esclusa.”</p> <p>Allegato n.1: Studio per la Valutazione di Incidenza dei piani e progetti finalizzati allo sviluppo dell’Hub portuale di Civitavecchia</p> <p>Fase 1: Screening – Integrazione 1 - (All. 6 Considerazioni in riferimento alla ZPS IT6030005)</p>	<p>svolgere una VINCA per ogni singolo sito interessato direttamente o indirettamente dalle opere di progetto e come la mancanza di incidenze sul sito è fornita dall’esito dello screening (FASE I della VINCA).</p>
3	<p>Si richiede, come prevede la metodologia suggerita dalla Commissione Europea (“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites, Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC” redatto dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente),</p>	<p>Vedi richiesta integrazione n. 2.</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Vedi richiesta integrazione n. 2.</p>

	<p>di effettuare, per ciascun sito Natura 2000 che rientri in un'area di 5 km di distanza dalle opere di progetto, una valutazione di incidenza anche alla luce del principio di precauzione sempre sancito dalla Commissione. Inoltre si chiede di fornire opportuna cartografia, a scala opportuna, che metta in relazione le opere in progetto con la ZPS IT6030005.</p>		
<p>ANALISI DELLE PORTATE LIQUIDE E SOLIDE DEGLI APPORTI FLUVIALI</p>			
1	<p>Data la grande incertezza insita nelle formule empiriche per la valutazione del trasporto solido, sia al fondo che in sospensione, si ritiene opportuno che il Proponente utilizzasse, oltre alla formula di Van Rijn, anche altre formule proposte nella letteratura tecnico scientifica.</p>	<p>Come richiesto dalla Commissione è stata effettuata la valutazione del trasporto solido con altre formulazioni (Engelud-Hansen e Ackers-White).</p>	<p>ESAUSTIVO</p>
2	<p>Si rileva che la valutazione della portata liquida con la formula di Turazza, per i corsi d'acqua minori che, a parte il Fosso del Prete, hanno comunque estensioni non trascurabili dell'ordine di 30-40 km² in base alla quale è stimato il trasporto dei sedimenti, non presenta il medesimo grado di approfondimento utilizzato per la valutazione della dispersione e la sedimentazione degli stessi sedimenti nell'ambiente marino. Il trasporto dei sedimenti costituisce la condizione al contorno nei modelli numerici per la valutazione della dispersione degli stessi in mare e pertanto ne condiziona totalmente i risultati. Per la dispersione dei sedimenti, infatti, si utilizzano diversi moduli di un modello matematico tridimensionale molto complesso denominato DELFT3D. Si ritiene opportuno l'utilizzo di modellistica idrologica afflussi-deflussi distribuita o semi-distribuita in continuo (cioè non solo riferita ad eventi di piena) per i corsi d'acqua minori, che consentirebbe una stima della serie delle portate liquide, a partire da serie di precipitazioni a scala giornaliera o sub-giornaliera, in linea con la metodologia utilizzata per i fiume Marta e Mignone (dove sono state utilizzate le serie storiche delle portate rilevate) e maggiormente coerente con il livello di complessità della modellazione 3D della dispersione dei sedimenti in ambiente marino.</p>	<p>Il Proponente spiega che per quanto riguarda l'utilizzo della formula di Turazza è da specificare che i dati pluviometrici del Servizio Idrografico sono giornalieri (mm/giorno) e i tempi di corrivazione dei corsi d'acqua minori sono inferiori alle 5 ore. Per calcolare la portata massima attesa istantanea è stato utilizzato il tempo di corrivazione assumendo che la durata degli eventi piovosi sia minore o uguale al tempo di corrivazione stesso. Tale ipotesi è supportata dai dati di pioggia registrati con cadenza oraria dalla centralina meteo dell'Autorità Portuale di Civitavecchia che evidenzia come negli ultimi 5 anni gli eventi piovosi di maggiore intensità non mostrano una durata superiore a 6 ore.”</p>	<p>ESAUSTIVO</p>
<p>ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSO E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE</p>			
1	<p>Raccolta ed analisi dei dati con metodologia P.E.D.A.S. Nella relazione VINCA01 si afferma che per "analizzare e prevedere gli effetti potenziali derivanti dalle attività di dragaggio sulle aree marine costiere ad elevato valore ecologico" è stata applicata la "metodologia P.E.D.A.S. (Potential Effects of Dredged Activities on SIC)" secondo cui la raccolta e l'analisi dei dati si basa su un "approccio multidisciplinare costituito da acquisizioni di dati in situ, osservazioni satellitari e simulazioni numeriche". Tuttavia, dalla documentazione esaminata non si evince un vero e proprio collega-</p>	<p>Viene evidenziato, a partire dal diagramma di flusso dei dati acquisiti all'interno del progetto PEDAS (riportato nella VINCA-Fase I, pag. 10 nello Schema 3.1) come le osservazioni in situ e da remoto vengono utilizzati nei modelli idrodinamici (DELFT3DFLOW e SWAN) e di dispersione del sedimento (DELFT3D-WAQ). In particolare, viene fornita una descrizione più dettagliata relativa alle caratteristiche dei dati acquisiti (dati anemometrici, ondametrici, correntometrici, parametri fisici della colonna d'acqua, rateo di sedimentazione) nel progetto PEDAS e al loro impiego all'interno dei modelli numerici. Si afferma poi che, "a causa del breve tempo a disposizione, per terminare lo studio (3 mesi), il confronto tra il tasso di sedimentazione acquisito dai depositi e i risultati</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> <p>Relativamente ai criteri di integrazione delle diverse tipologie di dati utilizzati, i chiarimenti forniti possono considerarsi esaustivi, fatta eccezione per il</p>

	<p>mento tra i dati disponibili (misure in situ, osservazioni satellitari e risultati di modelli matematici). Inoltre, nell'ambito della metodologia P.E.D.A.S. circa l'integrazione delle diverse tipologie di dato analizzate, risulta opportuno, ai fini della valutazione degli effetti potenziali sui due SIC (IT600000S e IT6000006) delle attività di dragaggio, riportare in maniera chiara i criteri di integrazione utilizzati.</p> <p>Nella documentazione esaminata si propone l'utilizzo di "un apposito DataBase, fruibile tramite piattaforma GIS (Geographic Information Systems), al fine di analizzare, elaborare e rappresentare l'evoluzione del progetto in ambito geografico".</p> <p>Tuttavia, in merito alla modalità di archiviazione e gestione dei dati rilevati, siano essi di telerilevamento o misure in situ, per poter garantire la replicabilità e la standardizzazione dei dati ambientati e per ottimizzare ogni futura azione di monitoraggio e valutazione ambientale, è necessario utilizzare la massima chiarezza sugli algoritmi, i sensori e le procedure che accompagnano l'uso e l'interpretazione delle misure acquisite, anche relativamente agli standard di archiviazione e pubblicazione dei dati e dei prodotti attesi."</p>	<p>ottenuti con il modello di dispersione" richiede "circa un mese".</p> <p>Invece, per quanto riguarda l'archiviazione e gestione dei dati raccolti nell'ambito del progetto PEDAS si afferma che "saranno utilizzati delle metodologie conformi con gli standard vigenti (INSPIRE, ISO) per garantire la comparabilità e l'interoperabilità dei sistemi di gestione e scambio dei dati".</p>	<p>dato del rateo di sedimentazione. Infatti, l'analisi di confronto tra il tasso del rateo di sedimentazione acquisito con la tecnica adottata e i risultati ottenuti con il modello di trasporto, è rimandata alla valutazione della documentazione successiva.</p>
2	<p>Relativamente alla risoluzione del modello di calcolo impiegato nello studio per la VINCA si osserva che:</p> <p>a. la risoluzione spaziale del dominio di calcolo (che si "estende lungo il tratto di costa compreso tra Montalto di Castro, a Nord e Torre Flavia a Sud, e nella zona a largo fino alla batimetrica -400m circa") non viene specificata e/o giustificata, sia per il modello a scala di area vasta che per quello a scala di dettaglio (aree SIC).</p> <p>b. riguardo alla risoluzione verticale del dominio di calcolo, nella documentazione si specifica che "la griglia del modello DELFT3D-FLOW è costituita da 10 strati verticali di spessore costante". Tuttavia, i risultati numerici, presentano elaborazioni relative ad un unico strato e la profondità non viene specificata.</p> <p>Pertanto si evidenzia la necessità di specificare e giustificare la risoluzione spaziale e verticale del dominio di calcolo."</p>	<p>La griglia curvilinea alle differenze finite, adottata sia per il modello DELFT3D-FLOW sia per il modello SWAN, consente di avere una maggiore risoluzione nelle zone costiere.</p> <p>È stato deciso di aumentare la risoluzione spaziale nel tratto di costa compreso tra i due SIC che include anche il porto di Civitavecchia. La dimensione degli elementi passa da 30 m in corrispondenza della zona di dragaggio a circa 100 m nella zona dei SIC. La griglia è inoltre costituita da 10 strati verticali di uguale spessore (coordinate sigma).</p> <p>Si afferma che "il breve tempo a disposizione per terminare lo studio (3 mesi) non ha consentito di effettuare un'accurata analisi per definire un'appropriata risoluzione orizzontale e verticale del modello" e che quest'ultima richiede un ulteriore tempo di "1 mese".</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali Il Proponente, pur avendo fornito maggiori informazioni sulla discretizzazione del dominio di calcolo, non ha condotto un'adeguata analisi di sensitività per definire un'appropriata risoluzione orizzontale e verticale del modello.</p>
3	<p>Nello studio per la VINCA (VINCA01) non si tiene conto di eventuali fenomeni di stratificazione verticale della colonna d'acqua che potrebbero interferire con la dinamica dei sedimenti.</p> <p>La stratificazione verticale delle correnti, qualora presente, può incidere sull'andamento e sull'estensione dei processi di trasporto e deposizione dei solidi sospesi comportando possibili ripercussioni ambientali anche gravi (ad es.: incremento dei livelli di torbidità, eutrofizzazione, ricoprimento, ecc.).</p>	<p>Lo studio della circolazione delle correnti marine è stato effettuato trascurando il fenomeno di stratificazione della colonna d'acqua in quanto il periodo in cui sono state svolte le indagini <i>in-situ</i>, utilizzate come dato di input per il modello idrodinamico, è caratterizzato da condizioni di mescolamento.</p> <p>"Il breve tempo a disposizione per terminare lo studio (3 mesi) non ha consentito di effettuare il rilievo dei parametri fisici della colonna d'acqua durante il periodo estivo", per eseguire il quale vengono richiesti 6 mesi."</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p>

