



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

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

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

* * *

Parere n. 156 del 29 gennaio 2021

| | |
|--------------------|--|
| Progetto: | <p><i>Procedura di Verifica di Attuazione, ex art. 185, commi 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii.</i></p> <p><i>V.A. 49 - Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti</i></p> <p><i>Fase 2</i></p> <p>IDVIP: 1778</p> |
| Proponente: | <p><i>Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale</i></p> |

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

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il D. Lgs. n. 152/2006;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”, abrogato dall’art. 217, comma 1, lett. e), D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, a decorrere dal 19 aprile 2016, ai sensi di quanto disposto dall’art. 220 del D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Codice dei contratti pubblici*”, comma 27 che recita: “*Le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del presente decreto secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti*”;
- il D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la*

valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;*

PREMESSO che:

- l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (d’ora innanzi Proponente) in data 21/07/2020 con nota prot. 8572 ha trasmesso, ai sensi dell’art. 185 del D. Lgs. n. 163/2006, per quanto applicabile dall’art. 216, c. 27, del D. Lgs. n. 50/2016, documentazione per la prosecuzione della procedura di Verifica di Attuazione – Fase 2 inerente al progetto Esecutivo *“Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti”*, da realizzarsi nel Comune di Civitavecchia (RM);
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/57475 in data 23/07/2020;
- la Divisione con nota MATTM/66993 in data 31/08/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/2621 in data 31/08/2020 ha trasmesso, ai fini delle valutazioni di competenza, la nota sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- con nota prot. CTVA/2863 del 21/09/2020, il Presidente della Commissione ha inviato alla Direzione la proposta di assegnazione della presente procedura indicando il Referente Istruttore;

RILEVATO che per il progetto *“Opere strategiche per il porto di Civitavecchia”*:

- la delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, *“Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche”* e s.m.i. ai sensi dell’art. 1 della legge n. 443/2001 approva il primo programma delle infrastrutture strategiche e include nell’allegato 1 l’*“Hub portuale di Civitavecchia”*, successivamente confermato con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 recante *“Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001)”*;
- in data 20/12/2003 con parere n. 28-CSVIA-PRR- la Commissione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, al progetto preliminare;
- con la Delibera n.103/04 del 20/12/2004 *“1° Programma delle Opere Strategiche (Legge N. 443/2001) Hub Portuale Di Civitavecchia”* il CIPE ha approvato ai sensi dell’art.165 del D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, i progetti preliminari di dieci opere finalizzate al potenziamento del porto di Civitavecchia, anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale delle opere stesse, individuando tra esse un primo lotto funzionale costituito dal *Prolungamento antemurale C. Colombo, dalla Darsena traghetti e dalla Darsena servizi*, come indicato dall’Autorità Portuale;
- con la delibera CIPE n. 75 del 29 marzo 2006 è stato assegnato in via programmatica un finanziamento di 30 milioni di euro, in termini di volume di investimenti, per la realizzazione delle *“Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia. Primo Lotto Funzionale: Prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e Traghetti”*;
- in data 18/01/2006, la Commissione ha verificato l’ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla citata delibera CIPE n. 103/04, di cui alla Determinazione Direttoriale acquisita con nota prot. DSA-2006-0001589 del 20/01/2006 di Verifica di Ottemperanza I FASE al Progetto Definitivo;

- in data 07/03/2006, la Commissione ha verificato l'ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla citata delibera CIPE n.103/04, di cui alla Relazione di Ottemperanza al Progetto Definitivo, nella quale viene detto che: "è verificata la parziale ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità di cui alla citata Delibera CIPE. S'intende per tanto che alcune delle prescrizioni impartite in sede di Progetto Preliminare e non ottemperate nel Progetto Definitivo, impongono il completamento del progetto stesso, da risottoporre alla Commissione per la verifica di ottemperanza.";
- con il parere espresso dalla Commissione in data 11/07/2006, è stata completata la verifica di Ottemperanza per il Progetto Definitivo di cui alla Determinazione Direttoriale acquisita con nota prot. DSA-2006-0021173 del 08/08/2006 di Verifica di Ottemperanza II FASE al Progetto Definitivo;
- con la Delibera n. 140/2007 del 21/12/2007 "Potenziamento hub portuale di Civitavecchia - Primo Lotto interventi funzionali (1° stralcio): Prolungamento antemurale C. Colombo e Darsena traghetti" e con la Delibera n.2/2008 del 25/01/2008 "Potenziamento hub portuale di Civitavecchia - Primo lotto interventi funzionali (2° stralcio). Darsena servizi", il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.166 del D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni da attuare in fase di redazione e di realizzazione del Progetto Esecutivo, il Progetto Definitivo;
- con la Determinazione Direttoriale n. 15194 del 21/05/2014, tenuto conto del parere n. 1472 del 28/3/2014, è stata verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni delle Delibere CIPE n. 140/2007 e n. 2/2008 di approvazione del Progetto Definitivo;
- con il parere n. 1471 del 28/03/2014 la Commissione ha espresso parere contrario relativamente alla Procedura ex art. 169, comma 4, del D. Lgs n. 163/2006 e s.m.i. – Varianti di cui alla Determina Direttoriale DVA-2014-0011635 del 22/04/2014;
- con il parere n. 1794 del 29/05/2015 la Commissione ha espresso parere positivo relativamente alla Procedura ex art. 169, comma 4, del D. Lgs n. 163/2006 e s.m.i. sulla Variante Perizia 2014, di cui alla Determina Direttoriale DVADEC-2015-216 del 25/06/2015;
- con Determina Direttoriale DVA-DEC-2017-0000003 del 12/01/2017, tenuto conto del parere n. 2273 del 20/12/2016 è stata determinata la parziale conclusione delle attività di verifica e controllo relativamente alla procedura di Verifica di Attuazione Fase II – ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art. 185 del D. Lgs n. 163/2006 del progetto rispetto alle prescrizioni impartite con Determina Direttoriale n. 15194 del 21/05/2014;
- con il parere n. 2390 del 12/05/2017 la Commissione ha espresso parere di chiarimento sulla prescrizione n. 5 della Determinazione Direttoriale DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 inerente la progettazione degli interventi compensativi relativi agli impatti diretti e indiretti sui Siti di Importanza Comunitaria derivanti dalla realizzazione del progetto;
- con Determina Direttoriale DVA-0000053 del 22/02/2019, tenuto conto del parere n. 2926 del 18 gennaio 2019, è stata determinata la parziale conclusione delle attività di verifica e controllo relativamente alla procedura di Verifica di Attuazione Fase II – ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art. 185 del D. Lgs n. 163/2006 del progetto rispetto alle prescrizioni contenute nella Determina Direttoriale n. 3/2017;
- con Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020, tenuto conto del parere n. 3402 del 8/05/2020, è stata determinata la non sussistenza delle condizioni per la conclusione dell'istruttoria periodica nell'ambito della Verifica di Attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dell'articolo 185, commi 6 e 7, del D. Lgs. n. 163/2006, disponendo che il Proponente ottemperi alle seguenti prescrizioni indicate nel parere n. 3402;
 1. trasmettere al MATTM la documentazione in risposta alla Richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVA (Prot. CTVA/4031 del 20/11/2015) per i punti:
 - PARZIALMENTE ESAUSTIVO:
 - o GENERALI: n. 2, 3;
 - o ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSO E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9;
 - o ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE: n. 2;
 - NON ESAUSTIVO:

○ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n. 10;

○ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE: n. 4;

2. dare seguito alle attività del Tavolo Tecnico presso il MATTM in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale in ottemperanza alla prescrizione n. 8 della Determina Direttoriale n. 3/2017;
3. trasmettere un aggiornamento del Piano di Sviluppo dei porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita al fine di accertare il recepimento delle prescrizioni/condizioni ambientali indicate nel Decreto Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 25/06/2020 così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata MATTM/66993 in data 31/08/2020:
 - ✓ Nota dell'Autorità Portuale prot. 8572 del 21/07/2020;
 - ✓ Allegato 1: Studio per la Valutazione di Incidenza per la ZPS IT6030005 "Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate" DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 punto III;
 - ✓ Allegato 2: Piano d'Emergenza esterna (PEE) del deposito – maggio 2016;
 - ✓ Allegato 3: Piano operativo di pronto intervento locale contro gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive – edizione 2012;

RICHIAMATI i seguenti elementi descrittivi dell'opera:

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

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

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

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

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

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

DESCRIZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO

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

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

RISPONDEZZA PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DEFINITIVO

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

In particolare, le opere stralciate sono di seguito elencate:

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

Prolungamento Antemurale C. Colombo

Realizzato all'estremità nord della diga foranea, si svilupperà in direzione NO-SE, assumendo un andamento leggermente inclinato verso ovest rispetto alla restante parte della diga stessa. Il prolungamento, lungo circa 413 m complessivi, è finalizzato a proteggere la Darsena Traghetti dal moto ondoso incidente e, al tempo stesso, ad agevolare l'ingresso e l'uscita delle navi di maggiori dimensioni che fruiscono del porto, quali le navi crociera. Sarà realizzato con 14 cassoni cellulari in calcestruzzo armato, eretti su uno scanno di fondazione come il tratto di diga attualmente in fase di realizzazione. E tuttavia, rispetto a quanto accade per detto tratto in esecuzione, i cassoni del prolungamento saranno caratterizzati da una profondità di imbasamento maggiore (- 22m s.l.m.m.) al fine di ridurre i costi e di minimizzare i tempi di esecuzione. Lo

scanno di fondazione sarà costituito in massi naturali di prima categoria, protetti sul lato mare da una mantellata di massi naturali di terza categoria disposti in doppio strato lungo una pendenza 1 :3 e superiormente da un doppio strato orizzontale di massi naturali di quarta categoria. Sul paramento interno lo scanno presenterà una scarpa pari a 1/2. Il primo cassone di collegamento con l'antemurale esistente, verrà imbasato alla quota -18.50 m s.l.m., mentre i restanti 13 cassoni verranno imbasati alla -22.00 m s.l.m. La quota finale della sovrastruttura è pari a +2,50 m sul l.m.m. sul filo banchina lato porto, mentre lato mare è pari a +2,00 m s.l.m.

