



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del
Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-DEC-2010-0000007 del 16/02/2010

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO l'art. 35 comma 2-ter del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90 che istituisce la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; le successive modifiche di cui all'art. 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, legge 123/2008;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, con sede in Piazzale Mediterraneo, snc, 00054 Fiumicino, in data 5 dicembre 2003, viste le pubblicazioni sui quotidiani il Sole 24 Ore e il Messaggero avvenute in data 5 dicembre 2003;



VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Roma e del Lazio nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO CHE:

- il Porto Canale di Fiumicino è classificato ai sensi del R.D. 3095/1885 come porto Canale Commerciale di 2° categoria, 1° classe, con funzioni commerciale, con particolare riguardo al traffico di prodotti petroliferi, pesca e diporto nautico;
- il progetto integra le attuali funzioni del Porto con funzioni merci con navi RO-RO, passeggeri traghetti e croceristi, in considerazione della vicinanza con Roma e della crescita delle attività industriali e di servizi avvenuta nella parte sud-ovest della città, come l'aeroporto Leonardo da Vinci, la cargo city, la Commercality, la Nuova Fiera di Roma, le autostrade di collegamento con Fiumicino e Civitavecchia, le linee ferroviarie;
- lo scopo è quello di razionalizzare e ottimizzare i traffici portuali dei porti del Lazio, implementando gli attuali traffici dei porti di Civitavecchia e Gaeta e ottenendo il massimo rendimento della portualità laziale, in considerazione sia della vicinanza con l'aeroporto di Fiumicino, sia dei flussi turistici verso la Capitale. Il nuovo scalo intende affiancare soprattutto lo scalo di Civitavecchia, vicino alla saturazione, offrendo una ricettività e un numero di accosti in grado di soddisfare una parte del surplus di domanda afferente lo scalo maggiore;

gli obiettivi alla base dell'intervento possono riassumersi nei seguenti punti:

- creare una darsena specifica da destinare esclusivamente alla flotta pescherecci, che consenta un miglior utilizzo delle risorse, in assenza di previsioni di incremento della flotta stessa, prevedendo nuovi spazi di servizio;
- migliorare le condizioni di ormeggio, tenuto conto che attualmente, in condizioni meteomarine avverse (moto ondoso proveniente dal III quadrante), a causa dell'eccessiva agitazione ondosa, i motopescherecci devono abbandonare la banchina interna e trovare rifugio nel tronco del canale compreso tra i due ponti levatoi;
- creare un terminal per il traffico crocieristico e traghetti, così da rispondere alle richieste formulate dal settore turistico-commerciale e dal crescente traffico di





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- passaggeri, legato soprattutto alle attività turistiche nel periodo estivo, per ridurre il peso dei traffici che attualmente gravitano attorno a Civitavecchia, struttura a cui di fatto Fiumicino si vorrebbe affiancare; a tale flusso turistico si lega un indotto con effetti positivi anche sulle altre attività commerciali presenti (cantieristica, servizi alberghieri ed attività ristorative, ecc);
- riqualificare il contesto urbano, sia in termini di immagine (riassetto del fronte panoramico sul mare) che di organizzazione funzionale (delocalizzazione delle strutture petrolifere, realizzazione di aree per la sosta, valorizzazione delle strutture turistiche, ecc.);
 - permettere la riorganizzazione dei flussi di traffico, attraverso l'adeguamento infrastrutturale dei percorsi di entrata e di uscita e la differenziazione degli accessi, superando le attuali difficoltà di collegamento stradale e ferroviario con l'entroterra;
 - adeguare le trasformazioni economiche e strutturali del bacino portuale a quelle di tutto l'ambito urbano, secondo le logiche di sviluppo e gli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore Generale del Comune;
 - ottemperare alle richieste dell'Autorità del Bacino del Tevere, liberando il canale dai mezzi navali in ormeggio.