	<p><i>Pertanto, si evidenzia l'importanza di uno studio della circolazione dell'area interessata dall'intervento che tenga conto dei fenomeni di mescolamento e ricircolo della colonna d'acqua, ai fini di una corretta valutazione della dinamica dei solidi sospesi e dei loro possibili effetti sulle specie e habitat che caratterizzano i SIC, anche alla luce della "condizione fondamentale" dell'UE, che richiede che "la nuova VINCA dovrà valutare tutti gli effetti, sia diretti che indiretti, che potrebbero essere prodotti su specie e habitat presenti nel sito in questione ..." (prot. DVA-2015-2045 del 23/01/2015)."</i></p>		
4	<p><i>Dallo studio per la VINCA non si evince se il rateo di sospensione (W_0, in $kg/m^3/s$), stimato per le diverse attività di dragaggio mediante applicazione della formula di Hayes and Wu (2001), sia stato introdotto come termine sorgente dei modelli di trasporto, utilizzando l'approccio modellistico tridimensionale a strati o integrato lungo la verticale.</i></p> <p><i>Inoltre, si osserva che per le diverse fonti di emissione di sedimento simulate (fiumi, dragaggio 1LF, DEGM e 2LF) è stata ipotizzata la medesima durata di rilascio dei sedimenti in colonna d'acqua, pari a 2 giorni. Tale durata, non può essere considerata realistica ai fini di una stima dei potenziali effetti sull'ambiente dovuti alla dispersione e sedimentazione dei sedimenti risospesi dalle attività di dragaggio, in quanto, non tiene conto del periodo complessivo delle attività di dragaggio in funzione dell'effettivo volume dei sedimenti da dragare (1.346.707,86 m^3 per il 1LF, 5.340.000 m^3 per la DEGM e 104.000 m^3 per il 2LF. Alla luce di ciò, si ritiene che gli scenari di dragaggio debbano essere implementati tenendo conto, oltre che delle informazioni già fornite sulle modalità operative (tipo di draga, localizzazione della sorgente di dragaggio, natura del sedimento dragato e della frazione granulometrica rilasciata in colonna d'acqua), anche delle tempistiche delle operazioni di dragaggio che siano funzionali a modellare il rateo di risospensione rispetto al volume totale dei sedimenti da dragare."</i></p>	<p>... Il rilascio di sedimento dalle diverse fonti considerate nello studio (fiumi, 1LF, DEGM e 2LF) avviene in modo uniforme sull'intera colonna d'acqua. La scelta di impostare un breve periodo di tempo per il rilascio di sedimento (2 giorni) e per la durata degli scenari di simulazione (3 giorni) risulta in accordo con Johnson et al. (2000) il quale afferma che per valutare efficacemente gli effetti del dragaggio sulla componente ambientale, i modelli dovrebbero essere in grado di eseguire più simulazioni in un tempo relativamente breve in modo da valutare quali tra le possibili alternative ha una minore probabilità di produrre impatti negativi. In tale ambito per tener conto dei diversi volumi dei sedimenti da dragare per la realizzazione delle tre opere (1LF, DEGM e 2LF), è stato ipotizzato un diverso rilascio di materiale fine ... Tuttavia come riportato da SKM (2013) risulta più realistico analizzare la dispersione dei sedimenti a lungo termine (oltre 12 mesi) al fine di valutare gli effetti relativi sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi marini. Il tempo previsto per lo svolgimento di tale attività è di circa 3 mesi e consentirà di valutare le variazioni stagionali allo scopo di supportare le migliori tempistiche per gli ipotetici periodi di dragaggio.</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p>
5	<p><i>La stima degli impatti potenziali sugli habitat e sulle specie protette all'interno dei SIC IT6000005 e IT6000006, è stata effettuata attraverso la messa a punto dell'indice D3I, che integra i risultati delle simulazioni della dispersione del sedimento proveniente da fonti naturali (fiumi) e antropiche (dragaggi)" per scenari numerici della sola durata di 2 giorni.</i></p> <p><i>È noto che, ecosistemi come la Posidonia Oceanica, si trovano spesso a coesistere con alti valori dei solidi sospesi (o di torbidità) e dei tassi di sedimentazione per cause naturali,</i></p>	<p>L'indice D3I viene ...calcolato considerando due valori soglia che definiscono tre classi di impatto (alta, media e bassa) e la probabilità legata agli eventi meteomarinari che, per mezzo del modello DELFT3D-WAQ, hanno permesso di definire la concentrazione di solido sospeso e il tasso di sedimentazione nell'area occupata dai due SIC.</p> <p>L'utilizzo di questo indice consente di definire principalmente l'intensità, l'estensione e la frequenza dell'impatto sugli habitat e sulle specie prioritarie presenti nei due SIC. La durata dell'impatto deve essere valutata invece con simulazioni più lunghe (oltre 1 anno) rispetto a quelle svolte nel presente lavoro (2 giorni) seguendo, per esempio, la metodologia riportata in Feola et al. (2015) che al momento della redazione di questo studio non era stata ancora pubblicata. Tuttavia il breve tempo a disposizione (3 mesi) non</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p>