Dragaggi

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

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

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

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

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

Darsena Servizi

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

La Darsena Servizi sarà realizzata attraverso le seguenti opere:

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

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

Opere di difesa e banchinamento

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

Piazzali

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

Darsena Traghetti

La Darsena Traghetti, conformemente al PRP vigente, risulta ubicata fra la Darsena Servizi a nord e la Banchina Nord del Terminal Container (T.C.B.N.) a sud. Realizzata sul luogo dell'attuale darsena "La Mattonara" essa occuperà una superficie di circa 360.000 mq di cui circa 220.000 mq di specchio acqueo e 140.000 mq di aree a terra. L'opera di difesa esterna e le opere di banchinamento interno della darsena saranno costituite prevalentemente da cassoni in calcestruzzo cementizio armato, ad eccezione dei pontili che saranno realizzati tramite un impalcato su pali. Protetta dal moto ondoso incidente tramite il prolungamento dell'antemurale C. Colombo e un molo di sottoflutto radicato sulla Darsena Servizi, sarà prevalente destinata al traffico Ro - Pax. La Darsena Traghetti, realizzata colmando uno specchio acqueo avente una superficie pari a circa 70.000 m², consentirà di accogliere 9 navi (7 navi traghetto per il traffico passeggeri – traghetti di collegamento con la Sardegna – con profondità di accosto – 10 m.s.l.m.m., 1 nave da crociera con profondità di accosto - 10 m s.l.m.m., 1 nave porta rinfuse con profondità di accosto - 15 m s.l.m.m.).

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

Banchinamento interno della darsena e pontili di ormeggio dei traghetti

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

Piazzale

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

Tombamento del fosso del Buonaugurio

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

Riconfigurazione perimetrale della vasca di colmata

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

Per quanto riguarda l'oggetto della verifica di attuazione del progetto esecutivo:

Di seguito si riporta quanto richiesto nella nota prot. CTVA/4031 del 20/11/2015 dalla Commissione (in formato tabellare) e nei Provvedimenti direttoriali successivi dalla Direzione, nell'ambito delle periodiche attività di Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del D. Lgs n. 163/2006 V.A. 49 del progetto *Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti*, **ritenuto non ottemperato/parzialmente ottemperato** nel Decreto Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 25 giugno 2020.