VISTO il parere n. 187 positivo con prescrizioni formulato in data 15 dicembre 2008, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, il parere allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere espresso con nota n. 111560/25/25 della Regione Lazio del 15 giugno 2009 pervenuta il 26 giugno 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;



ACQUISITO il parere espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DGBAPS02/30.19.04/4021/2009 del 24 settembre 2009, pervenuto in data 29 settembre 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate in un raggio di influenza sono presenti delle aree SIC e che pertanto è stata effettuata la valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 come modificato dal DPR n. 120/2007, effettuata dal proponente:

- in particolare è stata effettuata la valutazione d'incidenza per il SIC IT 6030023 - Macchia grande di Focene e Macchia dello stagneto, il SIC IT 6030024 - Isola Sacra e il SIC e ZPS IT 6030026 - Lago di Traiano, nonché per il SIN IT6030061 Coccia di Morto, in base all'Allegato G al DPR 357/97, e come richiesto dalla Commissione sono state fornite integrazioni con l'analisi delle connessioni ecologiche interessate dall'opera, considerando la complementarietà del progetto con le previsioni degli altri piani vigenti;

PRESO ATTO CHE non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

DECRETA

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto relativo alla Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino; presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio con sede in Piazzale Mediterraneo, snc, 00054 Fiumicino, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano;





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

a) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

1. l'Autorità Portuale deve rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata e citati nelle premesse, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;
2. prima dell'avvio dei lavori dovrà essere realizzata la nuova viabilità perimetrale ad anello, a doppio senso di marcia, confinante con la tenuta Coccia di Morto, e dovrà essere realizzato il raddoppio del corrispondente tratto di via Coccia di Morto;
3. prima dell'avvio dell'esercizio del porto nell'assetto finale dovrà essere realizzato il collegamento su ferro tra il Porto Commerciale e la linea Roma - Fiumicino, la riqualificazione dell'accesso al porto da via della Foce Micina al prolungamento di via Lago di Traiano e la riqualificazione dei nodi di collegamento con l'Autostrada Roma - Fiumicino;
4. nell'ambito della progettazione esecutiva:
 - a. dovrà essere eliminata la destinazione d'uso per strutture alberghiere nell'area navi da crociera e in generale in tutta l'area perimetrata del PRP come dalle prescrizioni del voto n. 208 del 30.07.2004 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;
 - b. dovranno essere riquantificate le aree destinate a parcheggi e a verde, commisurate alle attività esercitate sulle banchine e nelle darsene, oltre che alla superficie dei lotti fondiari e degli edifici di cui è prevista la realizzazione;
 - c. dovrà essere elaborato un progetto di riqualificazione paesaggistica dell'area della costa occupata dal PRP ricadente nell'ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, fatti salvi i pareri degli enti competenti alla tutela del vincolo ed eventuali deroghe ai fini dell'edificazione disposte dagli stessi;
 - d. dovrà essere elaborato un progetto per la ricostituzione dell'ambiente naturale dunale della tenuta di Coccia di Morto, come previsto dalle mitigazioni proposte, e per la piantumazione di filari di alberi a barriera lungo la viabilità ad anello, ossia lungo la via adiacente alla tenuta e



- lungo la via Coccia di Morto di confine con il sedime aeroportuale, con lo scopo di salvaguardare la continuità della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;
- e. dovrà essere previsto un progetto per l'elettrificazione delle banchine secondo le migliori tecnologie in materia;
 - f. dovrà essere adottata la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione di energia solare;
 - g. dovranno essere inoltre previsti: accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare, lungo il percorso di banchina; accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale; idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare; impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso;
 - h. i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità;
 - i. i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, in fase di costruzione;
5. dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello S.I.A. e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle presenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come "Norme ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative;
6. in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nell'ambito del bacino portuale, come risultante dalla preventiva caratterizzazione che dovrà essere effettuata ai sensi del D.M. 24.1.1996 e in





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini- Dragaggi portuali", dovranno essere stabilite in accordo con ARPA Lazio le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali ed ex situ per il ripascimento dei litorali, in coerenza con i piani regionali di recupero del litorale; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata, preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e sull'eventuale area di ripascimento e ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca di colmata esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Lazio le modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;
7. ferme restando le misure di mitigazione previste dal progetto per non incrementare gli impatti in termini di rumore, qualità dell'aria, sicurezza stradale e più in generale di vivibilità dei contesti limitrofi all'area portuale, la movimentazione dei materiali in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave; in base ad un'attenta analisi costi-benefici anche ambientale dei siti di approvvigionamento / smaltimento presenti sul territorio;
 8. in fase di progettazione esecutiva dovrà essere concordato con l'ARPA Lazio e attuato un regolamento del cantiere con l'indicazione analitica delle attività di cantiere, della localizzazione delle aree di lavorazione, degli accorgimenti e dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie ed accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) da parte dei macchinari operativi, dei tempi e dei percorsi dei mezzi pesanti e dei veicoli comunque in transito da/per le aree di cantiere, che comunque non dovranno interferire con il centro abitato di Fiumicino, di tutte le misure di mitigazione e dei presidi ambientali come individuati nello SIA e concordati con l'ARPA Lazio. Tale regolamento dovrà essere attuato sotto il controllo dell' ARPA Lazio e



dovrà fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori;

