

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Al Direttore Generale della Direzione Generale
per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

OGGETTO: [ID: 5700] Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino - Proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 13870 del 25/11/2020, acquisita agli atti con prot. 99452/MATTM del 30/11/2020, l'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centro Settentrionale ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto di **“Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino - Proposta di adeguamento tecnico-funzionale”**, in quanto adeguamento tecnico ad opera ricadente al punto 11, dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse”*.

L'adeguamento tecnico proposto, oggetto della presente valutazione preliminare, ha come oggetto principale lo scambio di posizione delle funzioni portuali di due zone del nuovo porto di Fiumicino, ancora da realizzare, oltre che alcune modeste modifiche dell'assetto infrastrutturale.

La proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al PRP vigente è stata presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centro Settentrionale allo scopo di adeguare le previsioni dello stesso Piano alle attuali esigenze del mercato marittimo (traffici marittimi – gigantismo navale) e per garantire la sicurezza della navigazione delle suddette unità navali e su tale proposta di ATF il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) si è espresso positivamente con voto n. 02/2018 del 20/04/2018, chiedendo tuttavia all'Autorità Portuale di presentare istanza di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm.ii. al fine di determinare se tali opere previste, con la nuova collocazione delle funzioni portuali, modifichino o meno gli impatti valutati in sede di procedura di VIA, con il D. M. n. 7 del 16/02/2010.

Il proponente evidenzia che la suddetta ricollocazione delle funzioni comporterà un miglioramento della prestazione ambientale dell'infrastruttura riconducibile ad alcune componenti

ID Utente: 6868

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6868_2021-0009

Data stesura: 11/01/2021

✓ Resp.Set: Pieri C.
Ufficio: CreSS_05-Set_05
Data: 11/01/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994 e-mail: CRESS-5@minambiente.it

e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

ambientali, quali in particolare la qualità dell'aria negli ambiti urbani, il rumore, la salute pubblica e il paesaggio, la sicurezza della navigazione e conseguentemente, una variazione positiva di alcuni impatti negativi e significativi, studiati e valutati nell'ambito della procedura di VIA relativa al progetto del Nuovo Porto commerciale di Fiumicino, di cui al DEC n. 07/2010.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104”*, e n. 11 elaborati di dettaglio.

Iter autorizzativo pregresso

Il nuovo Porto commerciale di Fiumicino è opera prevista dal Piano Regolatore Portuale di Fiumicino (PRP), approvato con DGR Lazio n. 358/2012. Ai sensi della L. 84/1994, il progetto di Piano è stato sottoposto a Verifica di Impatto Ambientale, conclusasi con l'espressione, da parte del MATTM di concerto con il MIBACT, del decreto di compatibilità ambientale DEC VIA n.07/2010, positivo con prescrizioni.

Con Decreto Presidenziale dell'Autorità Portuale dei Porti di Roma e del Lazio n. 169/2014 è stato approvato il Progetto preliminare del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino. Successivamente è stato sviluppato il Progetto Definitivo del I Lotto Funzionale, approvato con Decreto Autorità di Sistema Portuale del MTCS n. 295 del 13/11/2015 e con Parere del CSLLPP n. 71/2018, reso nell'Adunanza dell'Assemblea Generale del 12/02/2019.

Nel corso del 2017, l'Autorità di Sistema Portuale del MTCS ha predisposto un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al PRP vigente e su tale ATF il CSLLPP si è positivamente espresso con voto n. 02/2018 del 20/04/2018, chiedendo tuttavia all'Autorità Portuale di presentare istanza di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm.ii. al fine di determinare se tali opere previste, con la nuova collocazione delle funzioni portuali, modificano o meno gli impatti valutati in sede di procedura di VIA, conclusasi con il succitato Decreto Ministeriale n. 7 del 16/02/2010.

Oggetto della presente valutazione preliminare è quindi la ricollocazione delle funzioni proposta con il suddetto ATF, al quale si aggiungono alcune modeste modifiche anch'esse contenute nel ATF, ovvero l'allargamento dell'imboccatura portuale (da 170 a 210 m), l'approfondimento del fondale in corrispondenza della stessa (da -10,00m a -10,50m), un modesto incremento dello sviluppo degli accosti a tergo della diga di sottoflutto, lo spostamento della sea line nel tratto interferente con l'imboccatura (di cui era già prevista la delocalizzazione e prescritta dal DEC VIA 7/2010 la presentazione di specifica VIA) e l'avanzamento contenuto di un tratto della banchina dedicata all'accosto dei traghetti.

