

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

PRP Nuovo Porto commerciale di Fiumicino - Proposta di adeguamento tecnico funzionale

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
X Allegato II, punto 11	<u>PORTI MARITTIMI COMMERCIALI</u>
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente.

Scopo del presente documento è illustrare come lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali, nel nuovo Porto commerciale di Fiumicino, proposto tramite Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente, comporti il miglioramento della prestazione ambientale dell'infrastruttura. La rilocalizzazione funzionale proposta con l'ATF non costituisce modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali non mutano in modo significativo, ad eccezione di alcuni aspetti che per altro costituiscono evidenti migliorie della prestazione ambientale del progetto in esame.

Il Piano Regolatore Portuale di Fiumicino è stato approvato con DGR del Lazio n. 358 del 13/07/2012 (nel seguito PRP), alle condizioni ambientali di cui al DEC VIA n.7/2010. Sull'Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente PRP si è positivamente espresso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) con voto n. 02/2018 del 20/04/2018.

Il CSLLPP ha stabilito che le modifiche proposte non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore Portuale in termini di obiettivi e scelte strategiche, non incidono sulle scelte e gli indirizzi degli strumenti di pianificazione vigenti, disponendo altresì che la rilocalizzazione tra le suddette funzioni (crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali), entrambe già previste nel vigente PRP, fosse sottoposta alla procedura di valutazione preliminare di cui all'art. 6, comma 9, del D.lgs. n. 152/2006.

L'ATF è stato predisposto al fine di adeguare il PRP vigente alle mutate esigenze del traffico crocieristico (gigantismo navale) ed al fine di garantire alle navi da crociera un miglioramento delle

condizioni di sicurezza durante la navigazione e lo stazionamento in porto. Tale miglioramento delle condizioni di sicurezza è garantito presso il molo di sottoflutto (ubicazione proposta) rispetto all'ubicazione prevista dal PRP vigente (sporgente centrale).

In relazione al notevole lasso temporale intercorso tra la fase redazionale e la successiva fase procedimentale approvativa del P.R.P, le esigenze del programmato Porto di Fiumicino non possono non risentire degli effetti dell'evoluzione del traffico marittimo del Mediterraneo. La Capitaneria di Porto di Roma, quale organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione, della sicurezza marittima e del personale marittimo, ha evidenziato le criticità del canale di ingresso al nuovo Porto, la cui larghezza, come da previsioni di Piano Regolatore Portuale, è fissata in 170 metri ed ha esaminato le proposte di ottimizzazione presentate (come da allegato verbale).

Rileva altresì la Capitaneria di Porto, sempre in tema di sicurezza della navigazione, l'attenzione anche sull'effetto dell'agitazione interna e sulla necessità di garantire condizioni di ormeggio in banchina sicure anche in condizione meteo marine avverse.

La Capitaneria di Porto, visti i risultati di sintesi del modello matematico finalizzato alla determinazione dei livelli di agitazione ondosa residua lungo le banchine di ormeggio, ha valutato positivamente anche l'ottimizzazione della banchina di accosto lungo la diga di sottoflutto, il cui sviluppo lineare complessivo consentirà una flessibilità di utilizzo della stessa, in condizioni di sicurezza e confort all'ormeggio.

L'ATF è stato quindi studiato e proposto al fine di soddisfare le tendenze di mercato ivi citate e per garantire la sicurezza della navigazione delle suddette unità navali, rimanendo congruente con lo strumento pianificatorio attuale. Il mancato adeguamento infrastrutturale alle variate condizioni al contorno porterebbe, nel tempo, al non soddisfacimento delle prestazioni traggiate dagli obiettivi del medesimo Piano.

L'ATF propone quindi anche un modesto allargamento dell'imboccatura portuale (di 40 mt) e l'approfondimento del fondale in corrispondenza della stessa, la variazione minimale dello sviluppo di alcune banchine, nonché l'ulteriore spostamento della sea-line (per evitare interferenze con l'imboccatura portuale). In merito a quest'ultimo aspetto si ritiene opportuno specificare che già nel PRP vigente, approvato con DEC VIA 7/2010, era prevista la delocalizzazione di detto oleodotto; tra le condizioni ambientali si prescriveva infatti che *“le opere di delocalizzazione e risanamento ambientale degli oleodotti marini e depositi costieri devono essere oggetto di una apposita istanza di valutazione ambientale”*, procedura che sarà attivata al momento opportuno.

La modifica non sostanziale dell'assetto funzionale ed operativo proposta dall'ATF rispetto a quanto originariamente previsto del PRP vigente, determina l'allontanamento delle navi da crociera dalla zona centrale (prossima all'abitato) alla zona settentrionale della medesima infrastruttura (esterna all'abitato di Fiumicino) e l'ottimizzazione dei flussi di traffico e della viabilità di accesso e servizio al nuovo terminal, il cui tracciato si sviluppa a nord dell'abitato.

Il rilevante miglioramento della prestazione ambientale dell'infrastruttura portuale in argomento, conseguente allo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale/servizi portuali, deriva, essendo invariati i carichi tecnici ed ambientali previsti, dalla riduzione dell'esposizione della popolazione di Fiumicino alle emissioni in atmosfera e da rumore prodotte dalle navi da crociera all'ormeggio. Rilevanti sono altresì i benefici ambientali derivanti dalla delocalizzazione in ambiti più distali dal centro urbano del traffico veicolare indotto e dei mezzi a terra in ingresso e in uscita dal terminal. Detta delocalizzazione degli accosti e della viabilità d'accesso determineranno un miglioramento della qualità dell'aria ambiente per come definita ai sensi del D.lgs 155/2010 e conseguentemente delle prestazioni ambientali dell'infrastruttura, essendo la concentrazione di detti inquinanti strettamente correlata alla capacità disperdente delle masse d'aria nello spazio e nel tempo.

La rilocalizzazione dei suddetti accosti in ambiti prevalentemente industriali, per come definiti dalla zonizzazione acustica comunale, nonché il deflusso del traffico veicolare indotto attraverso ambiti più distali dai recettori abitativi, contribuirà al contenimento dei valori limite assoluti di immissione, per come stabilito dal DPCM 14/11/97.

La rilocalizzazione della funzione cantieristica, prevista con la presente proposta di ATF, risolve prontamente la manifesta incompatibilità tra le attività commerciali “...poste lungo il Canale di Fiumicino e Fiumare Grande che interferiscono pesantemente con le aree archeologiche che si affacciano sui due corsi d'acqua”.

Per quanto precede, la rilocalizzazione della funzione cantieristica ottempera puntualmente ad una delle condizioni ambientali definite dal MBACT (parere del MIBACT prot. DG BAP S02/30.19.04/4021/2009, in uno al sopracitato Dec Via 7/2010), che, tra le misure di compensazione, ha previsto:

“5) venga presentato un progetto di recupero dell'attuale percorso del Porto Canale in rapporto al tessuto urbano storico e realizzato un organico intervento di riqualificazione e rinaturalizzazione del Porto Canale dalla foce fino al ponte dell'Aeroporto (eventuale riconversione e riallocazione delle funzioni produttive -cantieri navali- attualmente presenti, progettazione di qualità in merito...), con positivo impatto sul territorio”.

Il MIBACT infatti ha espressamente previsto “la ricollocazione all'interno del nuovo Porto di Fiumicino (eventualmente all'interno dei 76.000 mq previsti in progetto per la cantieristica) di tali attività produttive”.