9. in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
10. ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

Componente atmosfera:

- a. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, e nel centro abitato di Fiumicino, interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'istallazione di una postazione fissa di rilevamento, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPA Lazio, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

Componente ambiente idrico:

- b. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovrà essere perfezionato con l'ACEA il relativo accordo per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- c. le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate come previsto nella proposta progettuale, o eventualmente potenziate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
- d. nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale e comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito di mezzi e materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, dovranno essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 dell'Allegato 5 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, oppure inviate ad un impianto di depurazione;
- e. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9.3.2004 n. UL/2004/1825;
- f. il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;
- g. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere come quello di Fiumicino, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà predisporre:
- un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc.,



utilizzate nelle aree destinate alla cantieristica o in altre aree portuali;

- un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;
- un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al "Piano operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005";
- con riferimento alle aree portuali destinate ad attività artigianali e industriali deve essere stabilita la tipologia degli impianti industriali di cui è consentita la realizzazione ai fini della sicurezza
- i suddetti piani e programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo;

h. In merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di pervenire eventuali impatti negativi dell'opera, a si prescrive la predisposizione, nell'ambito della progettazione esecutiva, di un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica (da Capo Lirio a Capo d'Anzio) che dovrà porre attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare almeno prima dell'inizio dei lavori, in tempo utile da considerare almeno due stagioni significative, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno due anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con ISPRA (ex ICRAM). Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute anche all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio.





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare inoltre secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio un Programma di Monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e succ. mod. ed integr.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto;

a seguito dei monitoraggi qualitativi di cui al punti h) e i), dovrà essere valutata l'opportunità di dotare i settori più interni del bacino portuale con sistemi di ricambio idrico forzato, diretti a favorire il ricambio idrico e a ridurre la scarsa ossigenazione;

11. in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, l'Autorità Portuale dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16.3.1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei ricettori sensibili intervenendo, in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica



comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai recettori sensibili maggiormente esposti. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un piano di monitoraggio che dovrà anche prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

12. tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti dal progetto o contenuti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura e spese dell'Autorità Portuale, concordandone con ARPA Lazio (qualora non diversamente disposto) le modalità operative, la frequenza, i parametri, i metodi di analisi e i tempi di esecuzione;
13. fermo restando il parere positivo in merito alla delocalizzazione dei depositi costieri, come da progetto, le opere di delocalizzazione e risanamento ambientale degli oleodotti sottomarini e dei depositi costieri devono essere oggetto di un'apposita istanza di valutazione ambientale;
14. prima della messa in esercizio del Porto nell'assetto finale, dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma, come via alternativa di flusso turistico.

b) del Ministero per i beni e le attività culturali:

- il parere positivo in linea di massima alla localizzazione è subordinato:
- alla presentazione di un progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale, risultato del tavolo di concertazione di tutti gli Enti attivi sul territorio. Tale progetto dovrà ottenere le autorizzazioni previste dalla normativa vigente;
 - alla realizzazione della rete infrastrutturale adeguata, prima dell'avvio dei lavori;
 - all'esecuzione da parte dell'Autorità portuale, contestualmente alla realizzazione del Porto, delle opere di compensazione richieste che saranno sottoposte a verifica di ottemperanza;
 - all'ottemperanza di tutte le prescrizioni indicate dalle suddette Soprintendenze, dalla ex Direzione Generale per i beni archeologici (oggi





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Direzione Generale per le antichità) e dalla ex Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici (oggi Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee); in particolare:

per quanto riguarda l'aspetto archeologico

1) Le indagini richieste dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia da eseguirsi nell'area del futuro porto (sia in area terrestre che marittima) sono state suddivise in tre fasi. la fase 1, la più importante è stata conclusa; la realizzazione del vero e proprio bacino portuale non interferirà con preesistenze antiche. La fase 2 e la fase 3 debbono ancora essere realizzate. La fase 2 dovrà essere attuata preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali quali moli etc. e la fase 3 dovrà essere contestuale alle operazioni di dragaggio del nuovo bacino (vedi nota del 21/07/06 prot. 5025 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia).

2) L'analisi trasportistica risulta appena genericamente delineata negli elaborati progettuali inviati e, pertanto, sarà necessario elaborare un progetto definitivo ed esecutivo dettagliato che dovrà essere condiviso da tutte le Amministrazioni competenti che operano sul territorio.