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

| N° | Richiesta Integrazione | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|-----------------|---|---|---|
| GENERALI | | | |
| 2 | <p><i>Nell'ambito della descrizione del SIC IT6000006 "Fondali tra punta Pecoraro e Capo Linaro" viene citata la presenza "in questo territorio a circa 1-2 km dalla costa della ZPS IT60300005. Tale comprensorio collinare sub costiero di estrema importanza naturalistica, ospita significative presenze di tutti i gruppi zoologici. In particolare si sottolinea la presenza dei rapaci forestali diurni e di mammiferi carnivori. Sono presenti emergenze fitogeografiche". All'interno del documento non è presente alcuna valutazione di incidenza sul sito suddetto. Si richiede di produrre tale Valutazione di incidenza.</i></p> | <p>Il proponente riporta nell'Allegato 6 alcune considerazioni in riferimento alla ZPS IT60300005, specificando le motivazioni per cui non ha ritenuto di dover procedere ad una valutazione di incidenza.</p> <p><i>"Non si è ritenuto di dover procedere ad una valutazione di incidenza specifica alla luce di alcune considerazioni di seguito riportate:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Le opere a cui ci si riferisce la VINCA, in nessun modo possono avere un qualsiasi tipo di incidenza sugli obiettivi di conservazione per la quale la ZPS è stata istituita. Infatti, le opere di progetto sono previste in mare in ambito portuale o nelle sue immediate vicinanze, esse vengono eseguite ad una distanza quasi sempre maggiore ai 5 km dai confini della ZPS.</i> <i>2. La ZPS è costituita da un comprensorio collinare sub-costiero dove, in particolare, si sottolineano la presenza di emergenze fitogeografiche terrestri, di rapaci forestali diurni e di mammiferi carnivori. Nulla fa riferimento all'ambiente marino dal quale peraltro la ZPS è separata da una fascia di territorio che comprende l'intera città di Civitavecchia, gli abitati di Santa Marinella e Santa Severa più a sud e l'autostrada Civitavecchia - Roma.</i> <i>3. Solo una piccola parte delle opere in progetto, il "Nuovo accesso al Bacino storico: apertura a sud", si posiziona ad una distanza inferiore ai 5 chilometri dalla ZPS, ma l'area di sovrapposizione, come rappresentato dagli elaborati cartografici allegati è pari a 537 ettari.</i> <i>4. Tale superficie costituisce meno dell'1% della superficie totale occupata dalla ZPS: Cod. IT60300005 pari a 67.573 ha (vedere elaborati cartografici allegati).</i> <i>5. Alla luce del punto precedente è stato fatto riferimento anche al documento edito dal MATTM intitolato "Le misure di compensazione nella direttiva Habitat" nel quale si trova un paragrafo dedicato a spiegare come valutare la significatività delle incidenze sugli habitat. Premesso che nel paragrafo ci si riferisce ad una eventuale incidenza diretta sugli habitat, in esso si dice che "nelle guide metodologiche della Commissione europea viene dedotto che un valore inferiore all'1% potrebbe essere considerato come soglia di non significatività dell'incidenza". Pertanto, partendo dal presupposto che si ritiene inesistente la probabilità che l'opera, che interessa esclusivamente habitat marini, possa avere un'incidenza negativa sia diretta che indiretta sugli obiettivi di conservazione per la quale la ZPS è stata istituita, ed inoltre, valutando anche per il principio di precauzione che una ipotetica, ma confermiamo impossibile, interferenza sarebbe eventualmente potuta essere di tipo indiretto ed avrebbe interessato una porzione inferiore all'1% della ZPS, l'idea di una VINCA specifica è stata esclusa."</i> <p>Allegato n.1: Studio per la Valutazione di Incidenza dei piani e progetti finalizzati allo sviluppo dell'Hub portuale di Civitavecchia.</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO</p> <p>Si sottolinea l'opportunità di svolgere una VINCA per ogni singolo sito interessato direttamente o indirettamente dalle opere di progetto e come la mancanza di incidenze sul sito è fornita dall'esito dello screening (FASE I della VINCA).</p> |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | | Fase 1: Screening – Integrazione 1 - (All. 6 Considerazioni in riferimento alla ZPS IT6030005) | |
| 3 | <i>Si richiede, come prevede la metodologia suggerita dalla Commissione Europea ("Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites, Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC" redatto dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente), di effettuare, per ciascun sito Natura 2000 che rientri in un'area di 5 km di distanza dalle opere di progetto, una valutazione di incidenza anche alla luce del principio di precauzione sempre sancito dalla Commissione. Inoltre si chiede di fornire opportuna cartografia, a scala opportuna, che metta in relazione le opere in progetto con la ZPS IT6030005.</i> | Vedi richiesta integrazione n. 2. | PARZIALMENTE ESAUSTIVO Vedi richiesta integrazione n. 2. |
| ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSO E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE | | | |
| 1 | <i>Raccolta ed analisi dei dati con metodologia P.E.D.A.S. Nella relazione VINCA01 si afferma che per "analizzare e prevedere gli effetti potenziali derivanti dalle attività di dragaggio sulle aree marine costiere ad elevato valore ecologico" è stata applicata la "metodologia P.E.D.A.S. (Potential Effects of Dredged Activities on SIC)" secondo cui la raccolta e l'analisi dei dati si basa su un "approccio multidisciplinare costituito da acquisizioni di dati in situ, osservazioni satellitari e simulazioni numeriche". Tuttavia, dalla documentazione esaminata non si evince un vero e proprio collegamento tra i dati disponibili (misure in situ, osservazioni satellitari e risultati di modelli matematici). Inoltre, nell'ambito della metodologia P.E.D.A.S. circa l'integrazione delle diverse tipologie di dato analizzate, risulta opportuno, ai fini della valutazione degli effetti potenziali sui due SIC (IT6000005 e IT6000006) delle attività di dragaggio, riportare in maniera chiara i criteri di integrazione utilizzati. Nella documentazione esaminata si propone l'utilizzo di "un apposito DataBase, fruibile tramite piattaforma GIS (Geographic Information Systems), al fine di analizzare, elaborare e rappresentare l'evoluzione del progetto in ambito geografico". Tuttavia, in merito alla modalità di archiviazione e gestione dei dati rilevati, siano essi di telerilevamento o misure in situ, per poter garantire la replicabilità e la standardizzazione dei dati ambientati e per ottimizzare ogni futura azione di monitoraggio e valutazione ambientale, è necessario utilizzare la massima chiarezza sugli algoritmi, i sensori e le procedure che accompagnano l'uso e l'interpretazione delle</i> | Viene evidenziato, a partire dal diagramma di flusso dei dati acquisiti all'interno del progetto PEDAS (riportato nella VINCA-Fase I, pag. 10 nello Schema 3.1) come le osservazioni in situ e da remoto vengono utilizzati nei modelli idrodinamici (DELFT3DFLOW e SWAN) e di dispersione del sedimento (DELFT3D-WAQ). In particolare, viene fornita una descrizione più dettagliata relativa alle caratteristiche dei dati acquisiti (dati anemometrici, ondametrici, correntometrici, parametri fisici della colonna d'acqua, rateo di sedimentazione) nel progetto PEDAS e al loro impiego all'interno dei modelli numerici. Si afferma poi che, "a causa del breve tempo a disposizione, per terminare lo studio (3 mesi), il confronto tra il tasso di sedimentazione acquisito dai depositanti e i risultati ottenuti con il modello di dispersione" richiede "circa un mese". Invece, per quanto riguarda l'archiviazione e gestione dei dati raccolti nell'ambito del progetto PEDAS si afferma che "saranno utilizzate delle metodologie conformi con gli standard vigenti (INSPIRE, ISO) per garantire la comparabilità e l'interoperabilità dei sistemi di gestione e scambio dei dati". | PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali Relativamente ai criteri di integrazione delle diverse tipologie di dati utilizzati, i chiarimenti forniti possono considerarsi esaustivi, fatta eccezione per il dato del rateo di sedimentazione. Infatti, l'analisi di confronto tra il tasso del rateo di sedimentazione acquisito con la tecnica adottata e i risultati ottenuti con il modello di trasporto, è rimandata alla valutazione della documentazione successiva. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | <p>misure acquisite, anche relativamente agli standard di archiviazione e pubblicazione dei dati e dei prodotti attesi”.</p> | | |
| 2 | <p>Relativamente alla risoluzione del modello di calcolo impiegato nello studio per la VINCA si osserva che:</p> <p>a. la risoluzione spaziale del dominio di calcolo (che si “estende lungo il tratto di costa compreso tra Montalto di Castro, a Nord e Torre Flavia a Sud, e nella zona a largo fino alla batimetrica -400m circa”) non viene specificata e/o giustificata, sia per il modello a scala di area vasta che per quello a scala di dettaglio (aree SIC).</p> <p>b. riguardo alla risoluzione verticale del dominio di calcolo, nella documentazione si specifica che “la griglia del modello DELFT3D-FLOW è costituita da 10 strati verticali di spessore costante”. Tuttavia, i risultati numerici, presentano elaborazioni relative ad un unico strato e la profondità non viene specificata.</p> <p>Pertanto si evidenzia la necessità di specificare e giustificare la risoluzione spaziale e verticale del dominio di calcolo”.</p> | <p>La griglia curvilinea alle differenze finite, adottata sia per il modello DELFT3D-FLOW sia per il modello SWAN, consente di avere una maggiore risoluzione nelle zone costiere.</p> <p>È stato deciso di aumentare la risoluzione spaziale nel tratto di costa compreso tra i due SIC che include anche il porto di Civitavecchia. La dimensione degli elementi passa da 30 m in corrispondenza della zona di dragaggio a circa 100 m nella zona dei SIC. La griglia è inoltre costituita da 10 strati verticali di uguale spessore (coordinate sigma).</p> <p>Si afferma che “il breve tempo a disposizione per terminare lo studio (3 mesi) non ha consentito di effettuare un'accurata analisi per definire un'appropriata risoluzione orizzontale e verticale del modello” e che quest'ultima richiede un ulteriore tempo di “1 mese”.</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> <p>Il Proponente, pur avendo fornito maggiori informazioni sulla discretizzazione del dominio di calcolo, non ha condotto un'idonea analisi di sensitività per definire un'appropriata risoluzione orizzontale e verticale del modello.</p> |
| 3 | <p>Nello studio per la VINCA (VINCA01) non si tiene conto di eventuali fenomeni di stratificazione verticale della colonna d'acqua che potrebbero interferire con la dinamica dei sedimenti.</p> <p>La stratificazione verticale delle correnti, qualora presente, può incidere sull'andamento e sull'estensione dei processi di trasporto e deposizione dei solidi sospesi comportando possibili ripercussioni ambientali anche gravi (ad es.: incremento dei livelli di torbidità, eutrofizzazione, ricoprimento, ecc.).</p> <p>Pertanto, si evidenzia l'importanza di uno studio della circolazione dell'area interessata dall'intervento che tenga conto dei fenomeni di mescolamento e ricircolo della colonna d'acqua, ai fini di una corretta valutazione della dinamica dei solidi sospesi e dei loro possibili effetti sulle specie e habitat che caratterizzano i SIC, anche alla luce della “condizione fondamentale” dell'UE, che richiede che “la nuova VINCA dovrà valutare tutti gli effetti, sia diretti che indiretti, che potrebbero essere prodotti su specie e habitat presenti nel sito in questione ...” (prot. DVA-2015-2045 del 23/01/2015)”.</p> | <p>Lo studio della circolazione delle correnti marine è stato effettuato trascurando il fenomeno di stratificazione della colonna d'acqua in quanto il periodo in cui sono state svolte le indagini <i>in-situ</i>, utilizzate come dato di input per il modello idrodinamico, è caratterizzato da condizioni di mescolamento.</p> <p>“Il breve tempo a disposizione per terminare lo studio (3 mesi) non ha consentito di effettuare il rilievo dei parametri fisici della colonna d'acqua durante il periodo estivo”, per eseguire il quale vengono richiesti 6 mesi.”</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> |
| 4 | <p>Dallo studio per la VINCA non si evince se il rateo di sospensione (W_0, in kg/m³/s), stimato per le diverse attività di dragaggio mediante applicazione della formula di Hayes and Wu (2001), sia stato introdotto come termine sorgente dei modelli di trasporto, utilizzando l'approccio modellistico tridimensionale a strati o integrato lungo la verticale.</p> <p>Inoltre, si osserva che per le diverse fonti di emissione di</p> | <p>... Il rilascio di sedimento dalle diverse fonti considerate nello studio (fiumi, 1LF,DEGM e 2LF) avviene in modo uniforme sull'intera colonna d'acqua. La scelta di impostare un breve periodo di tempo per il rilascio di sedimento (2 giorni) e per la durata degli scenari di simulazione (3 giorni) risulta in accordo con Johnson et al. (2000) il quale afferma che per valutare efficacemente gli effetti del dragaggio sulla componente ambientale, i modelli dovrebbero essere in grado di eseguire più simulazioni in un tempo relativamente breve in modo da valutare quali tra le possibili</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | <p><i>sedimento simulate (fiumi, dragaggio 1LF, DEGM e 2LF) è stata ipotizzata la medesima durata di rilascio dei sedimenti in colonna d'acqua, pari a 2 giorni. Tale durata, non può essere considerata realistica ai fini di una stima dei potenziali effetti sull'ambiente dovuti alla dispersione e sedimentazione dei sedimenti risospesi dalle attività di dragaggio, in quanto, non tiene conto del periodo complessivo delle attività di dragaggio in funzione dell'effettivo volume dei sedimenti da dragare (1.346.707,86 m3 per il 1LF, 5.340.000 m3 per la DEGM e 104.000 m3 per il 2LF). Alla luce di ciò, si ritiene che gli scenari di dragaggio debbano essere implementati tenendo conto, oltre che delle informazioni già fornite sulle modalità operative (tipo di draga, localizzazione della sorgente di dragaggio, natura del sedimento dragato e della frazione granulometrica rilasciata in colonna d'acqua), anche delle tempistiche delle operazioni di dragaggio che siano funzionali a modellare il rateo di risospensione rispetto al volume totale dei sedimenti da dragare.”</i></p> | <p>alternative ha una minore probabilità di produrre impatti negativi. In tale ambito per tener conto dei diversi volumi dei sedimenti da dragare per la realizzazione delle tre opere (1LF, DEGM e 2LF), è stato ipotizzato un diverso rilascio di materiale fine ... Tuttavia come riportato da SKM (2013) risulta più realistico analizzare la dispersione dei sedimenti a lungo termine (oltre 12 mesi) al fine di valutare gli effetti relativi sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi marini. Il tempo previsto per lo svolgimento di tale attività è di circa 3 mesi e consentirà di valutare le variazioni stagionali allo scopo di supportare le migliori tempistiche per gli ipotetici periodi di dragaggio.</p> | |
| 5 | <p><i>La stima degli impatti potenziali sugli habitat e sulle specie protette all'interno dei SIC IT6000005 e IT6000006, è stata effettuata attraverso la messa a punto dell'indice D3I, che integra i risultati delle simulazioni della dispersione del sedimento proveniente da fonti naturali (fiumi) e antropiche (dragaggi)”per scenari numerici della sola durata di 2 giorni.</i></p> <p><i>È noto che, ecosistemi come la Posidonia Oceanica, si trovano spesso a coesistere con alti valori dei solidi sospesi (o di torbidità) e dei tassi di sedimentazione per cause naturali, soprattutto durante il periodo invernale in genere caratterizzato da livelli maggiori dell'energia del moto ondoso e del trasporto solido fluviale.</i></p> <p><i>La scelta di impostare la durata degli scenari di simulazione di trasporto pari a 2 giorni, non appare idonea al fine di "analizzare gli impatti connessi con la realizzazione delle opere previste dal PRP del 2004". In particolare, i valori così ottenuti, mediante il calcolo dell'indice D3I, integrano i risultati della dispersione del sedimento proveniente dalle attività di dragaggio con quello proveniente dai corsi d'acqua per uno scenario di simulazione non sufficientemente esteso da consentire di valutare “.... la durata, l'intensità, l'estensione e la frequenza dell'impatto sulle aree SIC ...” in relazione con “le curve dose-riposta specifiche per Posidonia oceanica, coralligeno e Pinna nobilis disponibili in letteratura”, in accordo a quanto specificato nella documentazione propedeutica alla VINCA.</i></p> | <p>L'indice D3I viene ...calcolato considerando due valori soglia che definiscono tre classi di impatto (alta, media e bassa) e la probabilità legata agli eventi meteomarinari che, per mezzo del modello DELFT3D-WAQ, hanno permesso di definire la concentrazione di solido sospeso e il tasso di sedimentazione nell'area occupata dai due SIC.</p> <p>L'utilizzo di questo indice consente di definire principalmente l'intensità, l'estensione e la frequenza dell'impatto sugli habitat e sulle specie prioritarie presenti nei due SIC. La durata dell'impatto deve essere valutata invece con simulazioni più lunghe (oltre 1 anno) rispetto a quelle svolte nel presente lavoro (2 giorni) seguendo, per esempio, la metodologia riportata in Feola et al. (2015) che al momento della redazione di questo studio non era stata ancora pubblicata. Tuttavia il breve tempo a disposizione (3 mesi) non ha consentito di estendere la durata delle simulazioni nei diversi scenari analizzati, attività che richiede tempi di svolgimento pari a circa 3 mesi.</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | <i>Pertanto, è opportuno considerare una durata della simulazione sufficientemente estesa da consentire di definire una più realistica variabilità dei valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione a scala locale, allo scopo di una corretta individuazione delle aree dei SIC a maggiore rischio di impatto.</i> | | |
| 6 | <p><i>Nello studio per la VINCA si legge che “i valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione che delimitano le tre classi di impatto (CLASSE 1: “Basso impatto”, CLASSE 2: “Medio impatto”, CLASSE 3: “Alto impatto”) sono stati scelti in maniera arbitraria, senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza della Posidonia oceanica, della Pinna Nobilis e delle biocostruzioni coralligene che, allo stato attuale delle conoscenze, non risultano ancora ben definiti”.</i></p> <p><i>Si ritiene, però opportuno che, i risultati numerici (che dovranno essere ottenuti considerando una durata della simulazione sufficientemente estesa) vengano impiegati per definire i range di variabilità locale dei valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione (in condizioni naturali). Tali range dovranno, quindi, essere utilizzati per delimitare classi di impatto sito-specifiche (CLASSE 1: “Basso impatto”, CLASSE 2: “Medio impatto”, CLASSE 3: “Alto impatto”) ed essere funzionali alla valutazione degli impatti generati sulle aree SIC dalle diverse pressioni esaminate (realizzazione delle attività previste nel PRP 2004 (LF1, DEGM, LF2))”.</i></p> | <p>Al momento nell'indice D3I, le tre classi di impatto sono state scelte in maniera arbitraria, senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza della <i>Posidonia oceanica</i>, della <i>Pinna nobilis</i> e delle biocostruzioni coralligene che allo stato attuale delle conoscenze non risultano ancora ben definiti. Di conseguenza i risultati dell'indice D3I definiscono quale tra le quattro sorgenti considerate ha una maggiore probabilità di impatto all'interno dei due SIC analizzati. Sulla base delle considerazioni fatte nel punto precedente, risulta opportuno definire range di variabilità locale stimati attraverso risultati numerici ottenuti con una durata della simulazione sufficientemente estesa e utilizzare soglie critiche più realistiche che si basano sui dati bibliografici. Tuttavia, il breve tempo a disposizione per terminare lo studio (3 mesi) non ha consentito di estendere la durata delle simulazioni nei diversi scenari analizzati" per incrementare la quale viene richiesto un tempo ulteriore di 3 mesi.</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> |
| 7 | <p><i>Nello studio per la VINCA si fa riferimento alla validazione dei modelli numerici, senza fornire sufficienti dettagli sulle modalità in cui essa viene eseguita. La calibrazione del modello non viene descritta. Inoltre, nella documentazione esaminata, non viene descritta la metodologia adottata per la scelta delle 10 stazioni di misura della corrente mediante ADCP e delle 4 campagne di rilevamento. Considerato quanto sopra, si ritiene opportuno riportare una descrizione completa della metodologia e dei risultati delle operazioni di calibrazione e validazione dei modelli. Inoltre, nell'ambito di una validazione del modello si ritiene opportuno utilizzare dati sperimentali che siano rappresentativi di un clima correntometrico annuale che tenga conto delle caratteristiche di stagionalità.</i></p> | <p>I risultati del modello DELFT3D-FLOW sono stati confrontati con i dati correntometrici misurati mediante ADCP; mentre l'altezza d'onda significativa calcolata con il modello SWAN è stata paragonata con quella acquisita dalla boa ondamentrica “nearshore”. Le stazioni di misura della corrente marina sono state posizionate rispettando una distribuzione spaziale omogenea nelle zone occupate dai due SIC (10 in corrispondenza del SIC a nord e 10 in quello a sud) al fine di riprodurre in maniera accurata la distribuzione del campo idrodinamico nell'intera area interessata dagli impatti.</p> <p>Considerando che lo studio è stato svolto in circa 3 mesi non è stato possibile validare il modello DELFT3D-FLOW utilizzando misure di corrente marina rappresentative di un clima correntometrico annuale. Il tempo previsto per lo svolgimento delle misure delle correnti marine e per la successiva validazione del modello idrodinamico è di circa 6 mesi.</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> |
| 9 | <p><i>Nello studio per la VINCA si legge che i risultati acquisiti mediante l'applicazione del metodo PEDAS, “potranno essere utilizzati per predisporre un idoneo piano di campionamento per monitorare le componenti abiotiche e biotiche dell'ecosistema marino nelle fasi ante, durante e</i></p> | <p>Nella nuova documentazione analizzata (VINCA 02, Allegato 3, pg. 21), relativamente alle attività di monitoraggio si riporta che esse “... si articoleranno in tre diverse fasi e terranno conto di tutte le matrici ambientali marine potenzialmente impattate dall'operatività del cantiere e dell'opera”.</p> <p>Relativamente alla Fase <i>ante operam</i> si legge che verrà condotta l'analisi “... del</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> |