	<p>soprattutto durante il periodo invernale in genere caratterizzato da livelli maggiori dell'energia del moto ondoso e del trasporto solido fluviale.</p> <p>La scelta di impostare la durata degli scenari di simulazione di trasporto pari a 2 giorni, non appare idonea al fine di "analizzare gli impatti connessi con la realizzazione delle opere previste dal PRP del 2004". In particolare, i valori così ottenuti, mediante il calcolo dell'indice D3I, integrano i risultati della dispersione del sedimento proveniente dalle attività di dragaggio con quello proveniente dai corsi d'acqua per uno scenario di simulazione non sufficientemente esteso da consentire di valutare "... la durata, l'intensità, l'estensione e la frequenza dell'impatto sulle aree SIC ..." in relazione con "le curve dose-riposta specifiche per <i>Posidonia oceanica</i>, coralligeno e <i>Pinna nobilis</i> disponibili in letteratura", in accordo a quanto specificato nella documentazione propedeutica alla VINCA.</p> <p>Pertanto, è opportuno considerare una durata della simulazione sufficientemente estesa da consentire di definire una più realistica variabilità dei valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione a scala locale, allo scopo di una corretta individuazione delle aree dei SIC a maggiore rischio di impatto.</p>	<p>ha consentito di estendere la durata delle simulazioni nei diversi scenari analizzati", attività che richiede tempi di svolgimento pari a circa 3 mesi.</p>	
6	<p>Nello studio per la VINCA si legge che "i valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione che delimitano le tre classi di impatto (CLASSE 1: "Basso impatto", CLASSE 2: "Medio impatto", CLASSE 3: "Alto impatto") sono stati scelti in maniera arbitraria, senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza della <i>Posidonia oceanica</i>, della <i>Pinna Nobilis</i> e delle biocostruzioni coralligene che, allo stato attuale delle conoscenze, non risultano ancora ben definiti".</p> <p>Si ritiene, però opportuno che, i risultati numerici (che dovranno essere ottenuti considerando una durata della simulazione sufficientemente estesa,) vengano impiegati per definire i range di variabilità locale dei valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione (in condizioni naturali). Tali range dovranno, quindi, essere utilizzati per delimitare classi di impatto sito-specifiche (CLASSE 1: "Basso impatto", CLASSE 2: "Medio impatto", CLASSE 3: "Alto impatto") ed essere funzionali alla valutazione degli impatti generati sulle aree SIC dalle diverse pressioni esaminate (realizzazione delle attività previste nel PRP 2004 (LF1, DEGM, LF2))."</p>	<p>Al momento nell'indice D3I, le tre classi di impatto sono state scelte in maniera arbitraria, senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza della <i>Posidonia oceanica</i>, della <i>Pinna nobilis</i> e delle biocostruzioni coralligene che allo stato attuale delle conoscenze non risultano ancora ben definiti. Di conseguenza i risultati dell'indice D3I definiscono quale tra le quattro sorgenti considerate ha una maggiore probabilità di impatto all'interno dei due SIC analizzati. Sulla base delle considerazioni fatte nel punto precedente, risulta opportuno definire range di variabilità locale stimati attraverso risultati numerici ottenuti con una durata delle simulazione sufficientemente estesa e utilizzare soglie critiche più realistiche che si basano sui dati bibliografici. Tuttavia, il breve tempo a disposizione per terminare lo studio (3 mesi) non ha consentito di estendere la durata delle simulazioni nei diversi scenari analizzati" per incrementare la quale viene richiesto un tempo ulteriore di 3 mesi.</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p>
7	<p>Nella studio per la VINCA si fa riferimento alla validazione dei modelli numerici, senza fornire sufficienti dettagli sulle modalità in cui essa viene eseguita. La calibrazione del mo-</p>	<p>I risultati del modello DELFT3D-FLOW sono stati confrontati con i dati correntometrici misurati mediante ADCP; mentre l'altezza d'onda significativa calcolata con il modello SWAN è stata paragonata con quella acquisita dalla boa ondamentrica "near-</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive</p>

	<p>dello non viene descritta. Inoltre, nella documentazione esaminata, non viene descritta la metodologia adottata per la scelta delle 10 stazioni di misura della corrente mediante ADCP e delle 4 campagne di rilevamento. Considerato quanto sopra, si ritiene opportuno riportare una descrizione completa della metodologia e dei risultati delle operazioni di calibrazione e validazione dei modelli. Inoltre, nell'ambito di una validazione del modello si ritiene opportuno utilizzare dati sperimentali che siano rappresentativi di un clima correntometrico annuale che tenga conto delle caratteristiche di stagionalità.</p>	<p>shore". Le stazioni di misura della corrente marina sono state posizionate rispettando una distribuzione spaziale omogenea nelle zone occupate dai due SIC (10 in corrispondenza del SIC a nord e 10 in quello a sud) al fine di riprodurre in maniera accurata la distribuzione del campo idrodinamico nell'intera area interessata dagli impatti. Considerando che lo studio è stato svolto in circa 3 mesi non è stato possibile validare il modello DELFT3D-FLOW utilizzando misure di corrente marina rappresentative di un clima correntometrico annuale. Il tempo previsto per lo svolgimento delle misure delle correnti marine e per la successiva validazione del modello idrodinamico è di circa 6 mesi.</p>	<p>fasi progettuali</p>
8	<p>Nella documentazione esaminata, non viene descritta la metodologia di ricostruzione dell'andamento batimetrico utilizzato per l'implementazione dei modelli. A tal proposito si legge che per le indagini sulla natura morfologica e sedimentologica del fondo in corrispondenza dei SIC e dello stato qualitativo della P. Oceanica (mediamente compresa tra le batimetriche -5m e massimi di circa -25 m nel SIC IT6000005 e tra un minimo di 5-10 m e un massimo di 25-30 m nel SIC IT6000006) è stato utilizzato un Side Scan Sonar. Non si evince però se i risultati delle indagini siano stati impiegati o meno nella costruzione delle batimetrie di dettaglio, sia per la fase di set up che per la calibrazione dei modelli. Inoltre, si osserva che alcuni dei dati di campo acquisiti quali: T, S, e solidi sospesi, non sono stati considerati in fase di set-up dei modelli numerici. Pertanto, si richiede di descrivere la metodologia di ricostruzione dell'andamento batimetrico implementato nei modelli ed utilizzare i rilievi di dettaglio in fase di calibrazione. Inoltre, si ritiene necessario precisare il rapporto tra la raccolta dei dati di campo e il set up degli scenari di simulazione, al fine di poter ottenere risultati dei modelli che siano rappresentativi di casi reali.</p>	<p>Nei modelli numerici l'andamento batimetrico è stato ricostruito utilizzando misure di dettaglio nella zona costiera (nel range batimetrico 0-30 m tra Punta S. Agostino e Capo Linaro), effettuate nel recente passato dall'Autorità portuale di Civitavecchia e dal Laboratorio di Oceanologia Sperimentale ed Ecologia Marina. Nelle altre zone del dominio di calcolo è stata utilizzata la batimetria delle carte nautiche ("dal Promontorio dell'Argentario a Capo Linaro" per la parte a nord e "da Capo Linaro a Capo d'Anzio" nella zona a sud). I dati presenti nei due datasets sono stati successivamente integrati ed interpolati nei punti della griglia di calcolo dei modelli numerici utilizzando la tecnica di Kriging. Non sono stati raccolti o utilizzati altri dati batimetrici per la calibrazione dei modelli.</p> <p>Dal momento che il modello idrodinamico non ha tenuto conto dei fenomeni di mescolamento e ricircolo della colonna d'acqua, i dati di temperatura e di salinità acquisiti durante il periodo di indagine non sono stati forniti in input al modello. I valori di solido sospeso provenienti dalle campagne di monitoraggio in-situ, dalle stazioni fisse e dalle osservazioni satellitari sono stati integrati attraverso la tecnica DINEOF e utilizzati come condizioni iniziali nel modello DELFT3D-WAQ.</p>	<p>ESAUSTIVO</p>
9	<p>"Nello studio per la VINCA si legge che i risultati acquisiti mediante l'applicazione del metodo PEDAS, "potranno essere utilizzati per predisporre un idoneo piano di campionamento per monitorare le componenti abiotiche e biotiche dell'ecosistema marino nelle fasi ante, durante e post operam e per scegliere le opportune attività di mitigazione sia in prossimità della fonte, sia in corrispondenza delle specie ed habitat da salvaguardare" (VINCA01).</p> <p>Inoltre, nonostante quanto prescritto nel parere del Ministero dell'Ambiente (Dec-2002-6923) "[...] appare necessario, ... che nelle varie fasi di realizzazione dell'opera si tenga conto del rischio di diffusione dei sedimenti anche in aree esterne agli ambiti di lavorazione, in particolare, durante le attività di dragaggio" e che (Dec-2002-6923) "... il dragaggio dovrà</p>	<p>Nella nuova documentazione analizzata (VINCA 02, Allegato 3, pg. 21), relativamente alle attività di monitoraggio si riporta che esse "... si articoleranno in tre diverse fasi e terranno conto di tutte le matrici ambientali marine potenzialmente impattate dall'operatività del cantiere e dell'opera".</p> <p>Relativamente alla Fase ante operam si legge che verrà condotta l'analisi "... del campo idrodinamico, in diversi scenari meteo marini ..." e "... della dispersione del sedimento ... finalizzata alla definizione del piano di campionamento e allo studio del ricircolo di acqua all'interno delle strutture portuali per prevenire fenomeni di accumulo di sostanze inquinanti, che possono deteriorare la qualità del corpo idrico e innescare processi che alterano l'equilibrio ecologico dell'ambiente (es. eutrofizzazione)."</p> <p>Relativamente alla Fase "Cantiere", si legge che saranno condotte le attività di (VINCA 02, Allegato 3, pg. 23) "... validazione dei modelli idrodinamici (DELFT3D-FLOW e SWAN) attraverso i dati acquisiti dal radar in banda X; validazione del modello DELFT3D-WAQ utilizzando i dati raccolti in-situ (campagne di misura stagiona-</p>	<p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p>