Più puntualmente si precisa:

a) Nella zona di Fiumicino nord

Si tratta di una zona ad alto rischio archeologico e l'ipotesi di adeguamento dell'asse viario verso nord che ricalca via Coccia di Morto- via delle Idrovore di Fiumicino- viale di Porto potrà essere elaborata solo dopo l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi al cui esito è subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia

b) Nella zona di Fiumicino centro

sono presenti due aree archeologicamente sensibili. La prima è interessata dal Programma integrato di intervento per la riqualificazione e la riconversione urbanistica del territorio Fiumicino nord-Pesce Luna (parere SBAO prot. n. 59 del 30/07/05), la seconda corrisponde alla fascia relativa al Corridoio del trasporto pubblico C5 Fiumicino paese- Fiumicino porto-Ostia predisposto dalla Provincia di Roma. Il Corridoio collega il centro del paese. (via della Foce Micina-via Carlo Forte) con la linea Ferroviaria Regionale FRI in prossimità della fermata di Parco Leonardo. Per la prima area si rivela assolutamente improponibile il previsto



collegamento su ferro che attraversa non solo l'area vincolata con D.M.27/09/06, ma che passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale del porto di Claudio. Per la seconda area si respinge la proposta di un nuovo asse viario collocato tra l'autostrada Roma - aeroporto di Fiumicino e la via Portuense in quanto avrebbe percorso analogo a quello previsto per il Corridoio C5 dalla Stazione di Parco Leonardo da via della Corona Boreale in direzione del Porto commerciale.

c) Nella zona di Fiumicino-Isola sacra

Il parcheggio per nodo di scambio gomma su gomma è previsto in area di interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/04 e s.m.i., n quanto conserva nel sedime edifici sepolcrali pertinenti all'estesa necropoli di Porto e pertanto non è compatibile. Le proposte di un nuovo asse viario in connessione al nuovo ponte della Scafa ed il potenziamento di via dell'Aeroporto riguardano assi viari che ricadono parzialmente in aree di interesse archeologico e conseguentemente il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia è condizionato all'esito dei saggi preliminari.

d) Nel XII Municipio (Roma)

Il tratto viario compreso tra Vitinia e Ostia antica con specifico riguardo all'attuazione di tre nuove stazioni della linea metropolitana Roma-Lido, previste in località Giardini di Roma, Acilia Sud e Madonnetta, ricade in una zona di estremo interesse storico archeologico (ben testimoniato dallo scavo Anas).

Nella eventualità di una progettazione definitiva di una rete organica di mobilità sarà necessaria la realizzazione di numerosi saggi archeologici preventivi, propedeutici all'eventuale rilascio di nulla osta da parte Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia. Parimenti per le proposte del nuovo asse viario in collegamento col nuovo ponte della Scafa, in zona di elevato interesse archeologico, si dovrà procedere ad accurati sondaggi archeologici.

e) Nell'area prossima ad Ostia (Via del Mare, Svincolo Cineland, Via Calza e Via del Mare, Via dei Romagnoli)

Il progetto di potenziamento degli assi viari, e la realizzazione di nuovi assi viari così come indicato nella tavola "Rete della mobilità-quadro di sintesi"(11/11/08) e nelle tavole "Sistema della mobilità"(10/11/08), riguarda un'area estremamente sensibile dal punto di vista storico e archeologico. Sarà necessaria la realizzazione di





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

saggi archeologici preventivi, al cui esito sarà subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia.