| | | | |
|----|---|--|-----------------------------|
| | <p>post operam e per scegliere le opportune attività di mitigazione sia in prossimità della fonte, sia in corrispondenza delle specie ed habitat da salvaguardare" (VINCA01).</p> <p>Inoltre, nonostante quanto prescritto nel parere del Ministero dell'Ambiente (Dec-2002-6923) "[...] appare necessario, ... che nelle varie fasi di realizzazione dell'opera si tenga conto del rischio di diffusione dei sedimenti anche in aree esterne agli ambiti di lavorazione, in particolare, durante le attività di dragaggio" e che (Dec-2002-6923) "... il dragaggio dovrà essere proceduto da una campagna di monitoraggio mirata alla definizione fisico-meccanica e alla composizione chimica dei fanghi" nella documentazione presentata non si legge una strategia di monitoraggio strutturata per fasi in funzione del cronoprogramma delle attività previste nel PRP 2004.</p> <p>Pertanto, è necessario prevedere attività di monitoraggio (ante, durante e post operam) che adottino una metodologia (tipologia di indagini, ubicazione stazioni, tempi e modalità di campionamento) idonea a consentire il controllo delle diverse matrici indagate, in funzione degli effetti attesi. Tale metodologia, dovrà, quindi, tenere conto degli effetti legati all'incremento dei livelli di torbidità e della fuoriuscita dei solidi sospesi durante le operazioni di escavo ed anche dell'efficacia delle misure di mitigazione che verranno proposte (confinamento degli specchi d'acqua soggetti a dragaggi). Il monitoraggio del corpo idrico dovrà tenere conto anche della Direttiva 2000/60. Inoltre, il monitoraggio dovrà essere finalizzato al controllo della possibile interferenza che le nuove strutture portuali possono avere sul ricambio idrico (es. fenomeni di eutrofizzazione).</p> | <p>campo idrodinamico, in diversi scenari meteo marini ..." e "... della dispersione del sedimento ... finalizzata alla definizione del piano di campionamento e allo studio del ricircolo di acqua all'interno delle strutture portuali per prevenire fenomeni di accumulo di sostanze inquinanti, che possono deteriorare la qualità del corpo idrico e innescare processi che alterano l'equilibrio ecologico dell'ambiente (es. eutrofizzazione)".</p> <p>Relativamente alla Fase "Cantiere", si legge che saranno condotte le attività di (VINCA 02, Allegato 3, pg. 23) "... validazione dei modelli idrodinamici (DELFT3D-FLOW e SWAN) attraverso i dati acquisiti dal radar in banda X; validazione del modello DELFT3D-WAQ utilizzando i dati raccolti in-situ (campagne di misura stagionali e stazione fissa di monitoraggio) e da satellite".</p> <p>In ultimo si riporta che (VINCA 02, Allegato 3, pg. 26) "il piano di campionamento relativo ad ogni componente ambientale (acqua, sedimento e biota) verrà stabilito sulla base degli scenari simulati attraverso i modelli numerici di circolazione e dispersione messi a punto nella fase ante-operam".</p> | |
| 10 | <p>Relativamente al controllo dei pericoli da incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, così come previsto nel D. Lgs 293/2001, nel parere del Ministero dell'Ambiente (Dec-2002-6923) si afferma che "[...] si ritiene opportuno verificare l'efficacia delle misure adottate dal proponente per la tutela delle componenti ambientali a fronte di eventuali incidenti. A tal fine il progetto dovrà prevedere interventi e procedure per ridurre la probabilità di accadimento di eventi accidentali, nonché le misure da adottare, in fase di costruzione ed esercizio, per contenere gli effetti ambientali conseguenti agli stessi [...].</p> <p>In merito a tale problematica, e considerando anche il previsto incremento del traffico dei natanti nelle aree portuali, sarebbe opportuno prevedere delle azioni di controllo per verificare eventuali impatti nella zona</p> | <p>Il Proponente ha trasmesso una nota nella quale fa riferimento alla consegna del Piano di emergenza portuale alla Prefettura di Roma che non è stato allegato alla documentazione trasmessa al MATTM.</p> | <p>NON ESAUSTIVO</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | circostante il porto e prevedere opportune azioni di monitoraggio. | | |
| ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE | | | |
| 2 | <i>Lo studio per la VINCA ha stimato gli impatti cumulati su Posidonia oceanica, della Pinna Nobilis e delle biocostruzioni coralligene definendo tre classi di impatto (CLASSE 1: "Basso impatto", CLASSE 2: "Medio impatto", CLASSE 3: "Alto impatto") ma in maniera arbitraria e non oggettiva (sensu dell'articolo 6, paragrafo 3 della Direttiva 92/43/CEE Habitat) e senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza dei suddetti habitat e specie prioritarie. Si richiede di approfondire tali argomenti.</i> | I chiarimenti relativi a questo punto sono stati forniti nella risposta 6 relativa all'argomento "Analisi degli aspetti idrodinamici, del moto ondoso e di dispersione del materiale in sospensione". | PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali |
| 4 | <i>Lo studio per la VINCA non ha messo in evidenza se la stima degli impatti ha tenuto conto anche degli impatti possibili come ad esempio i pericoli da incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose. Si richiede di approfondire tali argomenti.</i> | Vedi richiesta integrazione n. 10. | NON ESAUSTIVO Vedi richiesta integrazione n. 10. |