Analisi e valutazioni

Il Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino sarà realizzato a nord della foce del Fiume Tevere. Esso occuperà una porzione ridotta di area costiera, per lo più ricadente in ambito demaniale, ed una consistente porzione di specchio acqueo marino antistante la suddetta area.

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.

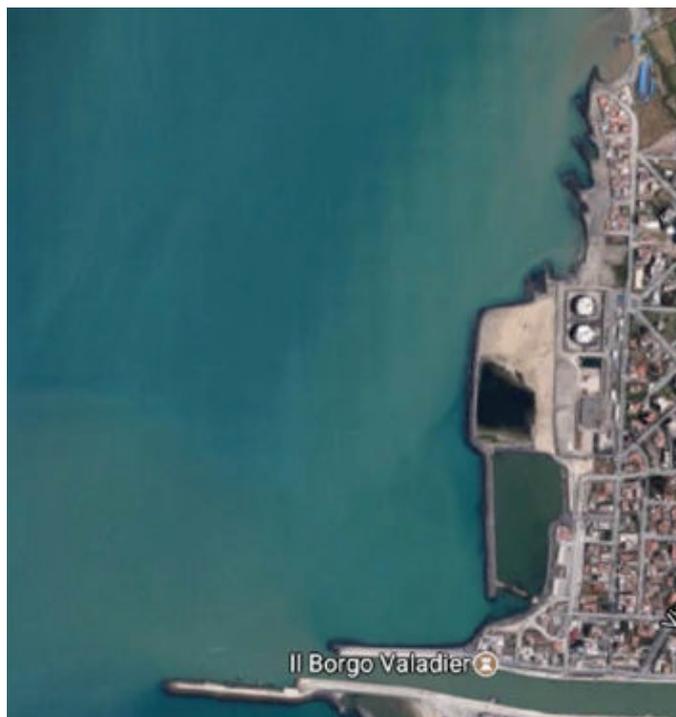


Figura 1 - Stato attuale - dettaglio della fascia costiera

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 alla direzione media dei venti dominanti.

Nella figura sottostante viene rappresentato il nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come approvato nel 2012 e sul quale il MATTM di concerto con il MiBACT si è espresso favorevolmente con decreto di compatibilità ambientale DEC VIA n.07/2010, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

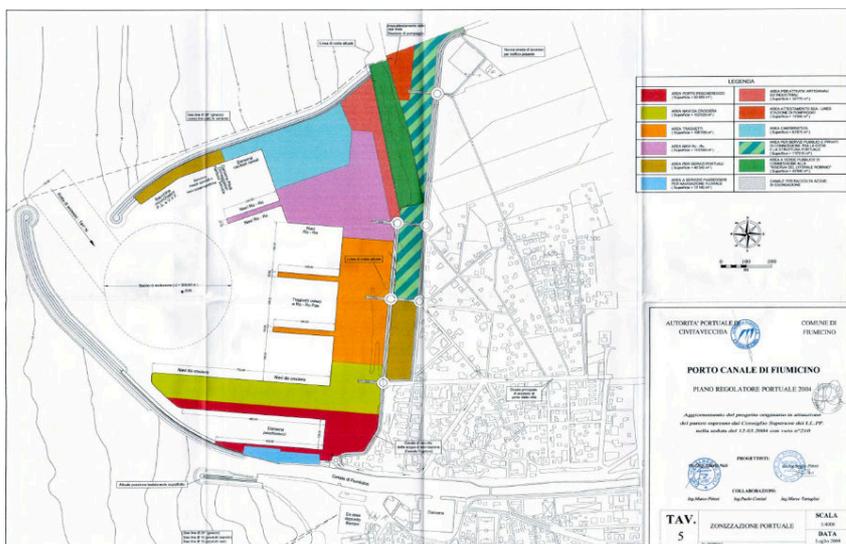


Figura 2 - PRP vigente- ZONIZZAZIONE PORTUALE

Oggetto della presente valutazione preliminare è una modifica dell'assetto funzionale ed operativo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, proposta con un Adeguamento Tecnico Funzionale che prevede di fatto lo scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali in due zone del nuovo Porto e alcune modeste ottimizzazioni dell'assetto infrastrutturale.