per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico

3) Di rischiosa indeterminatezza risulta essere l'ipotesi di un nuovo Waterfront urbano in grado di connettere il centro abitato al mare. Non si esprime parere per quanto riguarda le soluzioni architettoniche previste nel progetto, nello specifico le volumetrie in banchine e nella zona contigua cuscinetto tra la banchina ed il centro Isola sacra, ma si rinvia l'approvazione ad un progetto definitivo e esecutivo. Per quanto attiene alle volumetrie ed alla complessiva conformazione architettonica e morfologica del porto, la progettazione dovrà garantire elevata qualità architettonica sia dell'insieme che delle singole realizzazioni. In particolare A) ogni lotto funzionale dovrà prevedere l'esecuzione di segmenti compiuti, anche di cantiere, logistica e movimentazione terra, mettendo in atto anche opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee; B) In fase di progettazione definitiva ed esecutiva dovrà essere verificata la compatibilità del previsto molo per navi Ro-Ro con il vigente regime vincolistico delle aree contigue; C) per quanto riguarda la realizzazione del molo nord dovranno essere previste opere e presidi atti a garantire la qualità paesaggistica, nel rispetto dell'ambito limitrofo della linea di costa antistante la tenuta di Coccia di Morto, comprendente la Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamarano. Detta zona è stata sottoposta da questo Ministero a tutela diretta e indiretta con una perimetrazione che confina, nel settore nord della pineta, con l'abitato di Focene, la Via Coccia di Morto e il mare e, nel settore a sud della pineta, con una fascia larga circa 200 metri a sud di Via Pesce di Luna, Via Coccia di Morto e con un tratto di linea di battigia. Qualsiasi intervento sull'area (come la "stazione di pompaggio" della quale non si conoscono al momento né le caratteristiche tecniche e dimensionali, né la conformazione) dovrà essere sottoposto alla preventiva autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo oggi Soprintendenza per Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo, Frosinone, Latina. Il progetto prevede trasporto pubblico su ferro, ma dovrà essere prevista una soluzione alternativa di trasporto leggero, il cui tracciato dovrà essere allontanato, verso sud, dal confine con via del Pesce Luna, sul limite dell'area soggetta a vincolo di tutela indiretta;



4) venga salvaguardato l'impianto della bonifica Torlonia salvaguardando e non tombando i fossi esistenti

come opere di compensazione paesaggistica

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

6) venga presentato un progetto di riqualificazione e rinaturalizzazione del canale Coccia di Morto dallo storico complesso monumentale dell'idrovora in Via delle Idrovore fino a Via Lago di Traiano e il canale di Via del Lago di Traiano, da Via Coccia di Morto all'edificio denominato Due Torri, e venga realizzato il relativo intervento di recupero (con vegetazione ripariale e autoctona);

7) stante la presenza del complesso monumentale della chiesa del Crocefisso e della Villa Guglielmi il potenziamento della viabilità per il previsto nuovo ponte da costruire come raddoppio del Ponte 2 Giugno sia realizzato, in modo tale che le arterie viarie, i raccordi e le rampe non vengano a costituire elementi di barriera visiva separando la chiesa del Crocefisso dal parco della Villa e siano al contempo rispettosi anche dell'argine e delle alberature ivi presenti;

8) venga redatto uno specifico progetto di recupero dell'area prospiciente il nuovo porto e realizzato un intervento di riqualificazione del tessuto urbano e delle interconnessioni con l'area portuale.

Le opere di compensazione dovranno costituire parte integrante della Variante al PRP di Fiumicino.

La rispondenza degli elaborati progettuali e delle opere a tutte le suddette prescrizioni dovrà essere oggetto di verifica di ottemperanza da parte di questa Amministrazione.

Infine si segnala l'opportunità che l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette opere di riqualificazione, sottoscriva un Protocollo di Intesa con le citate Soprintendenze, nel quale sia previsto un cronoprogramma che **evidenzi le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste;**





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

c) della Regione Lazio:

Il giudizio positivo di compatibilità ambientale della variante al Piano Regolatore Portuale (PRP) di Fiumicino è condizionato alla presentazione di una proposta progettuale in grado di rispondere compiutamente e in maniera sostenibile alle carenze evidenziate nel parere regionale n. 111560/25/25 del 15 giugno 2009.

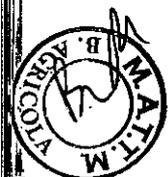
Si richiede che la valutazione conclusiva della suddetta proposta progettuale dovrà essere espressa nell'ambito di un tavolo congiunto con i soggetti competenti in materia ambientale chiamati ad emanare il provvedimento finale di VIA nazionale.

La verifica di ottemperanza alle prescrizioni lettera a) nn. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14 saranno di spettanza del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La verifica di ottemperanza alle prescrizioni lettera a) nn. 6, 7, 8 e 9 saranno di spettanza dell'ARPA Lazio. Tutte le altre prescrizioni del punto a) saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte dell'ARPA Lazio e Regione Lazio.

Le prescrizioni di cui al punto b) saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali, le prescrizioni di cui al punto c), e ogni altra ove non è specificata l'Autorità competente, saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lazio.

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale demanio e porti ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

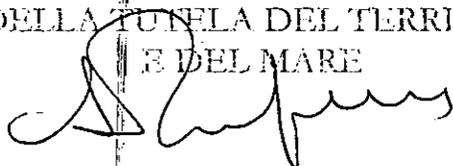
Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., della Regione Lazio e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.



Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE



IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