2. Determina Direttoriale DVA-DEC-2017-0000003 del 12/01/2017

La Direzione ex DVA, oggi DG CRESS, ha determinato quanto segue:

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

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

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

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

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

6, paragrafo 3, della Direttiva Habitat, tenendo conto delle linee guida e delle best practices vigenti e disponibili;

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

- 2) il Progetto Esecutivo delle compensazioni e delle mitigazioni ambientali dovrà fornire tutti i dettagli sulla scelta dei criteri per la valutazione dei metodi, dei siti pilota, delle tempistiche di monitoraggio, da eseguire attraverso la reintroduzione e i trapianti mirati di *Posidonia oceanica*, specie di *Coralligeno*, *Pinna nobilis* e *Corallium rubrum*;
- 3) il Tavolo Tecnico provvederà anche a valutare una proposta metodologica d'intervento da attuarsi per le compensazioni ambientali che non hanno dato e che eventualmente non daranno gli esiti prospettati;
- 4) punto 4) i progetti di compensazione ambientale dovranno essere realizzati e verificati nella loro efficacia, prima dell'inizio dei lavori del Lotto 2 e in un arco di tempo massimo di quattro (4) anni;
- 5) la superficie e le modalità del reimpianto di *Posidonia oceanica* dovranno essere concordate in sede di Tavolo Tecnico anche dal punto di vista quantitativo e nell'ordine di un rapporto non inferiore al rapporto di 1:1 tra superficie sottratta e superficie ripristinata di habitat *Posidonia oceanica* (I120*) e facies dell'habitat I120* Roccia infralitorale con alghe fotofile;
- 6) Il Tavolo Tecnico dovrà altresì determinare le modalità di verifica e controllo delle operazioni in mare e dei lavori di attuazione delle misure di compensazione e mitigazione ambientale, tenendo conto di quanto segue:
 - a) nelle operazioni di espianto e reimpianto, trasporto e reimmissione delle specie prioritarie individuate (*Posidonia oceanica*, specie di *Coralligeno*, *Pinna nobilis* e *Corallium rubrum*) dovrà essere presa ogni precauzione per salvaguardare l'integrità degli elementi e garantire il loro rapido attecchimento, garantendo la sostituzione delle fallanze nei successivi 48 mesi;
 - b) la scelta delle aree per il rimpianto/reimmissione dovrà essere effettuata sulla base di uno studio dell'ambiente marino interessato, finalizzato a individuare le zone più idonee dal punto di vista ecosistemico;
 - c) dovrà essere praticata ogni cura per favorire la colonizzazione spontanea, da parte della prateria di *Posidonia oceanica* riutilizzando il materiale derivante dagli scavi; per le biomasse vegetali, costituite da rizomi e foglie di *Posidonia oceanica*, che eventualmente non trovino impiego nell'intervento di reimpianto e nell'intervento di ricolonizzazione naturale, dovrà essere redatto un Piano sulla loro destinazione e trattamento considerando la possibilità di produzione di compost, come previsto dal DM Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali del 22/01/2009, o altri utilizzi, anche secondo quanto previsto nel Manuale ISPRA "Formazione e gestione delle banquettes di *Posidonia oceanica* sugli arenili" (55/2010);
 - d) tutti gli eventuali mezzi navali di appoggio operanti all'interno delle aree con presenza di specie prioritarie dovranno essere dotati di sistemi di ancoraggio speciali con ancore ad alta efficienza e cavi galleggianti e le ancore dovranno essere poste in zone opportunamente preselezionate prive di specie protette e, qualora ciò non fosse possibile, è prescritto l'uso di mezzi navali dotati di piloni stabilizzatori;
 - e) in tutte le fasi di lavorazione in mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo le vibrazioni indotte, evitando, altresì, la dispersione di sostanze oleose in mare e altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e dalle attrezzature navali;
 - f) durante il corso delle operazioni dovranno essere opportunamente posizionate delle panne galleggianti munite di gonne per evitare la diffusione del trasporto solido sulla prateria;
 - g) durante il corso delle operazioni dovrà essere effettuato il monitoraggio della torbidità dell'acqua, mediante prelievo almeno giornaliero di campioni, al fine di controllare l'effetto dell'eventuale spargimento del materiale scavato;
 - h) nel corso delle operazioni in mare dovranno essere attuate misure di contenimento che limitino l'eventuale rischio di diffusione di specie marine infestanti;
- 7) tutte le opere di realizzazione del Lotto 2 dovranno necessariamente essere supportate da un PMA di controllo che comprenda anche gli eventuali effetti sulle opere di compensazione ambientale già

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

3. Determina Direttoriale DVA-0000053 del 22/02/2019

La Direzione ex DVA, oggi DGCRESS, ha determinato quanto segue:

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

- Al punto I: **sono ottemperate** le prescrizioni 2f e 2g;
non sono ottemperate le prescrizioni 2o e 4;
 - Al punto II: **sono ottemperate** le prescrizioni 1.5 e 2.3;
 - Al punto III: **non sono ottemperate** le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA-29507 del 25/11/2015 [...], così come indicato nella tabella riportata a pag. 62 del citato parere 2273/2016;
 - Al punto IV: la prescrizione risulta valida qualora venga realizzato il progetto che prevede l'approfondimento oltre i -10,00 m s.l.m.;
 - in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale le prescrizioni non sono ottemperate ad eccezione dell'attivazione del Tavolo tecnico presso il MATTM [...];
- richiedendo, contestualmente, che sia predisposta la seguente documentazione:
- “[...] una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori in relazione al Progetto Esecutivo del Lotto 1;
 - i report dei monitoraggi;
 - una relazione sullo stato di avanzamento delle attività di caratterizzazione in relazione alla prescrizione n. 8 della Determina Direttoriale n. 3/2017;
 - la documentazione tecnica e il cronoprogramma che illustri le attività previste dalla prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale n. 3/2017 [...];

DETERMINA

con riferimento alle periodiche attività di Verifica di Attuazione - Fase 2, svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art.185, del D. Lgs. 163/2006, inerente il progetto "Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti", la parziale positiva conclusione delle attività di verifica e controllo. Ai fini della prosecuzione delle attività nell'ambito della verifica di attuazione, si richiede, altresì, all'Autorità Portuale di Civitavecchia – Porti del Lazio di provvedere alla trasmissione di quanto indicato nel citato Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS n. 2926 del 18 gennaio 2019 e di seguito richiamato:

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

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

4. Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020

La Direzione CRESS ha determinato quanto segue:

- "la non sussistenza delle condizioni per la conclusione dell'istruttoria periodica nell'ambito della Verifica di Attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dell'articolo 185, commi 6 e 7, del decreto legislativo 163/2006, per il Progetto "Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - Prolungamento antemurale C. Colombo, Darsene Servizi e Traghetti", presentato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia disponendo che il Proponente ottemperi alle prescrizioni/condizioni ambientali" indicate nel parere n. 3402 del 8/05/2020 che si riportano di seguito:
 1. trasmettere al MATTM la documentazione in risposta alla Richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVA (Prot. CTVA/4031 del 20/11/2015) per i punti:
 - PARZIALMENTE ESAUSTIVO:
 - GENERALI: n. 2, 3;
 - ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9;
 - ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE: n. 2;
 - NON ESAUSTIVO:
 - ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n. 10;
 - ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE: n. 4;
 2. dare seguito alle attività del Tavolo Tecnico presso il MATTM in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale in ottemperanza alla prescrizione n. 8 della Determina Direttoriale n. 3/2017;
 3. trasmettere un aggiornamento del Piano di Sviluppo dei porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta.

CONSIDERATO che rispetto alla documentazione trasmessa in ottemperanza alla Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020:

- ✓ con riferimento alla prescrizione n. 1: si riporta di seguito la tabella di sintesi con la relativa ottemperanza/non ottemperanza alle prescrizioni.

| N° | Richiesta Integrazione | Commenti e Criticità residue Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|-----------------|---|---|---|---|
| GENERALI | | | | |
| 2 | <p><i>Nell'ambito della descrizione del SIC IT6000006 "Fondali tra punta Pecoraro e Capo Linaro" viene citata la presenza "in questo territorio a circa 1-2 km dalla costa "della ZPS IT60300005. Tale comprensorio collinare sub costiero di estrema importanza naturalistica, ospita significative presenze di tutti i gruppi zoologici. In particolare si sottolinea la presenza dei rapaci forestali diurni e di mammiferi carnivori. Sono presenti emergenze fitogeografiche" All'interno del documento non è presente alcuna valutazione di incidenza sul sito suddetto. Si richiede di produrre tale Valutazione di incidenza.</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Si sottolinea l'opportunità di svolgere una VINCA per ogni singolo sito interessato direttamente o indirettamente dalle opere di progetto e come la mancanza di incidenze sul sito è fornita dall'esito dello screening (FASE I della VINCA).</p> | <p>Il Proponente ha trasmesso in merito a tale richiesta l'Allegato 1 dal titolo "Studio per la Valutazione di Incidenza per la ZPS IT6030005 "Comprensorio Tolfetano- Cerite- Manziate" DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 punto III" Lo studio di valutazione incidenza ambientale degli interventi relativi alle opere del PRP 2004 rispetto al Sito Rete Natura 2000 IT6030005 conclude di poter "escludere il verificarsi di effetti significativi e negativi sulla ZPS IT6030005" rispetto ad una serie di indicatori di seguito riportati:</p> <ul style="list-style-type: none"> o La perdita di superficie di habitat e/o habitat di specie o La perdita di specie di interesse conservazionistico o La frammentazione degli habitat o La diminuzione di densità di popolazione o I cambiamenti negli elementi principali del sito (ad es. qualità dell'acqua e dell'aria) o Interferenze con le connessioni ecologiche. | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Come segnala lo stesso Proponente nello SINCA, per quanto riguarda le interferenze indirette, gli unici fattori che potenzialmente potrebbero generare interferenze sono le emissioni in atmosfera e il rumore prodotto in fase di cantiere ed esercizio, fattori che potrebbero estendersi al di fuori della perimetrazione delle sole aree di intervento. A tal proposito, va segnalato che tra gli obiettivi di conservazione del sito (obiettivi di conservazione generali ai sensi del DM 17 ottobre 2007 in quanto allo stato attuale per detto sito non è stato predisposto il Piano di Gestione del sito) figurano la conservazione di specie avifaunistiche migratrici di elevatissimo valore naturalistico ai sensi della Direttiva Uccelli, come risulta da Natura 2000 – Standard Data Form. Ciò detto, sarebbe opportuna una valutazione al fine di poter escludere ogni potenziale interferenza significativa dell'opera in termini di perturbazione sulle specie prima citate (rotte migratrici, ...).</p> |
| 3 | <p><i>Si richiede, come prevede la metodologia suggerita dalla Commissione Europea ("Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites, Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC" redatto dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente), di effettuare, per ciascun sito Natura 2000 che rientri in un'area di 5 km di distanza dalle opere di progetto, una valutazione di incidenza anche alla luce del principio di precauzione sempre sancito dalla Commissione. Inoltre si chiede di fornire opportuna cartografia, a scala opportuna, che metta in relazione le opere in progetto con la ZPS IT6030005.</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Vedi richiesta integrazione n. 2.</p> | <p>Il Proponente in merito a tale richiesta ha trasmesso in allegato allo Studio di Incidenza Ambientale come riportato al punto 2, la tavola n. 1 "Inquadramento territoriale", scala 1:50.000 nella quale viene cartografata la perimetrazione dell'area portuale oggetto di lavori e i siti rete Natura 2000, SIC/ZSC e la ZPS e le rispettive distanze nell'arco di un buffer di 5 km.</p> | <p>OTTEMPERATO</p> |