	<p>essere proceduto da una campagna di monitoraggio mirata alla definizione fisico-meccanica e alla composizione chimica dei fanghi" nella documentazione presentata non si legge una strategia di monitoraggio strutturata per fasi in funzione del cronoprogramma delle attività previste nel PRP 2004. Pertanto, è necessario prevedere attività di monitoraggio (ante, durante e post operam) che adottino una metodologia (tipologia di indagini, ubicazione stazioni, tempi e modalità di campionamento) idonea a consentire il controllo delle diverse matrici indagate, in funzione degli effetti attesi. Tale metodologia, dovrà, quindi, tenere conto degli effetti legati all'incremento dei livelli di torbidità e della fuoriuscita dei solidi sospesi durante le operazioni di escavo ed anche dell'efficacia delle misure di mitigazione che verranno proposte (confinamento degli specchi d'acqua soggetti a dragaggi). Il monitoraggio del corpo idrico dovrà tenere conto anche della Direttiva 2000/60. Inoltre, il monitoraggio dovrà essere finalizzato al controllo della possibile interferenza che le nuove strutture portuali possono avere sul ricambio idrico (es. fenomeni di eutrofizzazione).</p>	<p>li e stazione fissa di monitoraggio) e da satellite". In ultimo si riporta che (VINCA 02, Allegato 3, pg. 26) "il piano di campionamento relativo ad ogni componente ambientale (acqua, sedimento e biota) verrà stabilito sulla base degli scenari simulati attraverso i modelli numerici di circolazione e dispersione messi a punto nella fase ante-operam".</p>	
10	<p>Relativamente al controllo dei pericoli da incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, così come previsto nel D. Lgs 293/2001, nel parere del Ministero dell'Ambiente (Dec-2002-6923) si afferma che "[...] si ritiene opportuno verificare l'efficacia delle misure adottate dal proponente per la tutela delle componenti ambientali a fronte di eventuali incidenti. A tal fine il progetto dovrà prevedere interventi e procedure per ridurre la probabilità di accadimento di eventi accidentali, nonché le misure da adottare, in fase di costruzione ed esercizio, per contenere gli effetti ambientali conseguenti agli stessi [...]]. In merito a tale problematica, e considerando anche il previsto incremento del traffico dei natanti nella aree portuali, sarebbe opportuno prevedere delle azioni di controllo per verificare eventuali impatti nella zona circostante il porto e prevedere opportune azioni di monitoraggio.</p>	<p>Il Proponente ha trasmesso una nota nella quale fa riferimento alla consegna del Piano di emergenza portuale alla Prefettura di Roma che non è stato allegato alla documentazione trasmessa al MATTM.</p>	NON ESAUSTIVO
ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE			
1	<p>Lo studio per la VINCA effettuato per valutare gli impatti cumulati sul SIC IT6000005 ha tenuto conto dei due progetti de quibus nello specifico " Opere Strategiche" e "Darsena Energetica Grandi Masse" e del Lotto Funzionale" che prevede l'apertura del porto a Sud per quanto riguarda il SIC marino IT6000006 e del contributo dei principali corsi d'acqua presenti nel tratto di costa oggetto di studio e ha circosanzionato ed escluso il coinvolgimento negli impatti da parte degli altri progetti previsti nel PRP 2004 delle vicine centrali</p>	<p>L'impatto delle centrali termoelettriche viene riportato nello studio "dispersione in mare delle acque di raffreddamento delle centrali di Torrevaldaliga Nord e Sud in presenza delle nuove banchine ENEL e con scarico TVS esterno alla darsena" (Rapporto CE-SI, 2002) presente nell'Allegato A. Gli impatti relativi alle attività di pesca vengono descritti nel paragrafo 1.5.4.5 dello studio PEDAS.</p>	ESAUSTIVO

	<i>termoelettriche (sensu Rapporto CESI del 2002 allegato allo studio), delle attività di pesca e di altre fonti di effetti negativi sul sito.</i>		
2	<i>Lo studio per la VINCA ha stimato gli impatti cumulati su Posidonia oceanica, della Pinna Nobilis e delle biocostruzioni coralligene definendo tre classi di impatto (CLASSE 1: "Basso impatto", CLASSE 2: "Medio impatto", CLASSE 3: "Alto impatto") ma in maniera arbitraria e non oggettiva (sensu dell'articolo 6, paragrafo 3 della Direttiva 92/43/CEE Habitat) e senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza dei suddetti habitat e specie prioritarie. Si richiede di approfondire tali argomenti.</i>	I chiarimenti relativi a questo punto sono stati forniti nella risposta 6 relativa all'argomento "Analisi degli aspetti idrodinamici, del moto ondoso e di dispersione del materiale in sospensione".	PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali
3	<i>Lo studio per la VINCA non ha messo in evidenza se la stima degli impatti sia stata riferita alla situazione originale del sito (e non già con riferimento alla situazione attuale ormai degradata). Si richiede di approfondire tali argomenti.</i>	L'analisi degli impatti effettuata ha tenuto conto per quanto possibile di tutti gli elementi disponibili anche nei precedenti studi effettuati in diverse sedi (Università, dati di letteratura, ecc.) e ha ipotizzato la presenza di habitat e specie connesse all'istituzione del SIC IT6000005.	ESAUSTIVO
4	<i>Lo studio per la VINCA non ha messo in evidenza se la stima degli impatti ha tenuto conto anche degli impatti possibili come ad esempio i pericoli da incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose. Si richiede di approfondire tali argomenti.</i>	Vedi richiesta integrazione n. 10.	NON ESAUSTIVO Vedi richiesta integrazione n. 10.
5	<i>Si richiede di approfondire tali argomenti le misure compensative e di mitigazione che vadano ad aggiungersi a quelle già attuate dalle Autorità italiane.</i>	In riferimento al tema delle compensazioni il proponente ha integrato quanto già descritto ed analizzato nel capitolo 4 "FASE 4: Compensazioni" (vedi relazione ISPRA consegnata per mezzo e-mail in data 6/07/2016) con ulteriore documentazione volontaria consegnata al MATTM in data 20/06/2016 (prot. DVA_16301 del 20/06/2016, prot CTVA_2360 del 28/06/2016) di cui si riporta l'elenco elaborati: <ul style="list-style-type: none"> • Allegato 1 Studio per la Valutazione di incidenza ambientale dei piani e progetti finalizzati allo sviluppo dell'Hub portuale di Civitavecchia", Fase 4: Definizione delle misure di compensazione-Integrazioni-Premessa [AF3A8419313B417BB4D43397C7C31A42] • Allegato 2 Approccio ecosistemico alla valutazione delle opere di compensazione e mitigazione in ambiente marino: il caso studio dell'Hub portuale di Civitavecchia [C25713F9F885CD2D13BE5FFF7E93F5AF] 	ESAUSTIVO

2. Determina Direttoriale n° 3 del 2017 la Direzione ha determinato quanto segue:

“In merito alla Verifica di Attuazione - Fase 2 - svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell’art.185, del D.Lsg. 163/2006, inerente il progetto “Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti”, la parziale positiva conclusione delle attività di verifica e controllo; si richiede all’Autorità Portuale ai fini del completamento della verifica di provvedere a quanto indicato ai punti I, II, III, IV e V, del citato Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS n. 2273 del 20/12/2016 e di seguito richiamati:

Ente Vigilante. Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

- I. venga trasmessa al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n 140/2007 e Delibera CIPE n. 2/2008 risultate non ottemperate: 2f, 2g, 2o e 4, entro e non oltre 30 giorni dal termine delle lavorazioni stesse;*
- II. venga trasmessa al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione di ottemperanza alla Determina Direttoriale 15194 del 2014 risultate non ottemperate: 1.5 e parzialmente ottemperate: 2.3, entro e non oltre 30 giorni dall’emissione del presente parere;*
- III. venga trasmessa al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione relativa alle residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA/29507 del 25/11/2015 [...],” così come indicato nella tabella riportata a pag. 62 del citato parere 2273/2016;*
- IV. venga trasmessa al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione tecnica relativa allo svolgimento delle opere di cui alla variante ex art. 169 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i. e alle prescrizioni della Determinazione Direttoriale trasmessa con nota prot. DVADEC-216 del 25/06/2015, entro e non oltre 30 giorni;*
- V. venga trasmessa al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una relazione specifica sugli effetti ambientali relativi alle modifiche introdotte con il Decreto del Commissario Straordinario n. 150/2016 di cui alla Relazione illustrativa interventi di variante (allegato 3.2) entro e non oltre 30 giorni; particolare attenzione dovrà essere rivolta anche alla gestione dei materiali di scavo/dragaggi, alle quote di escavo, ai punti di prelievo e alle destinazioni finali di tali materiali rispetto al Progetto Esecutivo approvato;*

In merito alla Valutazione di Incidenza Ambientale delle "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia", di condividere l’approccio metodologico degli interventi relativi alle misure di compensazione ambientale proposte e di ritenere che, come riportato nella citato documento “Relazione sulle attività svolte” approvato dal Comitato di Coordinamento della Commissione nella seduta del 29/09/2016, “le misure di compensazione proposte dall’Autorità Portuale di Civitavecchia nell’ambito degli studi effettuati per la Valutazione di Incidenza sui SIC sopra indicati, siano coerenti con le finalità dell’art. 6 paragrafo 4 della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”. [...] L’approccio utilizzato negli studi condotti e le misure di compensazione proposte dall’Autorità Portuale risultano inoltre coerenti con quanto previsto dalle linee guida della Commissione europea sulla corretta applicazione degli articoli 6.3 e 6.4 della Direttiva 92/43/CEE “Habitat” in quanto finalizzate sia al ripristino degli habitat e delle specie protette che alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC, contribuendo quindi alla coerenza globale della Rete Natura 2000 e perseguendo le finalità delle misure di conservazione adottate dalla Regione Lazio, finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC)”, e con il rispetto delle seguenti prescrizioni indicate nel citato Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS n. 2273 del 20/12/2016:

- 1) è istituito il Tavolo Tecnico della durata di mesi sei (6), con oneri a carico dell’Autorità Portuale, coordinato dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con la partecipazione della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, della Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare, della Regione Lazio e dell’ARPA Lazio, con il compito di affrontare la definizione puntuale delle attività e delle tempistiche di realizzazione dei progetti di compensazione e di mitigazione ambientale degli habitat sottratti, alla scala di Progetto Esecutivo, ai fini del pieno rispetto dell’art. 6, paragrafo 3, della Direttiva Habitat, tenendo conto delle linee guida e delle best practices vigenti e disponibili;*

Ente vigilante: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare anche attraverso il Tavolo Tecnico di cui al punto 1).

- 2) il Progetto Esecutivo delle compensazioni e delle mitigazioni ambientali dovrà fornire tutti i dettagli sulla scelta dei criteri per la valutazione dei metodi, dei siti pilota, delle tempistiche di monitoraggio, da eseguire attraverso la reintroduzione e i trapianti mirati di Posidonia oceanica, specie di Coralligeno, Pinna nobilis e Corallium rubrum;*
- 3) il Tavolo Tecnico provvederà anche a valutare una proposta metodologica d'intervento da attuarsi per le compensazioni ambientali che non hanno dato e che eventualmente non daranno gli esiti prospettati;*
- 4) punto 4) i progetti di compensazione ambientale dovranno essere realizzati e verificati nella loro efficacia, prima dell'inizio dei lavori del Lotto 2 e in un arco di tempo massimo di quattro (4) anni;*
- 5) la superficie e le modalità del reimpianto di Posidonia oceanica dovranno essere concordate in sede di Tavolo Tecnico anche dal punto di vista quantitativo e nell'ordine di un rapporto non inferiore al rapporto di 1:1 tra superficie sottratta e superficie ripristinata di habitat Posidonia oceanica (1120*) e facies dell'habitat 1120* Roccia infralitorale con alghe fotofile;*
- 6) Il Tavolo Tecnico dovrà altresì determinare le modalità di verifica e controllo delle operazioni in mare e dei lavori di attuazione delle misure di compensazione e mitigazione ambientale, tenendo conto di quanto segue:*
 - a) nelle operazioni di espianto e reimpianto, trasporto e reimmissione delle specie prioritarie individuate (Posidonia oceanica, specie di Coralligeno, Pinna nobilis e Corallium rubrum) dovrà essere presa ogni precauzione per salvaguardare l'integrità degli elementi e garantire il loro rapido attecchimento, garantendo la sostituzione delle fallanze nei successivi 48 mesi;*
 - b) la scelta delle aree per il rimpianto/reimmissione dovrà essere effettuata sulla base di uno studio dell'ambiente marino interessato, finalizzato a individuare le zone più idonee dal punto di vista ecosistemico;*
 - c) dovrà essere praticata ogni cura per favorire la colonizzazione spontanea, da parte della prateria di Posidonia oceanica riutilizzando il materiale derivante dagli scavi; per le biomasse vegetali, costituite da rizomi e foglie di Posidonia oceanica, che eventualmente non trovino impiego nell'intervento di reimpianto e nell'intervento di ricolonizzazione naturale, dovrà essere redatto un Piano sulla loro destinazione e trattamento considerando la possibilità di produzione di compost, come previsto dal DM Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali del 22/01/2009, o altri utilizzi, anche secondo quanto previsto nel Manuale ISPRA "Formazione e gestione delle banquettes di Posidonia oceanica sugli arenili" (55/2010);*
 - d) tutti gli eventuali mezzi navali di appoggio operanti all'interno delle aree con presenza di specie prioritarie dovranno essere dotati di sistemi di ancoraggio speciali con ancore ad alta efficienza e cavi galleggianti e le ancore dovranno essere poste in zone opportunamente preselezionate prive di specie protette e, qualora ciò non fosse possibile, è prescritto l'uso di mezzi navali dotati di piloni stabilizzatori;*
 - e) in tutte le fasi di lavorazione in mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo le vibrazioni indotte, evitando, altresì, la dispersione di sostanze oleose in mare e altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e dalle attrezzature navali;*
 - f) durante il corso delle operazioni dovranno essere opportunamente posizionate delle panne galleggianti munite di gonne per evitare la diffusione del trasporto solido sulla prateria;*
 - g) durante il corso delle operazioni dovrà essere effettuato il monitoraggio della torbidità dell'acqua, mediante prelievo almeno giornaliero di campioni, al fine di controllare l'effetto dell'eventuale spargimento del materiale scavato;*
 - h) nel corso delle operazioni in mare dovranno essere attuate misure di contenimento che limitino l'eventuale rischio di diffusione di specie marine infestanti;*
- 7) tutte le opere di realizzazione del Lotto 2 dovranno necessariamente essere supportate da un PMA di controllo che comprenda anche gli eventuali effetti sulle opere di compensazione ambientale già attuate al fine di evitare qualsiasi impatto negativo derivante dalle lavorazioni nelle fasi ante operam, in itinere, post operam;*

- 8) come attività propedeutica alla definizione dei progetti di compensazione ambientale si dovrà provvedere alla caratterizzazione di tutte le aree coinvolte da questi attraverso indagini geofisiche, batimetriche e morfologiche dei fondali marini interessati;
- 9) sui fondali marini interessati dai lavori degli interventi di compensazione, dovrà essere realizzata la campionatura degli strati dei sedimenti interessati dai lavori, ai fini della caratterizzazione chimico-fisica, ecotossicologica e microbiologica dei fondali; la campagna di caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere preventivamente concordata con ARPA Lazio e il giudizio di qualità dei sedimenti caratterizzati dovrà tenere conto degli Standard di Qualità Ambientali (SQA) per sedimenti marino-costieri e di transizione fissati dalla norma vigente;
- 10) dovrà essere redatto un Piano di Monitoraggio Ambientale, da concordare con ARPA Lazio, per le fasi ante operam, in itinere, post operam degli interventi di compensazione che definisca l'ubicazione delle stazioni, i tempi e le modalità di campionamento ritenuti idonei a consentire il controllo delle diverse matrici indagate in funzione degli effetti attesi e le misure di mitigazione che verranno messe in atto al fine di limitare per quanto possibile i potenziali impatti;
- 11) come ulteriori attività compensative:
 - a) dovrà essere attuato un PMA sullo stato conservativo degli habitat prioritari dei SIC di cui alla DGR n. 604 del 03/11/2015 della Regione Lazio, con modalità, tempistiche e areali da definire in sede di Tavolo Tecnico;
 - b) dovranno essere attuate attività di supporto al controllo e all'attuazione delle misure di conservazione dei SIC marini IT6000005 e IT6000006, finalizzate alla designazione delle ZSC, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) e DPR 357/97 3 s.m.i., di cui alla D.G.R. n. 369 del 05/07/2016 della Regione Lazio;
- 12) la relazione finale relativa all'attuazione dei progetti di compensazione e mitigazione ambientale dovrà essere inviata al MATTM, nonché le relazioni ambientali del monitoraggio con cadenza semestrale per tutta la durata dei lavori e per ulteriori sei (6) anni dalla fine dei lavori con cadenza annuale.”

3. Determina Direttoriale n°. 53 del 2019 la Direzione ha determinato quanto segue:

“la Commissione ha valutato che “[...] con riferimento alla verifica di ottemperanza a quanto richiesto nella Determina Direttoriale n. 3/2017 [...]”;

- Al punto I: **sono ottemperate** le prescrizioni 2f e 2g;
non sono ottemperate le prescrizioni 2o e 4;
- Al punto II: **sono ottemperate** le prescrizioni 1.5 e 2.3;
- Al punto III: **non sono ottemperate** le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA-29507 del 25/11/2015 [...], così come indicato nella tabella riportata a pag. 62 del citato parere 2273/2016;
- Al punto IV: la prescrizione risulta valida qualora venga realizzato il progetto che prevede l'approfondimento oltre i -10,00 m s.l.m.;
- in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale le prescrizioni non sono ottemperate ad eccezione dell'attivazione del Tavolo tecnico presso il MATTM [...];

richiedendo, contestualmente, che sia predisposta la seguente documentazione:

- “[...] una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori in relazione al Progetto Esecutivo del Lotto 1;
- i report dei monitoraggi;
- una relazione sullo stato di avanzamento delle attività di caratterizzazione in relazione alla prescrizione n. 8 della Determina Direttoriale n. 3/2017;
- la documentazione tecnica e il cronoprogramma che illustri le attività previste dalla prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale n. 3/2017 [...]”;

DETERMINA

con riferimento alle periodiche attività di Verifica di Attuazione - Fase 2, svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art.185, del D. Lgs. 163/2006, inerente il progetto “Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti”, la parziale positiva conclusione delle attività di verifica e controllo. Ai fini della prosecuzione delle attività nell'ambito della verifica di attuazione, si richiede, altresì, all'Autorità Portuale di Civita-

vecchia – Porti del Lazio di provvedere alla trasmissione di quanto indicato nel citato Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS n. 2926 del 18 gennaio 2019 e di seguito richiamato:

Ente Vigilante. Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

1. “[...] Una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori in relazione al Progetto Esecutivo del Lotto 1;
2. I report dei monitoraggi;
3. Una relazione sullo stato di avanzamento delle attività di caratterizzazione in relazione alla prescrizione n. 4 della Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-2017-003 del 12 gennaio 2017;
4. La documentazione tecnica e il cronoprogramma che illustri le attività previste dalla prescrizione n. 1 della citata Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-2017-003 [...]”.

III. LA DOCUMENTAZIONE TRASMESSA

PRESO ATTO che il Proponente, in ottemperanza alle Delibere CIPE nn.140/2007 e 02/2008 e alla Determina Direttoriale DVA-DEC-2017-000003 del 12/01/2017, ha trasmesso con nota prot. 0008973/2019 del 09/07/2019 la seguente documentazione, in relazione a:

Punto 2o. I progetti dovranno contenere lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata.

- Relazione Tecnica interventi in variante “Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia 1° lotto funzionale, Prolungamento antemurale C. Colombo Darsena servizi e traghetti” (**allegato 05.01**);
- Nota esplicativa interventi di variante “Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia 1° lotto funzionale, Prolungamento antemurale C. Colombo Darsena servizi e traghetti” (**allegato 05.02**);
- Planimetria “Utilizzazione materiale di escavo ed ubicazione vasche di colmata” (**allegato 05.03**);

Prescrizione 4. “I progetti esecutivi dovranno contenere la sistemazione e la riqualificazione di tutta l’asta di ciascun fosso secondo i principi dell’ingegneria naturalistica, tenendo conto della funzione di corridoio ecologico primario prevedendo l’impiego di specie autoctone. Dovranno altresì contenere la verifica del regime idraulico, tenuto anche conto del tombamento e delle problematiche del trasporto solido”.

- il Progetto Definitivo dell’intervento denominato: “Interventi di riqualificazione dell’alveo del fosso della Fiumaretta e del Fosso del Prete (Buonagurio)”, redatto dalla Modimar srl ed acquisito in data 03.12.2018 al n. 16582 del protocollo generale della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro settentrionale (**allegati 06.01-06.51**).
- Relazione “Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia 1° lotto funzionale, Prolungamento antemurale C. Colombo Darsena servizi e traghetti” (**allegato 04.03**);
- Masterplan per il porto di Civitavecchia, Fasi: 0, I, II, III, IV (**allegato 04.04**);

PRESO ATTO che il Proponente, in ottemperanza alla Determina Direttoriale DVA-DEC-2019-0000053 del 22/02/2019, ha trasmesso con nota prot. 0008973/2019 del 09/07/2019 la seguente documentazione, in relazione a:

Punto 1. “[...] Una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori in relazione al Progetto Esecutivo del Lotto 1, il Proponente ha trasmesso:

- il Certificato di ultimazione lavori del 04.08.2017 (**allegato 01.01**);
- la Relazione e certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo del 10.09.2018 (**allegato 01.02**);
- la Planimetria “Stato di avanzamento lavori” (**allegato 01.03**).

Punto 2. I report dei monitoraggi, il Proponente ha trasmesso:

- i Rapporti Tecnici contenenti la sintesi e il commento riassuntivo dei risultati ottenuti con il monitoraggio della qualità dell’aria e del clima acustico (**allegati 02.01-02.02**), prodotti dalla Bi-Lab Srl ed acquisiti in data 21/01/2019;
- il Certificato di Ultimazione e Verbale di Verifica di Conformità Definitivo, redatto ai sensi degli artt.309 e 322 del D.P.R. 207/2010 (**allegato 02.03**);