In particolare, lo scambio di funzioni consiste nella delocalizzazione della funzione crociere, 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.

Le motivazioni a base della proposta di ATF sono quindi le seguenti:

- 1) relativamente all'ottimizzazione dell'assetto infrastrutturale (planimetrico/batimetrico): nella necessità di adeguare il PRP alle nuove esigenze di sviluppo dei traffici marittimi con particolare riferimento a quello crocieristico tenendo nella giusta considerazione gli aspetti di sicurezza della navigazione definiti per effetto delle mutate esigenze dimensionali dei vettori marittimi;
- 2) relativamente alla localizzazione della funzione crociere presso il molo di sottoflutto e alla conseguente delocalizzazione delle funzioni cantieristica e servizi portuali a sud a parità di estensione delle aree dedicate: nella necessità/opportunità di garantire migliori condizioni di sicurezza all'ormeggio alle navi da crociera.

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).

Atteso quanto sopra, il Proponente riscontra che le attività ivi previste, sia in termini quantitativi che qualitativi, rimangono invariate rispetto a quelle del progetto valutato nel 2010

La figura sottostante 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.

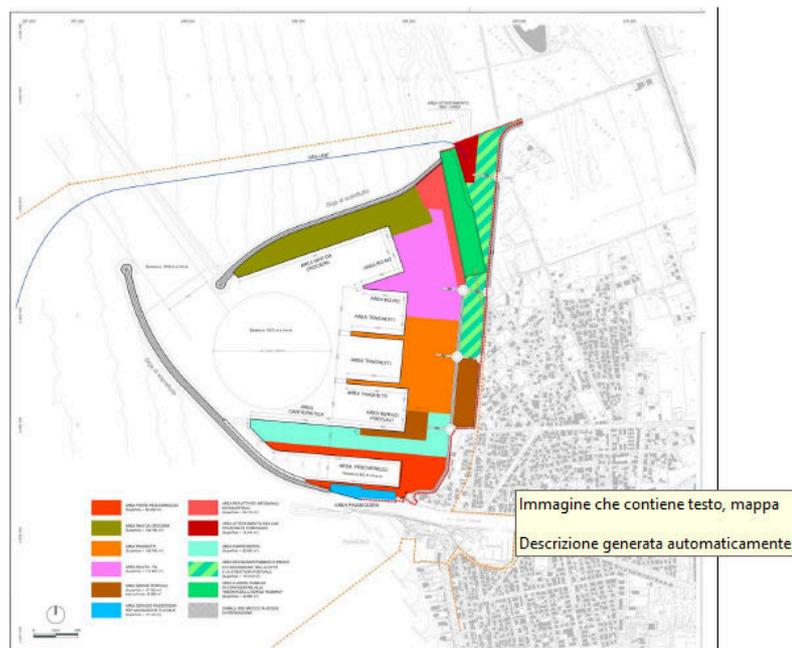


Figura 3 - Zonizzazione prevista dall'ATF

In particolare, 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.

Quindi, lo scambio di ubicazione tra funzioni portuali avviene pressoché a parità delle superfici previste da PRP.

Le attività che saranno svolte nelle aree funzionali crocieristica e cantieristica navale- servizi portuali nella ubicazione proposta dall'ATF, non varieranno rispetto a quelle del progetto valutato nel 2010, e pertanto:

- si produrranno rifiuti solidi nella stessa misura già studiata e valutata nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con Decreto VIA n. 07/2010;

- si genereranno emissioni di inquinanti in atmosfera nella stessa misura di quelle studiate e valutate nel 2010;
- si genereranno rumori e vibrazioni nella stessa misura di quelli studiati e valutati nel 2010.

Inoltre, il Proponente evidenzia che la ricollocazione delle funzioni suddette comporta un miglioramento della prestazione ambientale dell'infrastruttura riconducibile ad alcune componenti ambientali.

In particolare, 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. Altresì, 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; quindi 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.

Per quanto concerne l'avvicinamento dalla funzione cantieristica navale, invece, il proponente 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.