Lo spostamento degli accosti delle navi da crociera nella zona settentrionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino consente inoltre la liberazione di alcune visuali da terra verso mare e, dunque, il miglioramento dell'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura nel contesto, migliorando gli aspetti percettivi, riducendo l'occlusione visiva nella situazione post operam.

Come anticipato il vigente PRP di Fiumicino, ai sensi della L. 84/94, è stato sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), positivamente conclusasi con l'emissione, da parte del MATTM, di concerto con il MIBAC, del Decreto VIA n. 07 del 16/02/2010, recante una serie di prescrizioni/condizioni ambientali.

Da quanto sopra si deduce come l'ATF comporti:

una variazione (positiva) di alcuni degli impatti ambientali significativi e negativi già studiati e valutati in quella sede e, precisamente, quelli relativi alle componenti atmosfera e rumore, salute pubblica e paesaggio, non adducendo alcun ulteriore carico ambientale alle altre componenti, quali le componenti acque interne superficiali e profonde, acque marine costiere, suolo e sottosuolo, biodiversità, vegetazione, flora e fauna.

Prima di entrare nel merito della lista di controllo, appare opportuno specificare che, per quanto riguarda le prescrizioni contenute nel sopracitato DEC/VIA n. 07/2010, l'ottemperanza alle stesse è stata già avviata nell'ambito dello sviluppo progettuale delle opere di Piano (progetto preliminare dell'intera infrastruttura, approvato con Decreto presidenziale Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta n. 169 del 31.07.2014; progetto definitivo del I lotto funzionale (opere di sopraflutto, darsena pescherecci, terminal crociera a tergo della diga di sottoflutto e terrapieni per il contenimento dei materiali dragati), approvato con Decreto presidenziale n. 295 del 13.11.2015 e con Voto del CSLP n. 71/2018 del 12.02.2019.

In generale, le prescrizioni contenute nel DEC VIA n. 07/2010 contengono:

1) indicazioni sulle modalità di progettazione e di costruzione delle opere portuali, che dovranno tenere conto delle caratteristiche del contesto di appartenenza, contenendo quanto più possibile qualunque impatto sull'ambiente;

- 2) misure di mitigazione da adottare in fase di costruzione e di successivo esercizio dell'infrastruttura, nell'ottica di verificare l'evoluzione dello stato dell'ambiente a seguito della realizzazione dell'infrastruttura, per prevenire eventuali situazioni non previste;
- 3) opere di compensazione finalizzate a risolvere situazioni di particolare criticità ambientale.

Tra le misure di mitigazione figurano il monitoraggio della qualità dell'aria e del clima acustico. A tal fine nel 2014 l'Autorità Portuale ha sottoscritto con ARPA Lazio degli "Addenda" alla Convenzione Quadro del 2009, finalizzati a disciplinare specifiche attività di reciproco interesse, quali il monitoraggio della qualità dell'aria e del rumore degli ambiti portuali e periportuali di Fiumicino, prevedendo l'istallazione di stazioni fisse di misurazione. In data 11.12.2018 le Parti convenivano sull'opportunità di prorogare la validità della suddetta Convenzione Quadro e dei relativi Addenda per il quinquennio 2019-2023, al fine di garantire il rispetto di tutte le prescrizioni/condizioni di cui ai citati atti autorizzativi/pareri.

Il controllo della qualità dell'aria degli ambiti portuali e periportuali di Fiumicino, avviene ad oggi attraverso la stazione di monitoraggio denominata "Fiumicino Porto", operativa dal 2016 e gestita, come detto, da ARPA Lazio. Il controllo del clima acustico avviene attraverso stazioni fisse in esercizio dal 18.03.2018.

Gli esiti delle rilevazioni vengono attualmente inviati al Centro Regionale della Qualità dell'Aria dell'ARPA Lazio che ne verifica la congruenza e li utilizza per la valutazione della qualità dell'aria a livello regionale. Le attività di monitoraggio previste sono pertanto coordinate con le attività svolte dalle Autorità istituzionalmente preposte al controllo della qualità dell'ambiente e con le Reti preesistenti, conformemente a quanto proposto dagli indirizzi metodologici di cui alle "Linee guida per la predisposizione del PMA delle Opere soggette a VIA", redatte dal MATTM in data 18.12.2013.

Data la prossimità dell'infrastruttura portuale all'abitato di Fiumicino, l'Autorità Portuale ha già positivamente valutato l'opportunità di proseguire le attività di monitoraggio anche oltre il termine temporale previsto dalle prescrizioni contenute nel citato Decreto V.I.A. (1 anno dalla conclusione dei lavori), quindi ben oltre l'occorrenza dettata dalla verifica di ottemperanza di dette prescrizioni.

Ulteriore monitoraggio previsto, ai sensi del DEC VIA n. 7/2010, è quello dell'ambiente marino costiero esteso all'unità fisiografica da Capo Lınaro a Capo d'Anzio, per la verifica di eventuali alterazioni della morfodinamica costiera.

Le modalità e i tempi di attuazione di detto Programma di monitoraggio (PMA) sono stati condivisi con ISPRA (prot.01391Z del 27/3/2015), per come previsto nel richiamato DEC VIA. Le osservazioni formulate sono state puntualmente recepite dall'AdSP, che ha previsto il supporto dell'Università degli studi della Tuscia e della Fondazione CMCC (Centro Euro Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici a cui afferiscono) per l'implementazione di un programma di monitoraggio che si basa su una gerarchia di modelli matematici descrittivi e predittivi, validati da una rete osservativa modulare riconfigurabile, ai fini dell'ottemperanza della prescrizione 10/h del Dec.VIA n.7 del 16.02.2010. Il PMA prevede, l'analisi del clima ondoso e correntometrico, lo studio della distribuzione del solido sospeso e della biomassa fitoplanctonica (attraverso osservazioni satellitari), lo studio dell'evoluzione della linea di riva e della spiaggia sommersa (bilancio sedimentario), la determinazione degli apporti fluviali, la definizione del rateo di sedimentazione e lo studio degli habitat di particolare pregio naturalistico. Tale sistema osservativo si avvarrà di strumentazione automatica innovativa (glider e veicoli autonomi di superficie) oltre all'impiego di profilatori acustici di correnti (ADCP) ed ondametri tradizionali ed in banda X (radar costieri). Verrà valutata l'evoluzione nel tempo e nello spazio dei sopraccitati descrittori (di qualità biologica, chimico e fisica) nel corso della realizzazione delle opere e dell'esercizio delle medesime nel mutato assetto infrastrutturale (post operam), rispetto alla condizione ex ante (o ante operam). La Fondazione coinvolgerà diversi Istituti ed Università nelle attività di ricerca previste dal presente progetto, in particolare: il Laboratorio di Oceanologia sperimentale ed ecologia (LOSEM)

del (DEB) dell'Università degli Studi della Tuscia, l'Università di Bologna Alma Mater Studiorum, l'Università Roma TRE, il CNR IAS di Oristano (Istituto per lo studio degli impatti Antropici e Sostenibilità in ambiente marino), lo Scripps Institution of Oceanography UCSD di San Diego (CA-USA).

La risoluzione della griglia di calcolo del sistema modellistico di cui sopra ci consentirà di apprezzare pertanto anche eventuali variazioni minimali nella morfodinamica costiera, potenzialmente riconducibili alla traslazione del molo di sovraflutto prevista nell'ATF.

Nell'ottica della prevenzione e della salvaguardia dell'ambiente, l'Autorità Portuale ha comunque previsto la possibilità di implementare, qualora se ne rilevasse la necessità, soluzioni mitigative quali la realizzazione di un sabbiodotto che dovrà garantire la continuità del trasporto solido litoraneo, così favorendo il corretto inserimento della nuova infrastruttura nel contesto ad essa afferente.