| N° | Richiesta Integrazione | Commenti e Criticità residue Determina Direttoriale MATTM- CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|---|--|---|---|--|
| ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSO E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE | | | | |
| 1 | <p>Raccolta ed analisi dei dati con metodologia P.E.D.A.S Nella relazione VINCA01 si afferma che per "analizzare e prevedere gli effetti potenziali derivanti dalle attività di dragaggio sulle aree marine costiere ad elevato valore ecologico" è stata applicata la "metodologia P.E.D.A.S. (Potential Effects of Dredged Activities on SIC)" secondo cui la raccolta e l'analisi dei dati si basa su un "approccio multidisciplinare costituito da acquisizioni di dati in situ, osservazioni satellitari e simulazioni numeriche". Tuttavia, dalla documentazione esaminata non si evince un vero e proprio collegamento tra i dati disponibili (misure in situ, osservazioni satellitari e risultati di modelli matematici). Inoltre, nell'ambito della metodologia P.E.D.A.S. circa l'integrazione delle diverse tipologie di dato analizzate, risulta opportuno, ai fini della valutazione degli effetti potenziali sui due SIC (IT600000S e IT6000006) delle attività di dragaggio, riportare in maniera chiara i criteri di integrazione utilizzati.</p> <p>Nella documentazione esaminata si propone l'utilizzo di "un apposito DataBase, fruibile tramite piattaforma GIS (Geographic Information Systems), al fine di analizzare, elaborare e rappresentare l'evoluzione del progetto in ambito geografico".</p> <p>Tuttavia, in merito alla modalità di archiviazione e gestione dei dati rilevati, siano essi di telerilevamento o misure in situ, per poter garantire la replicabilità e la standardizzazione dei dati ambientali e per ottimizzare ogni futura azione di monitoraggio e valutazione ambientale, è necessario utilizzare la massima chiarezza sugli algoritmi, i sensori e le procedure che accompagnano l'uso e l'interpretazione delle misure acquisite, anche relativamente agli standard di archiviazione e pubblicazione dei dati e dei prodotti attesi."</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> <p>Relativamente ai criteri di integrazione delle diverse tipologie di dati utilizzati, i chiarimenti forniti possono considerarsi esaustivi, fatta eccezione per il dato del rateo di sedimentazione. Infatti, l'analisi di confronto tra il tasso del rateo di sedimentazione acquisito con la tecnica adottata e i risultati ottenuti con il modello di trasporto, è rimandata alla valutazione della documentazione successiva</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l'opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell'ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |
| 2 | <p>Relativamente alla risoluzione del modello di calcolo impiegato nello studio per la VINCA si osserva che: a. la risoluzione spaziale del dominio di calcolo (che si "estende lungo il tratto di costa compreso tra Montalto di Castro, a Nord e Torre Flavia a Sud, e nella zona a largo fino alla batimetrica -400m circa") non viene specificata e/o</p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> <p>Il Proponente, pur avendo fornito maggiori informazioni sulla discretizzazione del dominio di</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |

| N° | Richiesta Integrazione | Commenti e Criticità residue Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|----|--|---|---|--|
| | <p><i>giustificata, sia per il modello a scala di area vasta che per quello a scala di dettaglio (aree SIC).</i></p> <p><i>b. riguardo alla risoluzione verticale del dominio di calcolo, nella documentazione si specifica che “la griglia del modello DELFT3D-FLOW è costituita da 10 strati verticali di spessore costante”. Tuttavia, i risultati numerici, presentano elaborazioni relative ad un unico strato e la profondità non viene specificata.</i></p> <p><i>Pertanto si evidenzia la necessità di specificare e giustificare la risoluzione spaziale e verticale del dominio di calcolo.”</i></p> | <p>calcolo, non ha condotto un'ideale analisi di sensitività per definire un'appropriata risoluzione orizzontale e verticale del modello.</p> | <p>dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l'opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell'ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | |
| 3 | <p><i>Nello studio per la VINCA (VINCA01) non si tiene conto di eventuali fenomeni di stratificazione verticale della colonna d'acqua che potrebbero interferire con la dinamica dei sedimenti.</i></p> <p><i>La stratificazione verticale delle correnti, qualora presente, può incidere sull'andamento e sull'estensione dei processi di trasporto e deposizione dei solidi sospesi comportando possibili ripercussioni ambientali anche gravi (ad es.: incremento dei livelli di torbidità, eutrofizzazione, ricoprimento, ecc.).</i></p> <p><i>Pertanto, si evidenzia l'importanza di uno studio della circolazione dell'area interessata dall'intervento che tenga conto dei fenomeni di mescolamento e ricircolo della colonna d'acqua, ai fini di una corretta valutazione della dinamica dei solidi sospesi e dei loro possibili effetti sulle specie e habitat che caratterizzano i SIC, anche alla luce della “condizione fondamentale” dell'UE, che richiede che “la nuova VINCA dovrà valutare tutti gli effetti, sia diretti che indiretti, che potrebbero essere prodotti su specie e habitat presenti nel sito in questione ...” (prot. DVA-2015-2045 del 23/01/2015).”</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l'opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell'ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |
| 4 | <p><i>Dallo studio per la VINCA non si evince se il rateo di sospensione (W0, in kg/m3/s), stimato per le diverse attività di dragaggio mediante applicazione della formula di Hayes and Wu (2001), sia stato introdotto come termine sorgente dei modelli di trasporto, utilizzando l'approccio modellistico tridimensionale a strati o integrato lungo la verticale.</i></p> <p><i>Inoltre, si osserva che per le diverse fonti di emissione di sedimento simulate (fiumi, dragaggio 1LF, DEGM e 2LF) è stata ipotizzata la medesima durata di rilascio dei sedimenti in colonna d'acqua, pari a 2 giorni. Tale durata, non può essere considerata realistica ai fini di una stima dei</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l'opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |

| N° | Richiesta Integrazione | Commenti e Criticità residue Determina Direttoriale MATTM- CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|----|--|--|---|--|
| | <p><i>potenziali effetti sull'ambiente dovuti alla dispersione e sedimentazione dei sedimenti risospesi dalle attività di dragaggio, in quanto, non tiene conto del periodo complessivo delle attività di dragaggio in funzione dell'effettivo volume dei sedimenti da dragare (1.346.707,86 m3 per il 1LF, 5.340.000 m3 per la DEGM e 104.000 m3 per il 2LF. Alla luce di ciò, si ritiene che gli scenari di dragaggio debbano essere implementati tenendo conto, oltre che delle informazioni già fornite sulle modalità operative (tipo di draga, localizzazione della sorgente di dragaggio, natura del sedimento dragato e della frazione granulometrica rilasciata in colonna d'acqua), anche delle tempistiche delle operazioni di dragaggio che siano funzionali a modellare il rateo di risospensione rispetto al volume totale dei sedimenti da dragare.”</i></p> | | <p>prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell'ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | |
| 5 | <p><i>La stima degli impatti potenziali sugli habitat e sulle specie protette all'interno dei SIC IT6000005 e IT6000006, è stata effettuata attraverso la messa a punto dell'indice D3I, che integra i risultati delle simulazioni della dispersione del sedimento proveniente da fonti naturali (fiumi) e antropiche (dragaggi)” per scenari numerici della sola durata di 2 giorni.</i></p> <p><i>È noto che, ecosistemi come la Posidonia Oceanica, si trovino spesso a coesistere con alti valori dei solidi sospesi (o di torbidità) e dei tassi di sedimentazione per cause naturali, soprattutto durante il periodo invernale in genere caratterizzato da livelli maggiori dell'energia del moto ondoso e del trasporto solido fluviale.</i></p> <p><i>La scelta di impostare la durata degli scenari di simulazione di trasporto pari a 2 giorni, non appare idonea al fine di "analizzare gli impatti connessi con la realizzazione delle opere previste dal PRP del 2004". In particolare, i valori così ottenuti, mediante il calcolo dell'indice D3I, integrano i risultati della dispersione del sedimento proveniente dalle attività di dragaggio con quello proveniente dai corsi d'acqua per uno scenario di simulazione non sufficientemente esteso da consentire di valutare “... la durata, l'intensità, l'estensione e la frequenza dell'impatto sulle aree SIC ...” in relazione con “le curve dose-riposta specifiche per Posidonia oceanica, coralligeno e Pinna nobilis disponibili in letteratura”, in accordo a quanto specificato nella documentazione propedeutica alla VINCA.</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l'opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell'ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |

| N° | Richiesta Integrazione | Commenti e Criticità residue Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|----|--|--|---|--|
| | <p><i>Pertanto, è opportuno considerare una durata della simulazione sufficientemente estesa da consentire di definire una più realistica variabilità dei valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione a scala locale, allo scopo di una corretta individuazione delle aree dei SIC a maggiore rischio di impatto.</i></p> | | | |
| 6 | <p><i>Nello studio per la VINCA si legge che “i valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione che delimitano le tre classi di impatto (CLASSE 1: “Basso impatto”, CLASSE 2: “Medio impatto”, CLASSE 3: “Alto impatto”) sono stati scelti in maniera arbitraria, senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza della Posidonia oceanica, della Pinna Nobilis e delle biocostruzioni coralligene che, allo stato attuale delle conoscenze, non risultano ancora ben definiti”.</i></p> <p><i>Si ritiene, però opportuno che, i risultati numerici (che dovranno essere ottenuti considerando una durata della simulazione sufficientemente estesa,) vengano impiegati per definire i range di variabilità locale dei valori di solido sospeso e del tasso di sedimentazione (in condizioni naturali). Tali range dovranno, quindi, essere utilizzati per delimitare classi di impatto sito-specifiche (CLASSE 1: “Basso impatto”, CLASSE 2: “Medio impatto”, CLASSE 3: “Alto impatto”) ed essere funzionali alla valutazione degli impatti generati sulle aree SIC dalle diverse pressioni esaminate (realizzazione delle attività previste nel PRP 2004 (LF1, DEGM, LF2)).”</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l’opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell’ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |
| 7 | <p><i>Nella studio per la VINCA si fa riferimento alla validazione dei modelli numerici, senza fornire sufficienti dettagli sulle modalità in cui essa viene eseguita. La calibrazione del modello non viene descritta. Inoltre, nella documentazione esaminata, non viene descritta la metodologia adottata per la scelta delle 10 stazioni di misura della corrente mediante ADCP e delle 4 campagne di rilevamento. Considerato quanto sopra, si ritiene opportuno riportare una descrizione completa della metodologia e dei risultati delle operazioni di calibrazione e validazione dei modelli. Inoltre, nell’ambito di una validazione del modello si ritiene opportuno utilizzare dati sperimentali che siano rappresentativi di un clima correntometrico annuale che tenga conto delle caratteristiche di stagionalità.</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l’opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell’ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |

| N° | Richiesta Integrazione | Commenti e Criticità residue Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|--|---|--|---|--|
| 9 | <p><i>“Nello studio per la VINCA si legge che i risultati acquisiti mediante l'applicazione del metodo PEDAS, "potranno essere utilizzati per predisporre un idoneo piano di campionamento per monitorare le componenti abiotiche e biotiche dell'ecosistema marino nelle fasi ante, durante e post operam e per scegliere le opportune attività di mitigazione sia in prossimità della fonte, sia in corrispondenza delle specie ed habitat da salvaguardare" (VINCA01).</i></p> <p><i>Inoltre, nonostante quanto prescritto nel parere del Ministero dell'Ambiente (Dec-2002-6923) “[...] appare necessario, ... che nelle varie fasi di realizzazione dell’opera si tenga conto del rischio di diffusione dei sedimenti anche in aree esterne agli ambiti di lavorazione, in particolare, durante le attività di dragaggio” e che (Dec-2002-6923) "... il dragaggio dovrà essere proceduto da una campagna di monitoraggio mirata alla definizione fisico-meccanica e alla composizione chimica dei fanghi" nella documentazione presentata non si legge una strategia di monitoraggio strutturata per fasi in funzione del cronoprogramma delle attività previste nel PRP 2004.</i></p> <p><i>Pertanto, è necessario prevedere attività di monitoraggio (ante, durante e post operam) che adottino una metodologia (tipologia di indagini, ubicazione stazioni, tempi e modalità di campionamento) idonea a consentire il controllo delle diverse matrici indagate, in funzione degli effetti attesi. Tale metodologia, dovrà, quindi, tenere conto degli effetti legati all’incremento dei livelli di torbidità e della fuoriuscita dei solidi sospesi durante le operazioni di escavo ed anche dell’efficacia delle misure di mitigazione che verranno proposte (confinamento degli specchi d’acqua soggetti a dragaggi). Il monitoraggio del corpo idrico dovrà tenere conto anche della Direttiva 2000/60. Inoltre, il monitoraggio dovrà essere finalizzato al controllo della possibile interferenza che le nuove strutture portuali possono avere sul ricambio idrico (es. fenomeni di eutrofizzazione).</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> | <p>Il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 in merito al suddetto punto sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l’opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell’ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |
| ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L’HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE | | | | |
| 2 | <p><i>Lo studio per la VINCA ha stimato gli impatti cumulati su Posidonia oceanica, della Pinna Nobilis e delle biocostruzioni coralligene definendo tre classi di impatto (CLASSE 1: “Basso impatto”, CLASSE 2: “Medio impatto”,</i></p> | <p>PARZIALMENTE ESAUSTIVO Da integrare nelle successive fasi progettuali</p> | <p>I chiarimenti relativi a questo punto sono stati forniti nella risposta relativa all’argomento “Analisi degli aspetti idrodinamici, del moto ondoso e di dispersione del materiale in</p> | <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO Da integrare nelle successive fasi progettuali come previsto da DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017</p> |

| N° | Richiesta Integrazione | Commenti e Criticità residue Determina Direttoriale MATTM- CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e Criticità residue |
|----|--|---|--|------------------------------|
| | <i>CLASSE 3: “Alto impatto”) ma in maniera arbitraria e non oggettiva (sensu dell’articolo 6, paragrafo 3 della Direttiva 92/43/CEE Habitat) e senza tener conto delle soglie critiche per la sopravvivenza dei suddetti habitat e specie prioritarie. Si richiede di approfondire tali argomenti.</i> | | <i>sospensione”, in cui il Proponente con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 sottolinea che rispetto alle ulteriori condizioni ambientali finalizzate al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC il Tavolo tecnico istituito c/o il MATTM con DD prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12/01/2017 ha previsto l’opportunità di risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot DVA/29507 del 25.11.2015 nell’ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientali.</i> | |

| N | Richiesta integrazioni | Commenti e criticità residue Determina Direttoriale MATTM- CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 | Sintesi della risposta alle integrazioni e della documentazione presentata | Commenti e criticità residue |
|---|--|---|---|------------------------------|
| ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSO E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE | | | | |
| 10 | <i>Relativamente al controllo dei pericoli da incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, così come previsto nel D. Lgs 293/2001, nel parere del Ministero dell’Ambiente (Dec-2002-6923) si afferma che “[...] si ritiene opportuno verificare l’efficacia delle misure adottate dal proponente per la tutela delle componenti ambientali a fronte di eventuali incidenti. A tal fine il progetto dovrà prevedere interventi e procedure per ridurre la probabilità di accadimento di eventi accidentali, nonché le misure da adottare, in fase di costruzione ed esercizio, per contenere gli effetti ambientali conseguenti agli stessi [...]. In merito a tale problematica, e considerando anche il previsto incremento del traffico dei natanti nelle aree portuali, sarebbe opportuno prevedere delle azioni di controllo per verificare eventuali impatti nella zona circostante il porto e prevedere opportune azioni di monitoraggio.</i> | NON ESAUSTIVO Il Proponente ha trasmesso una nota nella quale fa riferimento alla consegna del Piano di emergenza portuale alla Prefettura di Roma che non è stato allegato alla documentazione trasmessa al MATTM. | Il Proponente, in merito a tale richiesta di integrazioni, con nota prot. 0008572 del 21/07/2020 ha trasmesso in Allegato (Allegato 2), il Piano di Emergenza Esterno (PEE) per gli stabilimenti in esso rientranti, così come previsto dal D.Lgs. 105/2015 e s.m. e i.. Esso viene predisposto dal Prefetto, d’intesa con gli Enti territoriali interessati e previa consultazione della popolazione. Il PEE è stato redatto nel 2016 ai sensi dell’art.21 del D.Lgs. 105/2015, recante la suddivisione degli eventi incidentali analizzati, in linea con quanto definito dalla classificazione qualitativa prevista dall’Allegato III del DPCM 31/03/89. Inoltre, il Proponente dichiara che per la caratterizzazione del rischio connesso alle ipotesi incidentali si è assunta come frequenza minima per la credibilità dell’evento una frequenza di accadimento pari a 10 ⁻⁶ occ/anno. | OTTEMPERATO |

| ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE | | | |
|---|---|--|---|
| 4 | <p><i>Lo studio per la VINCA non ha messo in evidenza se la stima degli impatti ha tenuto conto anche degli impatti possibili come ad esempio i pericoli da incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose. Si richiede di approfondire tali argomenti.</i></p> | <p>NON ESAUSTIVO Vedi richiesta integrazione n. 10.</p> | <p>Il Proponente, in merito a tale richiesta di integrazioni, con nota prot. 0008572 del 21/07/2020, in caso di accadimento di incidente rilevante, viste le azioni atte alla mitigazione e alla riduzione degli effetti, ha trasmesso in allegato alla nota di cui sopra il Piano Operativo di Pronto Intervento Locale contro gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive della Capitaneria di Porto di Civitavecchia (Allegato 3), nel quale sottolinea che le azioni previste nel loro complesso possono ulteriormente minimizzare e rendere trascurabili gli eventuali effetti di un incidente rilevante ai fini dell'integrità dei siti rete Natura 2000 interessati. Il suddetto Piano Operativo è stato approvato dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia con Decreto n.7/2012.</p> |
| | | | OTTEMPERATO |