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

Per quanto concerne la localizzazione, il Nuovo Porto commerciale di Fiumicino, sede dello scambio di ubicazione tra funzioni in studio, non ricade neppure parzialmente all'interno di aree naturali protette, tuttavia l'area vasta di riferimento è caratterizzata dalla presenza delle seguenti aree:

- 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.

Tuttavia, a tal proposito il proponente riscontra 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, il proponente non ritiene possibile il manifestarsi di impatti diretti (sottrazione o frammentazione di habitat) o indiretti diversi e/o aggiuntivi.

In ogni caso, il proponente evidenzia che sarà 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.

Per quanto concerne le modeste modifiche dell'assetto infrastrutturale contenute nel ATF, ovvero:

- Riconfigurazione dell'imboccatura del porto, che si concretizza nei seguenti interventi:
 - o Prolungamento della diga di sopraflutto per una lunghezza di 70 m;
 - o Dragaggio del canale di accesso per ulteriori 50 cm rispetto alle previsioni del PRP vigente;
 - o Allargamento del cerchio di evoluzione per tener conto della maggiore lunghezza della nave tipo da crociera di lunghezza f.t. pari a 330 m.
- Maggiore sviluppo degli accosti a tergo della diga di sottoflutto: si è passati dai circa 550 metri di sviluppo del layout del P.R.P. vigente agli attuali 720 m, al fine di rispondere all'esigenza dell'Autorità Portuale di disporre di accosti con caratteristiche di agitazione residua in banchina tali da massimizzarne l'utilizzo.;
- Variazione tracciato della sea line nel tratto interferente con l'imboccatura portuale: ovvero uno spostamento verso nord della stessa di circa 400 m nel tratto prossimo all'imboccatura. La proposta di traslazione del nuovo tracciato prevede quindi una graduale deviazione dal punto sulla costa verso il largo per ridurre l'interferenza con la diga di sopraflutto e con l'imboccatura;
- Ampliamento delle aree operative a servizio degli accosti dei traghetti: nuove esigenze dimensionali hanno determinato un incremento di aree operative a supporto delle operazioni di imbarco/ sbarco, ottenuto mediante l'avanzamento di circa 40 metri di un tratto di fronte banchina di riva, pari a circa 400 metri, destinato alle navi Ro-Ro.

La figura seguente illustra le sopradescritte modifiche:

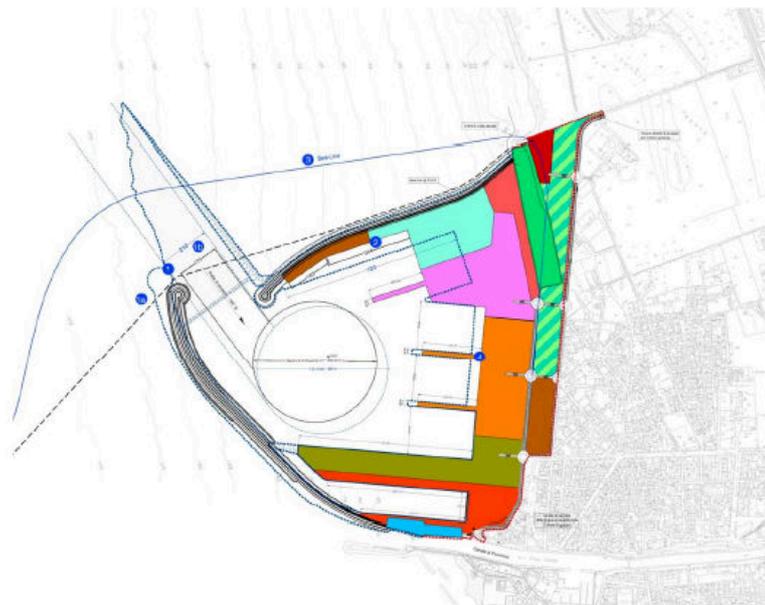


Figura 4 - Planimetria con evidenziazione della proposta di A.T.F. confrontata con il P.R.P. vigente

Le modifiche sopra descritte, riguardano prevalentemente la necessità di adeguare la nave di progetto del P.R.P. che misura 288 m l.f.t. alle dimensioni delle maggiori navi di crociera che attualmente transitano nel Mediterraneo e nel Tirreno in particolare, assicurando alle stesse condizioni di sicurezza alla navigazione ed allo stazionamento adeguate.