Le indagini richieste dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia da eseguirsi nell'area del futuro porto (sia in area terrestre che marittima) sono state suddivise in tre fasi:

- la fase 1, che è stata conclusa e dalla quale si è evinto che la realizzazione dell'infrastruttura portuale non interferirà con preesistenze antiche, paleofondale;
- la fase 2 che è stata conclusa relativa ai sondaggi archeologici;
- la fase 3 che sarà realizzata successivamente in quanto legata allo svolgimento degli escavi.

Relativamente alle opere di compensazione richieste, si citano nel seguito le iniziative di maggior rilievo che l'Autorità Portuale ha già intrapreso:

- la progettazione della nuova viabilità di accesso all'infrastruttura, confinante con la tenuta Coccia di Morto, il cui tracciato è stato condiviso con il Comune di Fiumicino già in sede di VIA (cosiddetta "viabilità perimetrale ad anello").
- l'elaborazione di un progetto di riqualificazione paesaggistica dell'area costiera occupata dal nuovo Porto commerciale e ricadente nell'ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, approvato con Decreto Presidenziale n. 371 del 26/11/2012
- lo sviluppo di un progetto per la ricostituzione dell'ambiente naturale dunale della tenuta di Coccia di Morto con la piantumazione di filari di alberi a barriera lungo la viabilità di accesso al porto.
- lo sviluppo di un progetto di riqualificazione dell'attuale percorso del Porto Canale in rapporto al tessuto urbano storico il cui progetto è stato approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna con voto n. 2400 del 13/12/2012 (già realizzato intervento di "Riqualificazione e messa in sicurezza banchine dalla Passerella Pedonale al Ponte 2 giugno")

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

L'infrastruttura portuale occuperà una porzione ridotta di area costiera, per lo più ricadente nell'ambito demaniale marittimo di competenza dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale, ed una consistente porzione di specchio acqueo marino antistante alla suddetta area, sempre di competenza dell'AdSP MTCS.

L'area costiera oggetto di trasformazione è allo stato attuale caratterizzata dalla presenza di:

- una cassa di colmata, in parte riempita a seguito del recente dragaggio della foce del Tevere e di un sedimentatore;

- i depositi costieri della Raffineria di Roma S.p.A.;
- alcuni insediamenti abitati a carattere spontaneo e non.



Stato attuale

Il contesto territoriale di riferimento a livello di area vasta è invece costituito dalla fascia costiera che si sviluppa a nord della foce del fiume Tevere e, conseguentemente, a nord del Porto Canale di Fiumicino.

Tale territorio, oggetto di importanti interventi di bonifica, è fortemente antropizzato (sviluppo dell'abitato di Fiumicino e dell'Aeroporto Internazionale di Fiumicino "Leonardo da Vinci"). Le fitocenosi di tipo naturale risultano qui assai ridotte e le unità vegetazionali d'interesse sono riconoscibili solamente all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, esterna alla zona presso cui è prevista la realizzazione della nuova infrastruttura portuale.

In sintesi, l'area vasta di riferimento è costituita da:

- Ambiente costiero. Individua la fascia litoranea che, a terra, è fortemente antropizzata con vegetazione originaria (formazioni psammofile e macchia mediterranea) quasi inesistente; unica eccezione è l'area di Coccia di Morto che conserva i caratteri originari del litorale romano. Anche il tratto di mare antistante risente della forte antropizzazione e, pertanto, scarsa è la rilevanza delle presenze biologiche e delle comunità bentoniche. Risultano assenti (rilevamenti da "Il Mare del Lazio") praterie di *Posidonia oceanica* e comunità di

Cymodocea nodosa, ritenuti e indicatori di qualità dell'assetto ecosistemico (ossigenazione delle acque e habitat d'interesse per le comunità bentoniche).

- Ambiente agricolo. Si tratta di un'area prevalentemente incolta che si estende tra gli ultimi insediamenti di Fiumicino Nord e la Tenuta Coccia di Morto, mentre un'altra area che risulta ancora prevalentemente rurale con presenza di seminativi per lo più irrigui è presente presso Isola Sacra, nell'entroterra, tra il canale collettore delle acque basse e il fiume Tevere.
- Ambiente dei corsi d'acqua. Nel territorio in esame, fatta eccezione per il Tevere, sono presenti esclusivamente corsi d'acqua artificiali, la vegetazione riparia ad essi associata è rinvenibile solo a tratti e si sviluppa in una fascia ridotta a stretto contatto con le aree adibite a coltivi o, soprattutto, con aree edificate.

Per quanto concerne la presenza di aree sensibili, l'area vasta di riferimento è caratterizzata dalla presenza di:

- la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;
- il SIC IT6030024 Isola Sacra, SIC IT6030023 Macchia Grande di Focene e dello Stagneto e la ZPS IT6030026 Lago di Traiano;
- l'area a rischio idraulico medio – R2 - di cui al Piano di Assetto Idrogeologico vigente.

La **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano** è stata istituita ai sensi dell'art. 17 della Legge Quadro sulle aree naturali protette n.394 del 06/12/1991, con Decreto del Ministero dell'Ambiente 29/03/1996 pubblicato sulla GU n.101 del 02/05/1996. Il nuovo Porto commerciale di Fiumicino è esterno alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano che comprende territori e beni ad esso adiacenti, quali l'area di Coccia di Morto ed altre aree comprendenti beni di alto valore storico-archeologico. Per tale ragione, l'Autorità di Sistema Portuale ha comunque chiesto il nulla osta all'Area Pianificazione del Territorio del Comune di Fiumicino che a sua volta ha trasmesso in data 22/03/2006 (prot. n. 18480) richiesta di parere alla Commissione di Riserva presso il Ministero dell'Ambiente.

Si anticipa fin da ora che lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali non modificherà gli impatti già studiati e valutati nell'ambito della procedura di VIA di cui al Decreto n. 07/2010. Infatti, posto che lo scambio di ubicazione tra funzioni di cui sopra non comporta variazioni nella natura e nella consistenza delle attività previste e considerato che è interno all'infrastruttura portuale che, a sua volta, non cambia nella configurazione e nella consistenza, non si ritiene possibile il manifestarsi di impatti diretti (sottrazione o frammentazione di habitat) o indiretti diversi e/o aggiuntivi.