- i Reports relativi alla 7° campagna estiva (2018) Post Operam di monitoraggio della qualità del clima acustico (**allegati 02.04-02.05**);
- i Reports relativi alla 6° campagna invernale (2018) di monitoraggio Post Operam della qualità del clima acustico (**allegati 02.06-02.07**);
- i Reports relativi alla 5° campagna estivo/autunnale (2017) di monitoraggio della qualità dell'aria (**allegati 02.08-02.10**);
- i Reports relativi alla 5° campagna estiva (2017) di monitoraggio della qualità del clima acustico (**allegati 02.11-02.12**);
- il Decreto del Presidente dell'AdSP n.192 del 27.07.2017, con il qual è stata approvata la I° perizia suppletiva di Variante, prevedendo ulteriore campagna (estivo-autunnale) di monitoraggio della qualità dell'aria e del clima acustico di cui ai punti precedenti, (**allegato 02.13**);
- i Reports relativi alla 4° campagna invernale/primaverile (2017) di monitoraggio della qualità dell'aria (**allegato 02.14-02.16**);
- i Reports relativi alla 4° campagna invernale (2017) di monitoraggio del clima acustico (**allegato 02.17-02.18**).
- la “*Relazione finale Progetto di Monitoraggio dell'ambiente Marino; riferimento 01.01.2012 – 31.12-2018*”, acquisita in data 05.02.2019 al n.1623 del protocollo generale della scrivente Amministrazione (**allegato 02.19**), redatta dal Laboratorio di Oceanologia Sperimentale ed Ecologia Marina del Dipartimento di Scienze Ecologiche e Biologiche dell'Università degli Studi “La Tuscia”;
- la “*Relazione conclusiva benthos di fondo duro- La Murata 2018*” (prot.17545 del 19.12.2018) (**allegato 02.20**);
- la Relazione “*Avanzamento proposte attività di ricerca nell'area costiera e portuale di Civitavecchia – Relazione finale progetto di ricerca sulle specie aliene*” (prot. 15332 del 09.11.2018 (**allegato 02.21**);
- la “*Relazione delle attività relative allo studio del limite inferiore delle praterie di Posidonia oceanica (L.) Delile (balisage) nell'area di studio compresa tra Marina di Tarquinia e Santa Severa- anno 2018*” (prot. 12956 del 20.09.2018) (**allegato 02.22**);
- l’ “*Integrazione Relazione delle attività relative allo studio del limite inferiore delle praterie di Posidonia oceanica (L.) Delile (balisage) nell'area di studio compresa tra Marina di Tarquinia e Santa Severa- anno 2017*” (prot. 12057 del 31.08.2018) (**allegato 02.23**);
- la “*Relazione campagna di monitoraggio biocenosi bentoniche di fondo mobile – anno 2017 ed analisi fisiche sedimenti*” (prot. 10153 del 12.07.2018) (**allegato 02.24**);
- la “*Relazione campagna monitoraggio acque: integrazione report sullo stato delle acque marino costiere ai sensi del DM 260/2010- riferimento triennio 2013-2016*” (prot. 9068 del 19.06.2018) (**allegato 02.25**);
- la “*Relazione finale campagna monitoraggio acque post operam; riferimento 01.06.2013-15.05.2017*” (prot. 7053 del 16.05.2018) (**allegato 02.26**);
- l’ “*Avanzamento proposte attività di ricerca nell'area costiera e portuale di Civitavecchia- progetto di studio degli impatti acustici in area portuale*” (prot. 6392 del 03.05.2018) (**allegato 02.27**);
- l’ “*Avanzamento proposte attività di ricerca nell'area costiera e portuale di Civitavecchia- progetto di ricerca sulle specie aliene*” (prot. 6079 del 26.04.2018) (**allegato 02.28**);
- la “*Relazione analisi delle praterie di Posidonia oceanica lungo il tratto di costa compreso tra Marina di Tarquinia e Santa Severa- anno 2017*” (prot. 6075 del 26.04.2018) (**allegato 02.29**);
- la “*Relazione delle attività relative allo studio del limite inferiore delle praterie di Posidonia oceanica (L.) Delile (balisage) nell'area di studio compresa tra Marina di Tarquinia e Santa Severa- anno 2017*” (prot. 5122 del 09.04.2018) (**allegato 02.30**);
- l’ “*Avanzamento proposte attività di ricerca nell'area costiera e portuale di Civitavecchia- progetto di studio degli impatti acustici in area portuale*” (prot. 636 del 16.01.2018) (**allegato 02.31**);
- i Reports relativi ai dati acquisiti attraverso le stazioni fisse di misura ed attraverso il sistema di monitoraggio integrato di cui al sopraccitato progetto di ricerca nel corso del quarto trimestre del 2017 (**allegato 02.32**);
- la “*Caratterizzazione delle biocenosi bentoniche di fondo mobile nell'area compresa tra S. Severa e Marina di Tarquinia, Fase post operam – Inizio Attività.*” (prot. 12511 del 29.09.2017) (**allegato 02.33**);

- i Reports relativi ai dati acquisiti attraverso le stazioni fisse di misura ed attraverso il sistema di monitoraggio integrato di cui al sopracitato progetto di ricerca nel corso del terzo trimestre del 2017 (**allegato 02.34**);
- i Reports relativi ai dati acquisiti attraverso le stazioni fisse di misura ed attraverso il sistema di monitoraggio integrato di cui al sopracitato progetto di ricerca nel corso del secondo trimestre del 2017 (**allegato 02.35**);
- i Reports relativi ai dati acquisiti attraverso le stazioni fisse di misura e il sistema di monitoraggio integrato di cui al sopracitato progetto di ricerca, nel corso del primo trimestre del 2017 (**allegato 02.36**);
- i Reports relativi ai dati acquisiti attraverso le stazioni fisse di misura e il sistema di monitoraggio integrato di cui al sopracitato progetto di ricerca, nel corso del quarto trimestre del 2016 (**allegato 02.37**);
- la Relazione “*Caratterizzazione delle praterie di Posidonia oceanica e delle biocenosi bentoniche nell’area compresa tra S Severa e Marina di Tarquinia- Fase post operam – inizio attività*” (prot 4140 del 04.04.2017) (**allegato 02.38**);
- la Relazione “*Avanzamento proposte attività di ricerca nell’area costiera e portuale di Civitavecchia- progetto di studio degli impatti acustici in area portuale e progetto di ricerca sulle specie aliene*” (prot. 4141 del 04.04.2017) (**allegato 02.39**);
- la Relazione “*Avanzamento proposte attività di ricerca nell’area costiera e portuale di Civitavecchia- progetto di studio degli impatti acustici in area portuale e progetto di ricerca sulle specie aliene*” (prot. 16805 del 23.11.2016) (**allegato 02.40**).

Punto 3. Una relazione sullo stato di avanzamento delle attività di caratterizzazione in relazione alla prescrizione n. 4 della Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-2017-003 del 12 gennaio 2017, il Proponente ha trasmesso:

- la Relazione tecnico descrittiva delle indagini strumentali propedeutiche alla progettazione esecutiva delle opere di compensazione di cui alla D.D. prot. DVADEC- 2017-00003 del 12.01.2017 (**allegato 03.01**).
- le Carte batimorfologiche di dettaglio Aree P1-P5 Side Scan Sonar (**allegati 03.02- 03.06**).
- le Carte batimorfologiche di dettaglio Aree P1-P5 immagini satellitari (**allegati 03.07- 03.11**).
- le Carte batimorfologiche di dettaglio Aree P1-P5 classificazione (**allegati 03.12- 03.16**).

Il Proponente riporta quanto segue: “*Le suddette carte batimorfologiche sono state prodotte ad esito delle indagini strumentali (MBES, SSS, ROV e Satellitari), condotte nelle Aree denominate P1-P2-P3- P4 e P5 di cui allo studio “Approccio ecosistemico alla valutazione delle opere di compensazione e mitigazione in ambiente marino: il caso studio dell’Hub portuale di Civitavecchia”, agli atti di codesto spett.le Ministero.*

In ottemperanza a quanto disposto al punto 4 della citata D.D. n.53/2019, concernente “[...] la documentazione tecnica e il cronoprogramma che illustri le attività previste dalla prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale n. 3/2017 [...]”, si rappresenta quanto di seguito indicato.

Con l’allegata Delibera n. 43 del 26 ottobre 2018 (allegato 4.1), il Comitato di Gestione di questa Amministrazione ha approvato, ai sensi dell’art.9 comma 5 lettera b) della L. 84/94 e smi, il Documento di revisione annuale del Piano Operativo Triennale (POT) 2018-2020. Attraverso questo documento viene svolta un’azione di verifica sullo stato di attuazione delle iniziative connesse alle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche indicate dal medesimo Piano, finalizzata ad eventuali interventi di revisione, imposti dalla continua evoluzione degli scenari economici di riferimento nei quali si svolge l’attività delle Autorità di Sistema Portuale.

Al fine di monitorare lo stato di attuazione del vigente PRP e svilupparne le successive fasi realizzative, necessarie alla piena infrastrutturazione del porto, è stato altresì elaborato un Masterplan per il porto di Civitavecchia, che è parte integrante del citato aggiornamento del POT 2018 – 2020, ed è stato approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 32 del 12 settembre 2018 (allegato 4.2).

Come noto, con Determina Direttoriale n. 3/2017 è stato disposto che venisse istituito un Tavolo Tecnico, per sovrintendere e coordinare le attività di cui alla progettazione esecutiva degli interventi di compensazione proposti da questa Amministrazione nell’ambito dello Studio per la VInCA (CASO EU PILOT 6007/14/ENVI).

La suddetta D.D. n. 3/2017 prevede altresì (al punto n. 4) che “i progetti di compensazione ambientale dovranno essere realizzati e verificati nella loro efficacia, prima dell’inizio dei lavori del Lotto 2 e in un arco temporale massimo di quattro anni”.

Tra gli interventi di cui al Lotto 2 delle Opere Strategiche per il porto di Civitavecchia si annoverano, per come rappresentato nell’allegata Relazione sintetica (allegato 4.3), le seguenti opere di grande infrastrutturazione:

- ÷ il prolungamento della Diga Foranea (Antemurale C.Colombo) - Banchina 13 (II lotto);
- ÷ la Darsena Energetico Grandi Masse (DEGM), in diverse fasi esecutive;
- ÷ il nuovo accesso al Bacino storico (apertura a sud);
- ÷ il collegamento con l’Antemurale Colombo.

Per come altresì rappresentato dal CSLP, l’intervento denominato “Prolungamento Diga Foranea - Banchina 13 (II lotto) (accesso marittimo nord)” di prolungamento dell’Antemurale C.Colombo, riveste caratteri di priorità per la sicurezza della navigazione in ingresso/uscita dal porto di Civitavecchia.

Nel citato Masterplan per il porto di Civitavecchia (allegato 4.4), per il quinquennio 2019-2023, si prevede:

- ÷ nella prima Fase (Fase I A), il completamento del primo lotto funzionale delle Opere Strategiche (Pontile II Darsena Traghetti, banchinamento darsena Servizi, e le relative opere di urbanizzazione).
- ÷ nella seconda Fase (Fase I B), subordinatamente all’ottenimento dei relativi fondi del MIT, l’avvio dei lavori di cui all’intervento denominato: “Prolungamento Diga Foranea-Banchina 13 (II lotto)”, rientrante tra quelli del II Lotto Funzionale delle Opere Strategiche per il porto di Civitavecchia (o Lotto 2).

Prima dell’inizio dei lavori di cui all’intervento denominato “Prolungamento Diga Foranea-Banchina 13 (II lotto)”, verranno pertanto risolte le “residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA/29507 del 25.11.2015..[.]” attraverso la progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientale di cui alla citata D.D. n. 3/2017. L’avvio delle lavorazioni di cui trattasi è pertanto subordinata alla realizzazione delle opere di compensazione suddette, che saranno definite nell’ambito del Tavolo Tecnico istituito da codesto spett.le Ministero con la citata D.D. n. 3/2017.

Nello schema seguente vengono sommariamente riportate alcune delle Fasi attuative del vigente PRP per come desunto dal citato Masterplan.

Fasi	II Lotto funzionale OS	Inizio lavori	Fine lavori
Fase I B 2019-22	Prolungamento Banchina 13 II° lotto	II semestre 2021	II semestre 2023
	DEGM I° fase esecutiva - Molo Petroliifero	II semestre 2021	I semestre 2023
Fase II 2022-23	DEGM II° fase esecutiva - Allungamento del Molo Petroliifero e Banchina di riva	I semestre 2023	I semestre 2025
Fase III 2022-24	DEGM II° fase esecutiva -Area cantieristica II° Fase	I semestre 2023	II semestre 2024
	Realizzazione collegamento Antemurale	I semestre 2022	I semestre 2023
	Nuovo Accesso al Bacino Storico	II semestre 2022	II semestre 2024

Punto 4. La documentazione tecnica e il cronoprogramma che illustri le attività previste dalla prescrizione n. 1 della citata Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-2017-003 [..]”, il Proponente ha trasmesso:

- la Delibera n. 32 del 12 settembre 2018 (allegato 4.2) Documento di revisione annuale del Piano Operativo Triennale (POT) approvato con Delibera n. 43 del 26 ottobre 2018 (allegato 04.01);
- il Piano di Sviluppo dei porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta: “Indirizzo strategico per l’attuazione e il riassetto del PRP del porto di Civitavecchia (Masterplan)” approvato con Delibera n. 32 del 12 settembre 2018 (allegato 04.02);

IV. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

L’analisi della documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 0008973/2019 del 09/07/2019 in relazione all’ottemperanza delle prescrizioni della Determina Direttoriale n. 53/2019 ha dato i seguenti esiti:

- in relazione al punto I - *Delibera CIPE n 140/2007 e Delibera CIPE n. 2/2008* - risultano ottemperate le prescrizioni 20 e 4;
- in relazione al punto III - *DVA/29507 del 25/11/2015* - risultano **non ottemperate le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA/29507 del 25/11/2015 [...], così come indicato nella tabella riportata a pag. 62 del citato parere 2273/2016;**
- in relazione al punto IV - *DVADEC-216 del 25/06/2015* – poiché il Proponente ha trasmesso la *Relazione tecnica illustrativa – Perizia di variante 1 – Opere di completamento* e nella *Nota esplicativa* afferma che: “*Nella relazione dello studio ambientale inviata al MATTM con nota AP prot. 4661 del 23.03.2015, anch’essa allegata (All.4.2), e in particolare alle pag. 33-34, al paragrafo 4.1 viene descritto quanto attuato con la perizia di variante n. 1 approvata dall’Ente, mentre al successivo paragrafo 4.2 viene previsto l’ulteriore approfondimento alla -11,80, come da prescrizione della Capitaneria di Porto in sede di Conferenza di Servizi del 29.05.2014, che ad oggi risulta comunque mai approvato, contrattualizzato o disposto dall’Amministrazione.*”, la prescrizione risulta valida qualora venga realizzato il progetto che prevede l’approfondimento oltre i -10,00 m s.l.m.;
- in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale, il Proponente ha attivato il Tavolo Tecnico presso il MATTM così come prescritto e ha inviato unicamente una Relazione tecnico-descrittiva delle attività finalizzate all’ottemperanza della prescrizione n. 8 della predetta Determina Direttoriale n. 3/2017 senza dare seguito alle attività.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

ritiene che la documentazione trasmessa dal Proponente non sia esaustiva in relazione alla Verifica di Attuazione ai sensi dell’art. 185 c. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. del progetto *Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti*, e prescrive che il Proponente ottemperi, entro e non oltre 30 giorni dall’emissione del presente parere, le seguenti prescrizioni:

1. trasmettere al MATTM la documentazione in risposta alla Richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVA (Prot. CTVA/4031 del 20/11/2015) per i punti:
 - PARZIALMENTE ESAUSTIVO:
 - o GENERALI: n. 2, 3;
 - o ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9;
 - o ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L’HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE: n. 2;
 - NON ESAUSTIVO:
 - o ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n. 10;
 - o ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L’HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE: n. 4;
2. dare seguito alle attività del Tavolo Tecnico presso il MATTM in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale in ottemperanza alla prescrizione n. 8 della Determina Direttoriale n. 3/2017;
3. trasmettere un aggiornamento del Piano di Sviluppo dei porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta.

Ente vigilante: Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	X			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	X			
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	X			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	X			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	X			
Prof. Saverio Altieri				
Prof. Vittorio Amadio	X			
Dott. Renzo Baldoni	X			
Avv. Filippo Bernocchi	X			
Ing. Stefano Bonino			X	
Dott. Andrea Borgia	X			
Ing. Silvio Bosetti	X			
Ing. Stefano Calzolari	X			
Cons. Giuseppe Caruso				
Ing. Antonio Castelgrande	X			
Arch. Giuseppe Chiriatti	X			
Arch. Laura Cobello	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Prof. Carlo Collivignarelli				
Dott. Siro Corezzi	X			
Dott. Federico Crescenzi			X	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	X			
Cons. Marco De Giorgi	X			
Ing. Chiara Di Mambro			X	
Ing. Francesco Di Mino			X	
Ing. Graziano Falappa			X	
Arch. Antonio Gatto				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	X			
Prof. Antonio Grimaldi				
Ing. Despoina Karniadaki	X			
Dott. Andrea Lazzari	X			
Arch. Sergio Lembo	X			
Arch. Salvatore Lo Nardo			X	
Arch. Bortolo Mainardi			X	
Avv. Michele Mauceri			X	

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Arturo Luca Montanelli	X			
Ing. Francesco Montemagno	X			
Ing. Santi Muscarà	X			
Arch. Eleni Papaleludi Melis	X			
Ing. Mauro Patti	X			
Cons. Roberto Proietti			X	
Dott. Vincenzo Ruggiero	X			
Dott. Vincenzo Sacco				
Avv. Xavier Santiapichi			X	
Dott. Paolo Saraceno	X			
Dott. Franco Secchieri	X			
Arch. Francesca Soro	X			
Dott. Francesco Carmelo Vazzana				
Ing. Roberto Viviani				

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)