Il proponente afferma che le modifiche sopra indicate rappresentano un'ottimizzazione della configurazione portuale del P.R.P. in risposta al nuovo quadro esigenziale manifestatosi per il porto.

Le modifiche dell'assetto infrastrutturale (l'allargamento dell'imboccatura, maggiore sviluppo degli accosti sulla diga di sottoflutto, spostamento della sea line a nord del porto ed l'ampliamento delle aree a servizio degli accosti Ro-Ro) necessarie per adeguare l'infrastruttura alle nuove esigenze di sviluppo dei traffici marittimi, di quello crocieristico in particolare, tenendo nella giusta considerazione gli aspetti di sicurezza della navigazione ed all'ormeggio definiti per effetto delle mutate esigenze dimensionali dei vettori marittimi, non modificano il quadro degli impatti già stimati e valutati.

Al contrario, dalla modifica dell'assetto funzionale, ossia dalla ri-localizzazione delle funzioni crocieristica, cantieristica e servizi portuali a parità di superfici occupate, rispettivamente la prima a tergo della diga di sottoflutto e le altre nella zona sud del porto, discendono i vantaggi relativamente all'impatto dell'infrastruttura sull'abitato di Fiumicino, già illustrati precedentemente.

Per ultimo il proponente per quanto riguarda l'accessibilità da terra sottolinea che il nuovo terminal crociera, situato nell'estremità settentrionale del porto, sarà raggiungibile con una viabilità di collegamento esterna all'abitato (a 200 metri a sud e parallela a via del Pesce Luna, via Coccia di Mordo, direttamente collegata a via del Lago di Traiano) che eviterà la sovrapposizione del traffico portuale a quello urbano.

Infine, il proponente sottolinea che, poiché l'A.T.F. non modifica il quadro degli impatti stimati e valutati di cui al DEC. 2010-0000007 del 16.02.2010, analogamente esso non varia neppure il complesso delle prescrizioni nello stesso contenute, da ottemperare nelle successive fasi di approfondimento progettuale e di realizzazione delle opere portuali. Tale attività di ottemperanza alle prescrizioni è già stata avviata nell'ambito della progettazione preliminare dell'infrastruttura nel suo complesso e della progettazione definitiva del I Lotto funzionale.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- gli interventi in esame si inseriscono in un contesto già valutato e per il quale il MATTM di concerto con il MIBACT, ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale, subordinatamente al rispetto di prescrizioni (rif. DEC/VIA n. 07/2010);

considerato e valutato che:

- lo scambio di ubicazione tra funzioni portuali avviene pressoché a parità delle superfici previste da PRP;

- le attività che saranno svolte nelle aree funzionali crocieristica e cantieristica navale- servizi portuali nella ubicazione proposta dall'ATF, non varieranno rispetto a quelle del progetto valutato nel 2010;
- 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;
- per quanto riguarda la componente paesaggio, lo spostamento degli accosti delle navi da crociera nella zona settentrionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino consente la liberazione di alcune visuali da terra verso mare e, dunque, il miglioramento dell'inserimento dell'infrastruttura nel contesto;
- le modifiche dell'assetto infrastrutturale (l'allargamento dell'imboccatura, maggiore sviluppo degli accosti sulla diga di sottoflutto, spostamento della sea line a nord del porto ed l'ampliamento delle aree a servizio degli accosti Ro-Ro) necessarie per adeguare l'infrastruttura alle nuove esigenze di sviluppo dei traffici marittimi, di quello crocieristico in particolare, tenendo nella giusta considerazione gli aspetti di sicurezza della navigazione ed all'ormeggio definiti per effetto delle mutate esigenze dimensionali dei vettori marittimi, in un contesto come il Nuovo porto commerciale di Fiumicino, non sono tali da essere considerate rilevanti e modificare il quadro degli impatti già stimati e valutati.

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che per il progetto in valutazione denominato **“Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino - Proposta di adeguamento tecnico-funzionale”** non determini impatti ambientali significativi e negativi e che quindi sia ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

Infine, si ricorda che i lavori non potranno essere iniziati prima dell'avvenuta ottemperanza delle prescrizioni, relative alla fase ante operam, del Provvedimento DEC/VIA n. 07/2010, ove applicabili.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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