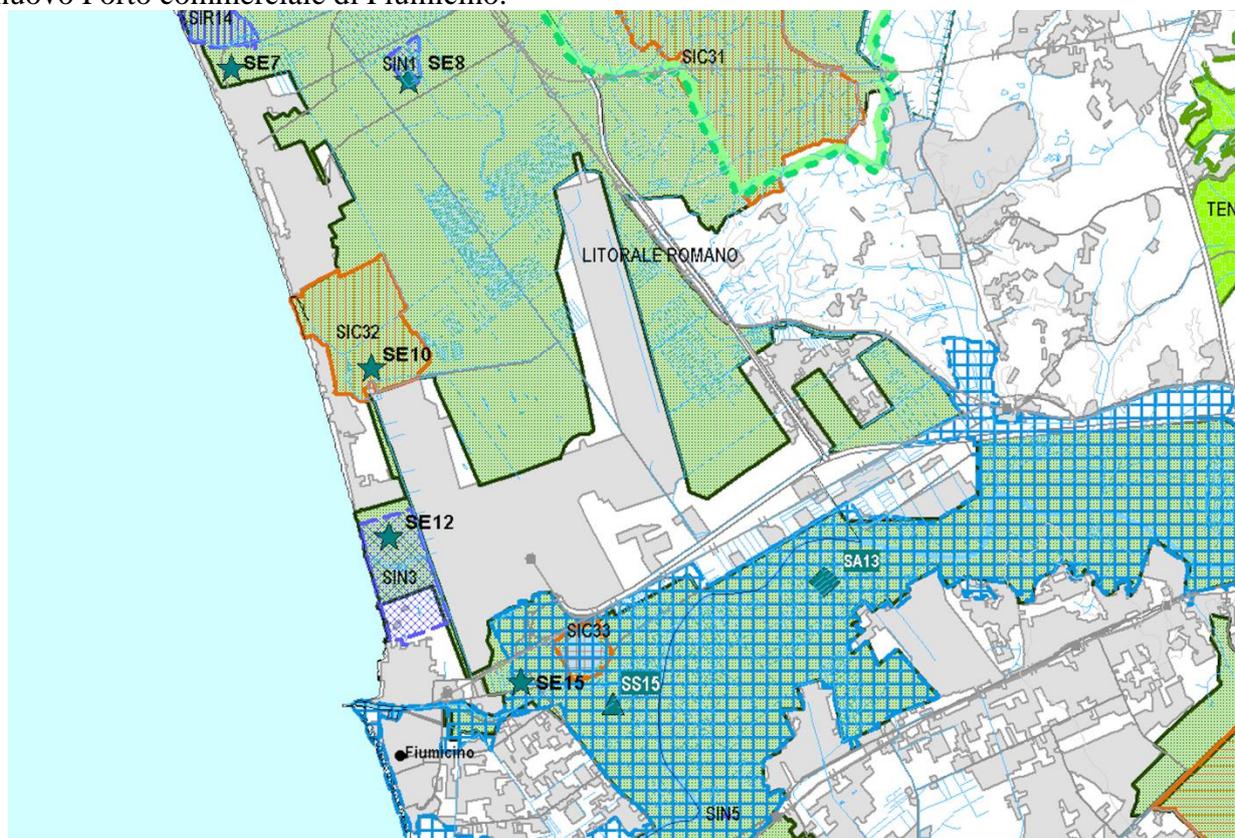
I **SIC IT6030024** (Isola Sacra), **SIC IT6030023** (Macchia Grande di Focene e dello Stagneto) e la **ZPS IT6030026** (Lago di Traiano), individuati in ambito di area vasta, sono esterni al nuovo Porto commerciale di Fiumicino e distano dall'infrastruttura circa 3 km. La Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) sulle aree naturali protette citate, ricompresa nella procedura di VIA del PRP, non ha evidenziato interferenze significative sui Siti della Rete Natura 2000 in argomento. Le opere previste non incidono significativamente sull'integrità dei Siti, né singolarmente né congiuntamente ad altri piani o progetti, tenendo conto della struttura e della funzione dei medesimi, nonché dei loro obiettivi di conservazione. Per quanto analizzato, si conclude nella VINCA che per la realizzazione del progetto in esame sarà mantenuta l'integrità dei Siti, definita come qualità o condizione di interezza o completezza nel senso di coerenza della struttura e della funzione ecologica di un sito in tutta la sua superficie o di habitat, complessi di habitat e/o popolazioni di specie, per i quali i siti sono stato classificati.

Per le stesse ragioni indicate in precedenza, si ritiene dunque che allo scambio di ubicazione tra funzioni in oggetto non possa corrispondere l'insorgenza di criticità aggiuntive.

Sarà pertanto garantita la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo gli equilibri biologici in atto,

preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo dei Siti stessi nell'ambito della Rete Natura 2000.

Il dettaglio della Tavola RTsar5 del PTPG, (allegata alla presente) riportata nel seguito, illustra chiaramente il sistema di protezione delle aree naturali vigente nell'area vasta di riferimento del nuovo Porto commerciale di Fiumicino.



Stralcio della Tavola RTsar5 del PTPG

La **condizione di rischio idraulico molto elevato – R4** – imposta dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) in origine (durante lo svolgimento della procedura di VIA) non sussiste più in quanto l'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale si è già adoperata per la mitigazione di tale rischio. Infatti, a conclusione dei lavori di "Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine del Porto Canale di Fiumicino, in sponda dx e sx, nel tratto compreso tra il "Ponte 2 Giugno" e la passerella pedonale" autorizzati dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, con nota Protocollo n. 927 del 23/03/2005, e dall'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo, con protocollo 4244 del 09/06/2005, tramite due Decreti Segretariali, il n.15 del 2012 (fine lavori sponda sx idraulica) e il n. 31 del 2016 (fine lavori sponda dx idraulica), l'area di interesse è stata riclassificata nel PAI come Zona a rischio idraulico medio R2.

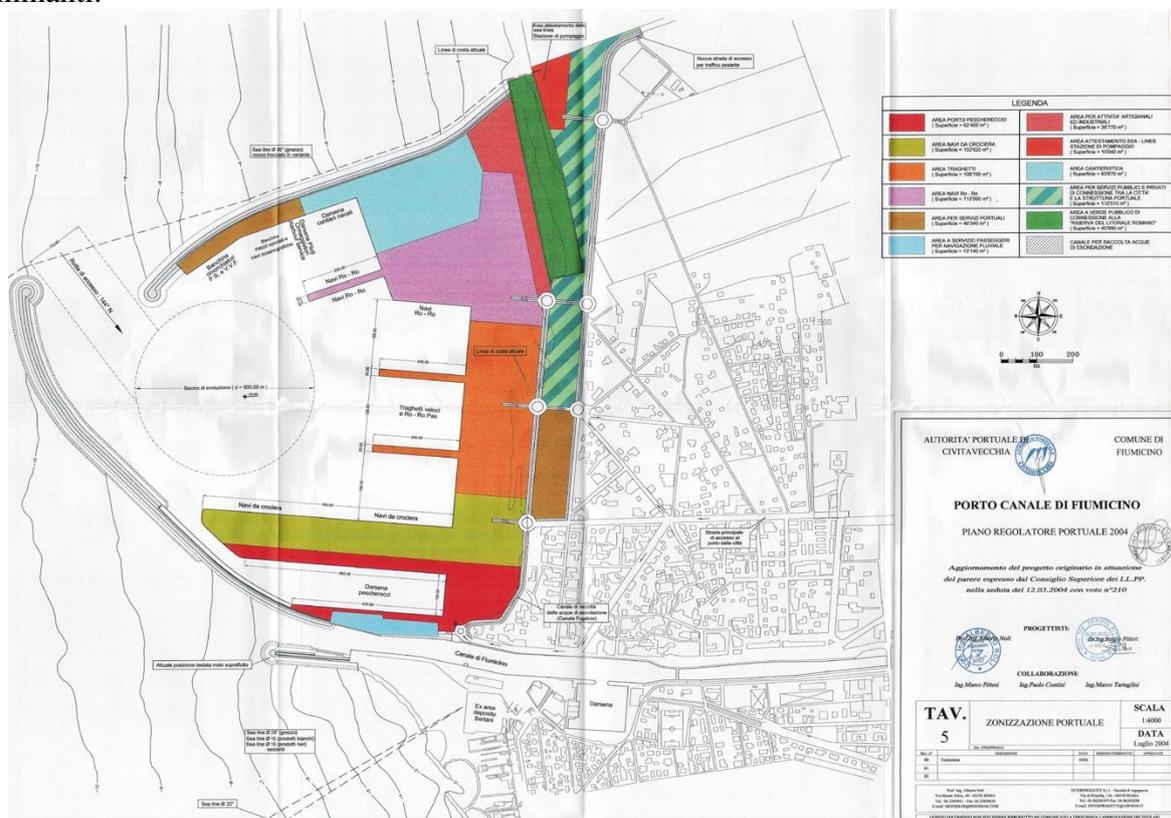
Si rappresenta che lo scambio delle funzioni crocieristica/cantieristica navale e servizi portuali risulta irrilevante ai fini della risoluzione di questa criticità, peraltro risolta.

Come si è detto, lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Dunque, il contesto di riferimento della proposta di cui al presente documento, a livello locale, è rappresentato dal nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come proposto da PRP vigente e dall'ATF.

Il nuovo Porto commerciale di Fiumicino consiste in una infrastruttura del tipo a bacino. E' costituito da un molo di sopraflutto, posto in prosecuzione dell'attuale molo guardiano del Porto Canale e lungo 1.350 m, e da un molo di sottoflutto, con sviluppo totale di circa 1.200, che

racchiudono un vasto terrapieno ricavato a mare. L'imboccatura portuale è rivolta verso nord-ovest ed è larga 210 (170 m PRP vigente) m; attraverso di essa si accede all'avamposto con cerchio di manovra di 550 (500 PRP vigente) m di diametro.

All'interno del bacino avente superficie complessiva di circa 720.670 m², è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati all'ormeggio delle navi da crociera, Ro-Ro, Ro Pax e pescherecci; tutti gli attracchi sono orientati in direzione est-ovest, corrispondente a quella media dei venti dominanti.



PRP approvato con Del. RL n. 358/2012

L'area a terra nella zona orientale dell'infrastruttura, si sviluppa su terrapieni ricavati a mare, lungo la costa ed è costituita dalle seguenti opere principali:

- Area lungo costa;
- Area a tergo della radice del molo di sopraflutto;
- Sporgente centrale;
- Area e terrapieno a tergo del molo di sottoflutto.

Con riferimento alla zonizzazione funzionale originaria, quella contenuta nel PRP vigente, procedendo da sud verso nord, l'area a terra è articolata nelle seguenti aree:

- *Area a servizio dei passeggeri per la navigazione fluviale*, ubicata presso la radice del molo di sopraflutto ed estesa su una superficie di 13.140 m²;
- *Area Porto Pescherecci*, posizionata tra la radice del sottoflutto e la parte meridionale dello sporgente centrale, con superficie di 62.450 m²; il bacino dedicato, largo 120 m, è accessibile tramite un canale largo 40 m ed è in grado di ospitare numerose unità da pesca;
- *Area navi da crociera*, posizionata presso la parte settentrionale dello sporgente centrale, la cui superficie misura 102.620 m²;
- *Area traghetti*, localizzata lungo la costa, con estensione pari a 106.700 m², destinata essenzialmente ai collegamenti con la Sardegna e dotata di 4 accosti; alla banchina dedicata, sono radicati due pontili lunghi 240 m e larghi 20 m;
- *Area Navi Ro-Ro*, posizionata presso il terrapieno prossimo alla radice del molo di sottoflutto, ha una superficie di 113.590 m²; è destinata al cabotaggio effettuato nel Mar

Tirreno ed è in grado di accogliere contemporaneamente tre navi, di cui una ormeggiata in banchina, due ad un pontile lungo 220 m e largo 20 m, a sua volta radicato alla banchina di riva. Il terrapieno retrostante è essenzialmente destinato ad accumulo;

- *Area cantieristica*, localizzata a tergo del sottoflutto, misura 83.870 m² e destinata ad accogliere cantieri di costruzione e riparazione di unità da diporto;
- *Area per servizi portuali*, ubicata sempre a tergo del sottoflutto, con superficie di 46.340 m² e destinata a ricevere le imbarcazioni di piloti, ormeggiatori, forze dell'ordine, rimorchiatori, navi oceanografiche e mezzi speciali.

Completano l'assetto funzionale ed operativo a terra dell'infrastruttura le seguenti aree, tutte ubicate nell'estremità orientale dell'infrastruttura portuale:

- *Area per attività artigianali ed industriali*, con superficie di 35.770 m²;
- *Area attestamento Sea-Linea Stazione di pompaggio*, con superficie di 15.040 m²;
- *Area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale*, di 110.510 m²;
- *Area a verde pubblico per connessione alla "Riserva del Litorale Romano*, la cui superficie misura 45.990 m².

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015).

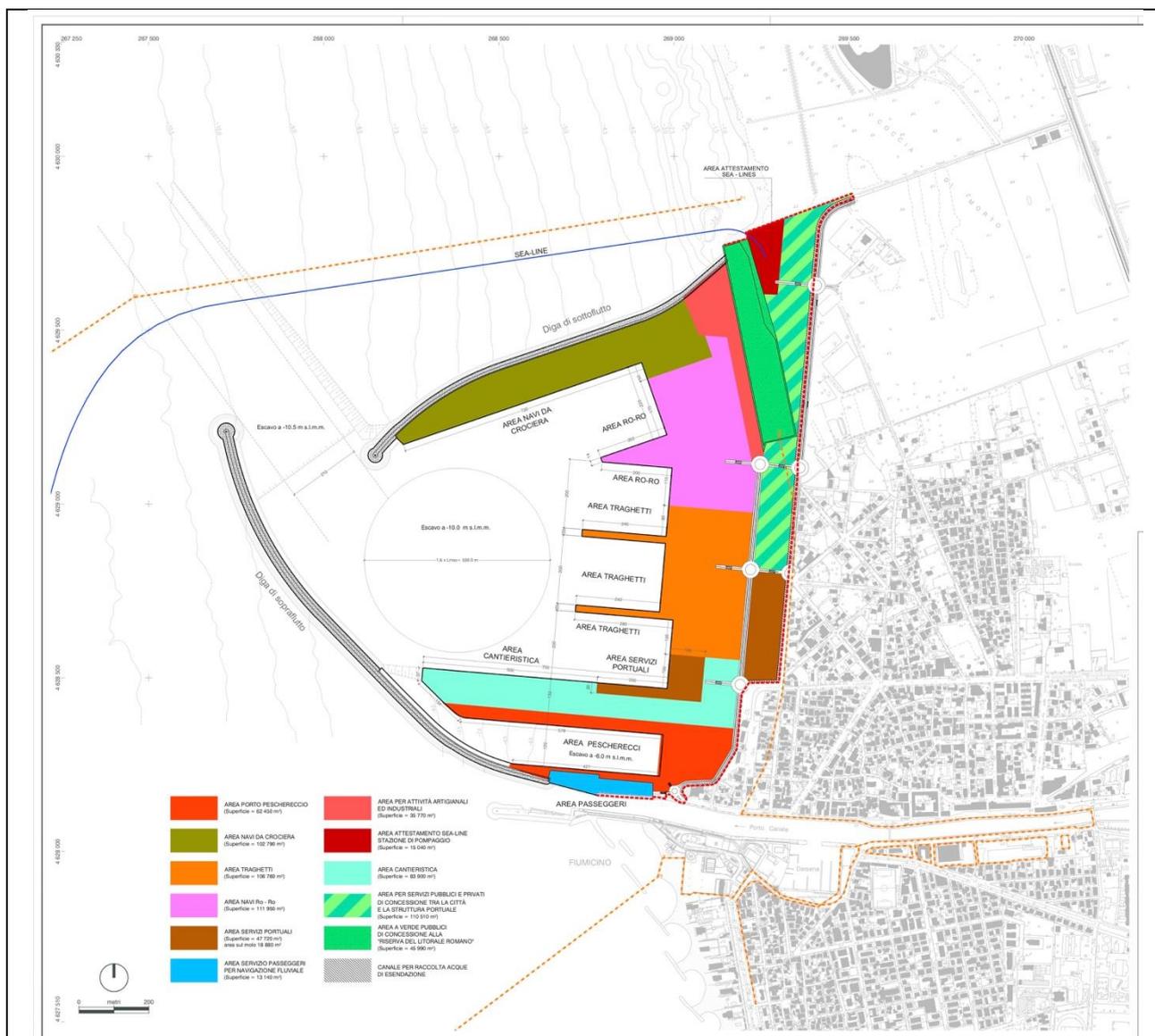
Il progetto in argomento non è soggetto alle disposizioni di cui al D.lgs 105/2015.

La modifica dell'assetto funzionale ed operativo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, oggetto della presente istanza di valutazione preliminare, proposta con l'ATF, consiste, come detto, nella delocalizzazione della funzione crociera, dal PRP posizionata presso lo sporgente centrale, a tergo della diga di sottoflutto, con conseguente allontanamento delle funzioni cantieristica navale e servizi portuali dalla diga di sottoflutto, dove il Piano le aveva posizionate, e ricollocazione presso lo sporgente centrale della nuova infrastruttura.

Questo scambio di ubicazione tra funzioni portuali consegue dalla necessità/opportunità di garantire alle navi da crociera di grandi dimensioni adeguate condizioni di sicurezza alla navigazione e allo stazionamento in porto.

Nello scambio di ubicazione tra funzioni di cui sopra, l'estensione delle aree funzionali rimane pressoché invariata a seguito del loro spostamento (funzione crocieristica 102.620 m² nel Piano, 102.790 m² nell'ATF; cantieristica navale 83.870 m² nel Piano e 83.900 m² nell'ATF; servizi portuali 46.340 m² nel Piano e 47.720 m² nell'ATF). Ne deriva che le attività ivi previste, sia in termini quantitativi che qualitativi, rimangono invariate sia nella natura che nella consistenza.

La figura che segue illustra l'assetto funzionale ed operativo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino a seguito dello scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali proposto dall'ATF.



PRP Fiumicino-ATF

Descrivere le attività **in fase di cantiere** (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Il miglioramento della prestazione ambientale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino conseguente alla modifica dell'assetto funzionale ed operativo proposta con l'ATF, rispetto a quanto previsto dal PRP vigente, riguarda specificatamente la fase di esercizio dell'infrastruttura. Non sono stati pertanto considerati gli impatti in fase di cantiere essendo questi ultimi, invece, correlati agli aspetti fisici ed infrastrutturali delle opere, la cui configurazione e consistenza non cambiano rispetto a quanto previsto ed approvato in sede di PRP.

Descrivere la **fase di esercizio** (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Come si è detto lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale – servizi portuali nel nuovo Porto commerciale di Fiumicino proposto dall'ATF comporta che:

- La funzione crocieristica sia delocalizzata dallo sporgente centrale (previsione PRP) nell'area a tergo del molo di sottoflutto (proposta ATF); la superficie occupata misurerà 102.790 m²;

- La funzione cantieristica navale sia spostata dalla radice del molo di sopraflutto (previsione PRP) presso lo sporgente centrale (proposta ATF); la relativa superficie occupata misurerà 47.720 m²;
- La funzione servizi portuali sia spostata dal molo di sopraflutto (previsione PRP) alla radice dello sporgente centrale (proposta ATF), sviluppandosi su di superficie di 83.900 m².

Lo scambio di ubicazione di funzioni di cui sopra non modifica il quadro delle risorse naturali impegnate, dei rifiuti e degli scarichi prodotti, in quanto, come già detto, non comporta alcun cambio della natura o della consistenza delle attività che ivi saranno svolte (lo scambio di ubicazione tra funzioni portuali avviene pressoché a parità di superficie).

Bensì la ricollocazione delle funzioni suddette comporta un miglioramento della prestazione ambientale dell'infrastruttura riconducibile ad alcune componenti ambientali, quali in particolare la qualità dell'aria ambiente negli ambiti urbani, il rumore, la salute pubblica e il paesaggio, la sicurezza della navigazione e conseguentemente, una variazione positiva di alcuni impatti negativi, significativi, già studiati e valutati nell'ambito della procedura di VIA di cui al DEC n. 07/2010.

Componenti atmosfera, rumore e salute pubblica

Relativamente alle componenti atmosfera e rumore, lo scambio di funzioni in oggetto comporta la riduzione dell'esposizione della popolazione di Fiumicino alle emissioni in atmosfera e da rumore procurate dalle navi da crociera all'ormeggio, nonché dal traffico dei mezzi a terra in ingresso e in uscita dal terminal. Quindi con la delocalizzazione delle funzioni, il numero degli accosti rimane sostanzialmente invariato, come l'entità del traffico veicolare indotto, non adducendo ulteriori carichi ambientali rispetto a quanto già precedentemente valutato; non apportando un contributo emissivo addizionale significativo, vengono confermate le previsioni di impatto, desunte dalle simulazioni modellistiche condotte confrontando gli scenari ante-opera e post-operam dello SIA al vigente PRP.

Come si è detto, invece, la modifica dell'assetto funzionale ed operativo proposta dall'ATF rispetto a quanto previsto dal PRP, comporta l'allontanamento delle navi da crociera dalla zona centrale (prossima all'abitato) alla zona settentrionale (esterna all'abitato) dell'infrastruttura ed una ottimizzazione dei flussi di traffico della viabilità di accesso e servizio al nuovo terminal, il cui tracciato si sviluppa a nord dell'abitato, con conseguente miglioramento delle prestazioni ambientali dell'opera.

Inoltre, l'esercizio delle opere in progetto come accennato, comporteranno, con la rilocalizzazione delle funzioni, uno "spostamento" dei livelli acustici generati dall'attività portuale verso nord, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di ricettori abitativi; lo sviluppo areale del Porto verso nord nord-ovest, allontana le fonti di rumore dagli insediamenti abitativi posti nell'intorno del porto canale. L'ATF quindi, con la rilocalizzazione delle funzioni, apporta una generale riduzione del livello equivalente di pressione sonora ai ricettori abitativi, soprattutto a quelli della zona urbana del centro.

In conclusione, il decongestionamento gli ambiti portuali e peri-portuali prossimi all'abitato, l'allontanamento delle sorgenti emissive dai recettori sensibili individuati nell'area in esame, contribuiranno al perseguimento dei traguardati obiettivi di salvaguardia della salute umana e dell'ambiente.

Componente paesaggio

Lo spostamento degli accosti delle navi da crociera nella zona settentrionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino consente anche la liberazione di alcune visuali da terra verso mare e, dunque, il miglioramento dell'inserimento dell'infrastruttura nel contesto.

Per completezza di esposizione, si accenna brevemente nel seguito alle altre componenti ambientali, ritenendo lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali **ininfluente** rispetto a quanto già studiato e valutato nell'ambito della VIA del PRP, conclusasi positivamente con DEC VIA n. 07/2010.

Componente acque interne superficiali e profonde

Relativamente a questa componente si segnala che lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali sarà ininfluente. Si ritiene altresì che l'attuazione dell'ATF proposto, nonché il mutato esercizio delle aree portuali in questione, non determinino una modifica delle caratteristiche fisiche/chimiche dei corpi d'acqua superficiali e non ostacolino il perseguimento/mantenimento degli obiettivi (GES) di cui alla Direttiva 2008/56/EC (Marine Strategy Framework Directive), per come indicato nel Piano di Tutela delle Acque della Regione Lazio (PTAR).

Gli impatti riconducibili all' *“aumento della pressione idrica sulle fonti di approvvigionamento e nell' alterazione della qualità delle acque causata da possibili sversamenti accidentali e non”* nei corpi idrici superficiali e profondi, non variano rispetto a quanto già valutato in precedenza.

Componente acque marine costiere

Anche l'impatto sulla componente acque marine costiere generato dallo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali nel nuovo Porto commerciale di Fiumicino, consistente nell' *“alterazione della qualità delle acque conseguente a possibili sversamenti accidentali e non nel mare”*, non varia rispetto a quanto già valutato in precedenza in ragione del fatto che le aree in oggetto saranno dotate di opportuni impianti per la raccolta, lo smaltimento e, in alcuni casi, per il trattamento delle acque di risulta delle stesse.

Per quanto concerne la *circolazione delle acque all'interno del bacino portuale*, gli studi effettuati in sede di procedura di VIA, conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010, sulla concentrazione di ossigeno disciolto hanno riscontrato una buona capacità di autorigenerazione delle stesse, dimostrando come l'ossigeno disciolto, nell'arco di tempo investigato pari a 24 ore, mantenga ottimi livelli di concentrazione. E tuttavia, a maggiore tutela ambientale, è previsto, a lavori ultimati, lo svolgimento di un monitoraggio della qualità delle acque nel bacino portuale per valutare l'opportunità di dotare i settori più interni dello stesso di sistemi di ricambio idrico forzato. Le attività di monitoraggio previste ed in essere saranno finalizzate altresì ad individuare tempestivamente eventuali criticità al fine di minimizzarne e renderne trascurabili gli impatti potenziali.

Componente suolo e sottosuolo

Anche per la componente suolo e sottosuolo non si riscontrano impatti diversi rispetto a quanto già studiato e valutato nell'ambito della procedura di VIA di cui al Decreto n. 07/2010.

L'occupazione di suolo rimane invariata posto che lo scambio di ubicazione tra le funzioni portuali crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino - la cui configurazione e consistenza delle opere, approvata in sede di Piano e proposta con l'ATF non è modificata, ed avviene praticamente a parità di superfici dedicate. Anche in questo caso, eventuali sversamenti accidentali saranno scongiurati tramite la predisposizione di impianti per la raccolta, lo smaltimento e, in alcuni casi, per il trattamento delle acque di risulta delle aree funzionali.

Componente biodiversità, vegetazione, flora e fauna

L'impatto sulla componente biodiversità, vegetazione, flora e fauna procurato dallo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali nel nuovo Porto

commerciale di Fiumicino rimane quello già stimato e valutato nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con Decreto n. 07/2010, cui si è accennato in precedenza.

Come più volte detto, il suddetto scambio di ubicazione tra funzioni è interno alla nuova infrastruttura portuale e non comporta alcuna modifica dell'impronta complessiva dell'infrastruttura, esterna ai siti naturali di pregio ricadenti nell'area vasta di riferimento. Si conferma pertanto l'impossibilità del manifestarsi di impatti diretti diversi o aggiuntivi (frammentazione/alterazione di habitat naturali). A quanto sopra si aggiunga che, posto che le attività svolte nelle aree oggetto di cambio di ubicazione (crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali) non variano né nella natura né nella consistenza, non si ritiene neppure possibile una modifica degli impatti indiretti (emissione di inquinanti e sonore). E, tuttavia, ad ulteriore cautela ambientale e come previsto dal PRP, lungo il confine delle aree funzionali, verranno posti in opera schermi vegetali anche utili a favorire l'inserimento paesaggistico delle opere nel contesto.

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Non sono state riscontrate interferenze con le aree sensibili di cui alla Tabella 8 per le quali indicare misure di mitigazione/compensazione.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	MATTM DEC.VIA 2010-0000007 del 16/02/2010
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE (art. 5 bis della L. n. 84/1994 e ss.mm.ii.)	<input type="checkbox"/> CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI VOTO N. 2/2018 DEL 20.04.2018
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> REGIONE LAZIO _ DETERMINA N. G10722 DEL 03.09.18
<input type="checkbox"/> _____	_____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino il cui PRP vigente è già stato sottoposto a procedura di VIA conclusa con relativo Decreto n. 07/2010. Tale infrastruttura è localizzata a nord della foce del fiume Tevere e, conseguentemente, a nord del Porto Canale di Fiumicino.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino, posizionato lungo la costa laziale, che sarà per lo più realizzato in area demaniale marittima di competenza dell'AdSP del Mare Tirreno Settentrionale.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino che non ricade neppure parzialmente all'interno di aree naturali protette; l'area vasta di riferimento è caratterizzata dalla presenza di: <ol style="list-style-type: none"> 1. la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, istituita con D.M.A. 29/03/1996. 2. il SIC IT6030024 Isola Sacra; 3. il SIC IT6030023 Macchia Grande di Focene e dello Stagneto; 4. la ZPS IT6030026 Lago di Traiano. Posto che il nuovo Porto commerciale di Fiumicino, sede dello scambio di ubicazione tra funzioni in studio, è esterno alle aree naturali protette sopra indicate e che le attività che saranno svolte nelle aree funzionali oggetto dello scambio non varieranno né nella natura né nella consistenza, si ritiene che alla proposta progettuale in oggetto non possa corrispondere l'insorgenza di nuove criticità (impatti diretto e/o indiretti diversi o aggiuntivi).
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	----

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-----
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Le aree funzionali suddette, dunque, insieme al porto commerciale, ricadono nella fascia costiera tutelata "ope legis" ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004 (fascia di rispetto delle coste).
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-----
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-----
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-----
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino e, pertanto, ininfluenza ai fini del superamento della condizione di rischio idraulico che gravava sulla zona in studio - Piano di Assetto Idrogeologico - rischio idraulico molto elevato R4, durante la VIA Si rappresenta, che l'AdSP del Mare Tirreno Centrale ha affrontato questa criticità. Infatti, a conclusione dei lavori di "Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine del Porto Canale di Fiumicino, in sponda dx e sx, nel tratto compreso tra il "Ponte 2 Giugno" e la passerella pedonale" autorizzati dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, con nota Protocollo n. 927 del 23/03/2005, e dall'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo, con protocollo 4244 del 09/06/2005, tramite due Decreti Segretariati, il n.15 del 2012 (fine lavori sponda sx idraulica) e il n. 31 del 2016 (fine lavori sponda dx idraulica), l'area di interesse è stata riclassificata come Zona a rischio idraulico molto elevato R4 a rischio idraulico medio R2.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-----

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-----

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali proposto dall'ATF non modifica l'assetto fisico ed infrastrutturale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino né del contesto a cui questo appartiene rispetto a quanto previsto dal PRP e modificato dall'ATF.		<i>Perché:</i> Ciò è dovuto al fatto che si tratta unicamente di una modifica dell'assetto funzionale ed operativo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali non comporterà un utilizzo di risorse naturali, quali l'acqua e l'energia, diverso da quanto già stimato e valutato in sede di procedura di VIA conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010.		<i>Perché:</i> Ciò è dovuto al fatto che non è previsto alcun cambiamento della natura e della consistenza delle attività che saranno svolte nelle aree funzionali oggetto di scambio di ubicazione (crocieristica/cantieristica navale e servizi portuali).	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le attività che saranno svolte nelle aree funzionali crocieristica e cantieristica navale- servizi portuali nella ubicazione proposta dall'ATF produrranno rifiuti solidi nella stessa misura già studiata e valutata nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010.		<i>Perché:</i> Ciò è dovuto al fatto che le attività che saranno svolte nelle aree funzionali oggetto di scambio di ubicazione (crocieristica e cantieristica navale- servizi portuali) non varieranno né per natura né per consistenza.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le attività che saranno svolte nelle aree funzionali crocieristica e cantieristica navale- servizi portuali nella ubicazione proposta dall'ATF genereranno emissioni di inquinanti in atmosfera nella stessa misura in cui questo sono già stati studiati e valutati nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010.		<i>Perché:</i> Questo è dovuto al fatto che le attività che saranno svolte nelle aree funzionali oggetto di scambio (crocieristica/cantieristica navale e servizi portuali) non varieranno né per natura né per consistenza. E tuttavia si ravvisa un miglioramento della prestazione ambientale dell'infrastruttura dovuto proprio all'allontanamento delle navi da crociera, fonte inquinante di rilievo, dall'abitato di Fiumicino e relativo alla minore esposizione della popolazione di Fiumicino all'inquinamento atmosferico.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	Le attività che saranno svolte nelle aree funzionali crocieristica e cantieristica navale- servizi portuali nella ubicazione proposta dall'ATF genereranno rumori e vibrazioni nella stessa misura in cui questi sono già stati studiati e valutati nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010.	<p><i>Perché:</i></p> <p>E' questo dovuto al fatto che le attività che saranno svolte nella aree funzionali oggetto dello scambio di ubicazione (crocieristica/cantieristica navale e servizi portuali) non varieranno né nella natura né nella consistenza.</p> <p>E tuttavia si ravvisa un miglioramento della prestazione ambientale del Piano dovuto proprio l'allontanamento delle navi da crociera, fonte inquinante di rilievo, dall'abitato di Fiumicino e relativo alla minore esposizione della popolazione di Fiumicino all'inquinamento da rumore e da vibrazioni.</p> <p>Per quanto concerne l'avvicinamento dalla funzione cantieristica navale, invece, si ritiene che l'impatto da rumore e vibrazioni a questo ascrivibile possa essere contenuto entro i limiti di legge effettuando le lavorazioni al coperto e predisponendo opportune barriere al rumore anche di tipo vegetazionale volte, tra l'altro, a migliorare l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura portuale nel contesto.</p>
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i>	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i>
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i>	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i>
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area vasta di riferimento del nuovo Porto commerciale di Fiumicino interessato dallo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali, sono presenti: 1)La Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. 2)Il SIC IT6030024 Isola Sacra. 3) Il SIC IT6030023 Macchia Grande di Focene e dello Stagneto. 4)la ZPS IT6030026 Lago di Traiano.</p>		<p><i>Perché:</i> In sede di procedura VIA del PRP conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010, è stata effettuata la Valutazione di Incidenza Ambientale. Questa non ha evidenziato il manifestarsi di criticità prodotte dall'esercizio del nuovo Porto commerciale di Fiumicino a carico delle aree naturali protette indicate. Posto che lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali è interno al nuovo Porto e che le attività che ivi saranno svolte non cambiano né nella natura né nella consistenza, non si ritiene che le valutazioni effettuate in precedenza possano subire modifiche.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il nuovo Porto commerciale di Fiumicino, oggetto dello scambio di ubicazione tra funzioni in studio, sarà realizzato a nord della foce del Fiume Tevere.</p>		<p><i>Perché:</i> Il nuovo Porto commerciale di Fiumicino è esterno alla foce del fiume Tevere. E tuttavia i lavori di "Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine del Porto Canale di Fiumicino, in sponda dx e sx, nel tratto compreso tra "Ponte 2 Giugno" e la passerella pedonale" eseguiti dall'AdSP del Mare Tirreno Settentrionale a seguito dell'approvazione del relativo progetto da parte dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, con nota Protocollo n. 927 del 23/03/2005, e dell'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo, con protocollo 4244 del 09/06/2005, hanno consentito di mitigare il rischio idraulico che gravava sull'area – da R4 a R2 -.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nelle aree limitrofe al nuovo Porto commerciale di Fiumicino, all'interno del quale l'ATF propone lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali, sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico, così come già studiato e valutato nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010.</p>		<p><i>Perché:</i> Posto che le attività che saranno svolte nelle aree oggetto di scambio di ubicazione non variano né nella natura né nella consistenza, si ritiene che la modifica dell'assetto funzionale ed operativo dell'infrastruttura portuale proposta dall'ATF non produca nessuna variazione delle criticità già studiate e valutate, anzi generi l'allontanamento del traffico dal centro abitato.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali avviene all'interno del nuovo Porto commerciale di Fiumicino rispetto al quale il Ministero dell'Ambiente (rif. 29/10/04 e 15/11/04) a seguito dello studio dell'occlusione visiva, aveva già auspicato un incremento del numero dei punti d'osservazione a forte intervisibilità, così come la possibilità di percezione del mare.</p>		<p><i>Perché:</i> Si ritiene che lo spostamento delle navi da crociera dalla zona centrale alla zona settentrionale del Porto comporti un incremento delle visuali libere (est-ovest, mare-terra e viceversa) richiesto e quindi il miglioramento dell'inserimento dell'infrastruttura nel contesto.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p>		<p><i>Perché:</i></p>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p>		<p><i>Perché:</i></p>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Lo scambio di ubicazione tra funzioni in oggetto è interno al nuovo Porto commerciale di Fiumicino la cui realizzazione favorirà lo sviluppo socio-economico dell'abitato di Fiumicino		<i>Perché:</i> La realizzazione del nuovo Porto commerciale di Fiumicino comporterà un incremento delle attività economiche – produttive svolte lungo la costa ed anche la riqualificazione di un tratto di litorale fortemente degradato e non accessibile alla popolazione.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Non l'ATF. Nell'ambito della VIA e della VINCA sono stati già valutati detti aspetti cumulativi.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i>	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i>

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
All.01	RG – Relazione generale	-	All.01_RG_Generale.pdf
All.02	SAP – Studio Ambientale Preliminare	-	All.02_SAP_Rapp Amb Prel.pdf
All.03	SPM – Studio metomarinario del PRP e studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto	-	All.03_SPM_ Studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto.pdf
All.04	SN – Studio di navigabilità	-	All.04_SN_Studio di navigabilità.pdf
All.05	EG.01 - Planimetria del PRP vigente con zonizzazione funzionale	1:4.000	All.05_EG.01.pdf
All.06	EG.02 - Planimetria stato dei luoghi con correlata documentazione fotografica	1:5.000	All.06_EG02.pdf
All.07	EG.03 - Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con il PRP vigente	1:500	All.07_EG03.pdf
All.08	EG.04 – Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con lo stato dei luoghi	1:500	All.08_EG04.pdf
All.09	EG.05 - Planimetria del PRP vigente con ottimizzazione della localizzazione della funzione crociere, cantieristica navale e servizi portuali	1:5.000	All.09_EG.05.pdf
All.10	EG.06 – Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con il PRP del Comune di Fiumicino	1:5000	All.10_EG.06.pdf

All.11	La Riserva statale, Rete natura 2000, SIC, ZPS	1:50.000	All.11_CQA_01_riserva SIC ZPS.pdf
All.12	Verbale CP e Studio Integrativo della penetrazione ondosa.	-	All.12_Verbale CP

Il/La dichiarante

_____Avv. Francesco Maria di Majo_____

*(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.