- Per quanto precede, in ottemperanza a quanto disposto al punto 1 del citato parere della CTVIA n. 3402/2020, e nello specifico per ciò che concerne “trasmettere al MATTM la documentazione in risposta alla richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVA (Prot. CTVA/4031 del 20/11/2015) per i punti: -PARZIALMENTE ESAUSTIVO:(GENERALI):
- **Allegato 1:** documentazione acquisita in data 23.12.2019 al n.15767 del protocollo generale della scrivente Amministrazione, concernente “Porto commerciale di Civitavecchia, PRP2004- Studio per la Valutazione di Incidenza per la ZPS IT6030005- Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate”, redatta dal Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano (CESI S.p.A)”.
- Relativamente a quanto disposto al punto 1 del suddetto parere della CTVIA, e nello specifico per ciò che concerne “trasmettere al MATTM la documentazione in risposta alla richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVA (Prot. CTVA/4031 del 20/11/2015) per i punti: -PARZIALMENTE ESAUSTIVO: ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9”:
- Sottolineato preliminarmente che le ulteriori condizioni ambientali, finalizzate “al ripristino degli habitat e delle specie protette e alla tutela e al miglioramento dello stato di conservazione dei SIC...”, sono ascrivibili al complesso delle opere di cui al PRP di Civitavecchia, e non esclusivamente alle opere strategiche di legge obiettivo (I°LF OO. SS.), si rammenta in sede del Tavolo Tecnico, previsto con D.D. prot. DVA-DEC-2017-00003 del 12.01.2017, istituito per sovrintendere alla definizione puntuale delle attività e delle tempistiche di realizzazione dei progetti di compensazione e di mitigazione ambientale degli habitat sottratti, alla scala di Progetto Esecutivo, si convenne sull’opportunità di “risolvere le residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA/29507 del 25.11.2015 [...]” nell’ambito della progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientale, per come altresì disposto da codesto spett. le Ministero (difatti risulta anche nelle schede la dizione “DA INTEGRARE NELLE SUCCESSIVE FASI PROGETTUALI”) e rappresentato dalla Scrivente con nota prot.8973 del 09.07.2019.
- Infatti nello Studio denominato “Approccio ecosistemico alla valutazione delle opere di compensazione e mitigazione in ambiente marino: il caso studio dell’Hub portuale di Civitavecchia”, redatto dal LOSEM dell’Università degli Studi la Tuscia, agli atti di codesto spett. le Ministero (prot. n. 13492 del 15/09/2016), si prevede che, per la progettazione esecutiva delle opere di compensazione ambientale, saranno “integrati a scale di dettaglio crescente gli studi sulla dinamica e sulla dispersione del sedimento fine prodotti nell’ambito della VINCA” quale integrazione degli studi preliminari.
- Inoltre, la D.D. n. 3/2017 prevede (al punto n. 4) che i progetti di compensazione ambientale dovranno essere realizzati e verificati nella loro efficacia, in un arco temporale massimo di quattro anni e prima dell’inizio dei lavori del Lotto 2 fra i quali si annoverano le seguenti opere di grande infrastrutturazione:
 - o il prolungamento della Diga Foranea (Antemurale C. Colombo) - Banchina 13 (II lotto), che riveste carattere di priorità per la sicurezza della navigazione in ingresso/uscita dal porto di Civitavecchia;
 - o la Darsena Energetico Grandi Masse (DEGM), in diverse fasi esecutive;
 - o il nuovo accesso al Bacino storico (apertura a sud);
 - o il collegamento con l’Antemurale C. Colombo.
- Nel Masterplan per il porto di Civitavecchia per il quinquennio 2019-2023, si prevede:
 - o nella prima Fase (Fase I A), il completamento del primo lotto funzionale delle Opere Strategiche con la realizzazione del Pontile II Darsena Traghetti, il dragaggio e il banchinamento della Darsena Servizi, e le relative opere di urbanizzazione;
 - o nella seconda Fase (Fase I B), subordinatamente all’ottenimento dei relativi fondi del MIT, l’avvio dei lavori di cui all’intervento denominato:
 - o “Prolungamento Diga Foranea-Banchina 13 (II lotto)”, rientrante tra quelli del II Lotto Funzionale delle Opere Strategiche per il porto di Civitavecchia (o Lotto 2).
- Il Proponente conferma che prima dell’inizio dei lavori del suddetto intervento, in ottemperanza alle condizioni/prescrizioni di cui alla D.D. n. 3/2017, ai fini della progettazione esecutiva degli interventi compensativi, saranno risolte le “residue criticità della richiesta di integrazioni di cui alla

nota prot. DVA/29507 del 25.11.2015, con il coordinamento e supervisione del citato Tavolo Tecnico.

- In ottemperanza a quanto disposto al punto 1 del citato parere, e nello specifico per ciò che concerne “trasmettere al MATTM la documentazione in risposta alla richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVA (Prot. CTVA/4031 del 20/11/2015), per i punti NON ESAUSTIVO: (ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE: n. 10 e ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L’HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE: n. 4)”.
- Richiamata la vigente normativa (D. Lgs. n. 105/2015 e s.m.i.) in tema di controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, nonché la predisposizione del Piano di Emergenza Esterno (PEE), per gli stabilimenti in esso rientranti, predisposto dal Prefetto d’intesa con gli enti territoriali interessati e previa consultazione della popolazione. Il PEE è stato redatto per il deposito Costiero ENI R&MC Processi e Gestione Operativa Logistica Primaria di Civitavecchia, sito in Civitavecchia, Via Angelo Molinari, 4, stabilimento di “soglia superiore” ai sensi del predetto decreto legislativo. Il Piano di Emergenza Esterna (PEE) (**Allegato 2**), redatto nel 2016 ai sensi dell’articolo 21 del D. Lgs. 105/2015, tratta quanto concerne la suddivisione degli eventi incidentali analizzati, in linea con quanto definito dalla classificazione qualitativa prevista dall’Allegato III al D.P.C.M. 31/03/89; per la caratterizzazione del rischio connesso alle ipotesi incidentali si è assunta come frequenza minima per la credibilità dell’evento una frequenza di accadimento pari a 10-6 occ/anno.
- Considerato l’allegato Piano Locale Antinquinamento della Capitaneria di porto di Civitavecchia (**Allegato 3**), inerente alle azioni atte alla mitigazione e alla riduzione degli effetti, nonché alle Funzioni delle Amministrazioni competenti di supporto al Prefetto, con i relativi compiti in caso di accadimento d’incidente rilevante, il Proponente ritiene che tali azioni nel loro complesso possano ulteriormente minimizzare e rendere trascurabili gli eventuali effetti di un incidente rilevante ai fini dell’integrità delle ZCS/ZPS in argomento, tenuto conto della struttura e delle funzioni di dette aree protette, nonché dei loro obiettivi di conservazione.

Con riferimento alla prescrizione n. 2:

In riferimento a quanto disposto al punto 2 del citato parere della CTVA n. 3402/2020, l’Amministrazione si rende immediatamente disponibile a dar seguito alle attività istruttorie (anche tramite call conference) del Tavolo Tecnico istituito con D.D. del 12.01.2017.

Con riferimento alla prescrizione n. 3:

In ottemperanza a quanto disposto al punto 3 del citato parere della CTVA n. 3402/2020, il Proponente conferma la validità del Piano di Sviluppo dei porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta, già oggetto di precedente comunicazione prot. n. 8973 del 09/07/2019, e la relativa tabella:

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

CONSIDERATO che in particolare, rispetto alle eventuali criticità riscontrate, l'analisi della documentazione trasmessa dal Proponente in relazione all'ottemperanza delle prescrizioni della Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 ha dato i seguenti esiti:

- in relazione alla prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 risultano:
 - **ottemperata la condizione n.10** relativa alla sezione "ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE";
 - **ottemperata la condizione n.4** relativa alla sezione "ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE";
 - **parzialmente ottemperata la condizione n.2** relativa alla sezione "ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L'HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE";
 - **parzialmente ottemperate le condizioni nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 9** relative alla sezione "ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE";
 - **parzialmente ottemperata la condizione n.2** relativa alla sezione "GENERALI" e si chiede che il Proponente ottemperi, entro e non oltre 30 giorni dall'emissione del presente parere;
 - **ottemperata la condizione n.3** relativa alla sezione "GENERALI".

- In relazione alla prescrizione n. 2:
 - o Si prende atto della piena disponibilità da parte del Proponente a dar seguito alle attività istruttorie (anche tramite call conference) del Tavolo Tecnico istituito con D.D. del 12.01.2017, restando in attesa delle determinazioni di competenza della Direzione;
 - o Quanto sopra premesso, **la prescrizione n. 2 risulta ottemperata.**

- In relazione alla prescrizione n. 3:
 - o Il Proponente conferma la validità del Piano di Sviluppo dei porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta, fornendo anche la tabella aggiornata del Piano di Sviluppo dei porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta;
 - o Quanto sopra premesso, **la prescrizione n. 3 risulta ottemperata.**

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

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006

che la documentazione trasmessa dal Proponente in relazione alla Verifica di Attuazione ai sensi dell'art. 185 c. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. del progetto "*Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti*":

- in relazione alla prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale MATTM-CRESS-DEC-178 del 24/06/2020 risultano:

- **ottemperata la condizione n.10** relativa alla sezione “ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE”;
- **ottemperata la condizione n.4** relativa alla sezione “ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L’HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE”;
- **parzialmente ottemperata la condizione n.2** relativa alla sezione “ANALISI DEGLI ASPETTI INERENTI L’HABITAT E LE SPECIE PRIORITARIE MARINE”
- **parzialmente ottemperate le condizioni nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 9** relative alla sezione “ANALISI DEGLI ASPETTI IDRODINAMICI, DEL MOTO ONDOSI E DISPERSIONE DEL MATERIALE IN SOSPENSIONE”
- **parzialmente ottemperata la condizione n.2** relativa alla sezione “GENERALI” e si chiede che il Proponente ottemperi, entro e non oltre 30 giorni dall’emissione del presente parere;
- **ottemperata la condizione n.3** relativa alla sezione “GENERALI”
- **la prescrizione n. 2 risulta ottemperata.**
- **la prescrizione n. 3 risulta ottemperata**

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla