



Ministero
per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434334 - Fax 06/58434416

Prot. N. DG BAP S02/30.19.04/4021...../2009

Roma 24/09/2009

Al Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot DSA - 2009 - 0025698 del 29/09/2009

OGGETTO: FIUMICINO (RM). PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE.

Richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale ex art. 6 della legge 349/86, secondo la procedura di cui al D.P.C.M. 27.12.1988. D. Lgs. 152/06 modificato dal D.Lgs. 4/08.



Alia Regione Lazio
Dipartimento del Territorio
Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i popoli
Area valutazione Impatto Ambientale
Via del Tintoretto 432
00142 Roma

VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;
VISTO il previgente art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349 istitutiva del Ministero dell'Ambiente, che all'art.6 comma 4 stabilisce che il giudizio di compatibilità ambientale deve essere espresso dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministro dei beni Culturali ed Ambientali, sentita la Regione interessata;
VISTO il previgente D.P.C.M. del 10 agosto 1988;
VISTO il DPCM del 27 dicembre 1988 n. 377 e successive modifiche e integrazioni con il quale vengono individuate le componenti ambientali, nonché le modalità per la redazione degli studi di impatto ambientale;
VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", parte seconda, così come modificato dal D.Lgs.n.4/08;
VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.250 del 26 ottobre 1998;
VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006 e modificato dal D.Lgs.n.63 del 26 marzo 2008;
VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2007, n. 233 "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e successive modificazioni;
VISTO il DPR n. 91 del 2 luglio 2009 recante "Regolamento recante modifiche ai decreti presidenziali di riorganizzazione del Ministero e di organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro per i Beni e le Attività Culturali";

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: Stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00133 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

VISTO il DM del 20 luglio 2009 recante "Articolazione degli Uffici dirigenziali di livello non generale dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero per i Beni e le Attività Culturali";

CONSIDERATO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, con apposita istanza prot. n. 2003/00012393 del 5/12/2003, acquisita agli atti della competente Direzione Generale con prot. n. ST/402/40312 del 05/12/2003, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6, comma 3 della legge 349/86 e dell'art. 6 del D.P.C.M. del 27/12/88 per il "Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino" situato nel Comune di Fiumicino, Provincia di Roma.

L'opera rientra tra i progetti per i quali la Regione Lazio ha espresso concorrente interesse regionale. Il Porto Canale di Fiumicino è classificato ai sensi del R.D. 3095/1885 come porto Canale Commerciale di 2^a categoria, 1^a classe. Il progetto del Piano Regolatore Portuale di Fiumicino è stato esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel corso delle sedute del 26.10.2001 - voto n. 418-, del 12.03.2004 - voto n. 210, e da ultimo del 30.07.2004 voto n.208 con il quale è stato espresso un parere favorevole alla stesura definitiva del piano che ha accolto tutte le indicazioni, osservazioni e prescrizioni emerse nei voti precedenti, recependo integralmente le prescrizioni impartite dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, in merito alle interconnessioni idrauliche tra la nuova struttura portuale ed il canale navigabile.

Il progetto si configura come una nuova pianificazione ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ha gli obiettivi di integrare le funzioni del PRP del 1962, commerciale, con particolare riguardo al traffico di prodotti petroliferi, pesca e diporto nautico, con funzioni merci con navi RO-RO, passeggeri traghetti e croceristi; inoltre, il progetto ha lo scopo di razionalizzare e ottimizzare i traffici portuali dei porti del Lazio, in parziale adesione all'"Aggiornamento del Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio" del 1999, implementando gli attuali traffici del porto di Civitavecchia, vicino alla saturazione, attraverso una nuova ricettività e un numero di accosti in grado di soddisfare una parte del surplus di domanda afferente quest'ultimo scalo. A tal fine, con il decreto del Ministro delle Infrastrutture n. 6252 del 11 giugno 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 153 del 2 luglio 2002, la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è stata estesa al Porto di Fiumicino, "al fine di unire le sinergie dei due scali con la possibilità di avere non solo un risparmio economico, ma soprattutto di aumentare i traffici sia commerciali che passeggeri".

L'attuale configurazione del Piano Regolatore Portuale del porto di Fiumicino deriva dalle previsioni formulate in due Decreti Ministeriali che si sono succeduti tra il 1958 e il 1962; tali decreti hanno previsto il prolungamento dei due moli guardiani del canale, la difesa con scogliere parallele del litorale a nord ed a sud di tali moli, l'ampliamento della darsena esistente in riva sinistra. Con l'entrata in funzione dell'Aeroporto di Fiumicino nel 1960, la variante del 1962, tuttora vigente, per sopperire almeno in parte ai mutati bisogni del traffico petrolifero, prevede la modifica della destinazione della darsena esistente in riva sinistra, che avrebbe dovuto ospitare i traffici petroliferi, in modo da eliminare i pericolosi ed incompatibili ormeggi di navi cisterna lungo le calate dell'asta terminale del porto canale; inoltre, per il ricovero dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto, prevede la costruzione, in riva destra del canale, di una nuova darsena di dimensioni 140 x 260 m² e fondale pari a -4.00 m s.m. con imboccatura larga 45 m posta in prossimità della radice del molo guardiano che delimita a nord il porto canale. La darsena è delimitata ad ovest ed a nord da opere a scogliera. Lungo il perimetro della darsena è prevista la realizzazione di ampi piazzali all'interno dei quali sono collocati edifici per magazzini ed uffici.

L'attuale Porto di Fiumicino è un porto canale, costituito dalle sponde banchinate del tratto terminale del canale navigabile, ottenuto con il prolungamento verso il mare dell'antica Fossa Traiana; il porto vero e proprio è costituito dal tratto compreso tra il "Ponte due Giugno" e la foce ed include anche una piccola darsena che si apre sul molo sud a circa 600 m dalla foce. Le banchine del canale sono utilizzate attualmente dalla flotta da pesca, dai mezzi di servizio dei terminali off-shore (rimorchiatori, pilotine, natanti



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434534 - Fax 06/58434116

antiquamento), dai natanti di pubblico servizio (mezzi di soccorso marittimo della Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Gruppi Piloti e Ormeggiatori, draghe) e dal naviglio da diporto che occupa anche la darsena. La banchina settentrionale è utilizzata dai pescherecci che spesso, a causa dell'esiguità degli spazi sono costretti a ormeggiare su file parallele.

Attualmente è in servizio un collegamento con traghetti veloci con la Sardegna il cui attracco è localizzato lungo la sponda sinistra del porto canale, in prossimità della foce; inoltre, nell'area del porto canale, risultano in rimessaggio circa 3.000 imbarcazioni da diporto, piccole imbarcazioni, pescherecci e grandi imbarcazioni, mentre sono presenti nell'area circa 56 cantieri navali, di cui solo una parte si occupa costantemente della costruzione di nuove imbarcazioni.

Il movimento petrolifero si svolge per la maggior parte in rada, presso le piattaforme in ferro su palafitte installate dalla "RAFFINERIA DI ROMA S.p.a."; gli impianti che gravitano sul porto di Fiumicino sono essenzialmente quattro: "Raffineria di Roma S.p.a.", "Deposito prodotti petroliferi dell'ENEL", "Deposito prodotti petroliferi dell'ERG" e "Deposito prodotti petroliferi della Jacorossi". La prima delle piattaforme, la R2, è situata a 5390 metri dal fanale posto sul molo sinistro del porto-canale mentre la seconda, la R1, sorge a circa 1400 metri a nord-est della R2. Queste due piattaforme sono collegate tra loro mediante un oleodotto sottomarino; dalla R2 si dipartono poi, verso la costa, altri due oleodotti sottomarini collegati con il deposito della "RAFFINERIA DI ROMA s.p.a.", situato a Fiumicino. Tale impianto di deposito è costituito da due serbatoi, uno di accumulo delle acque di zavorra e uno per le condotte di collegamento fra le "isole petroli", e la raffineria vera e propria che ha sede a Pantano del Grano presso Malagrotta.

Il "Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino" prevede la realizzazione di una struttura portuale del tipo a bacino, con molo di sopraflutto, di lunghezza pari a 1.350 m, posto in prosecuzione dell'attuale molo guardiano Nord del Porto Canale, ad andamento curvilineo con estremità in corrispondenza della batimetria - 10 m smm.; per completare la protezione del bacino è stato previsto un molo di sottoflutto che, con uno sviluppo totale di circa 1.200 m, perviene fino alla batimetria -9 m smm, definendo una imboccatura portuale di 170 m di larghezza ed un avamposto con un cerchio di manovra di 500 m di diametro, sufficiente per la manovra e l'ormeggio delle navi che frequenteranno il porto.

All'interno del bacino avente superficie complessiva pari a mq. 720.670 è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati all'ormeggio delle navi da crociera, Ro-Ro e pescherecci; tutti gli attracchi sono stati orientati secondo la direzione est-ovest, che risulta corrispondere con quella media dei venti dominanti.

Procedendo da Sud verso Nord si distinguono diverse zone relative alle diverse funzioni portuali:

- **Area a servizio dei passeggeri per la navigabilità fluviale**, è posizionata nel lembo più meridionale del porto, si estende su di una superficie di 13.340 mq.
- **Darsena pescherecci**, tale bacino largo 120 m è dotato di un pontile intermedio, sarà in grado di ospitare fino a 96 unità da pesca, ed avrà a suo servizio banchinamenti per un totale di mq. 62.450; si accederà al suo interno attraversando un canale largo 40 m direttamente comunicante con il bacino principale del porto.
- **Area crocieristica**, comprendente una banchina lunga 700 m, con retrostante terrapieno rettangolare largo 100 m in modo da avere mq. 102.620 di banchine a servizio delle navi da crociera.
- **Area per navi traghetto**, di estensione pari a 106.700 mq. destinata essenzialmente ai collegamenti con la Sardegna, ed in grado di accogliere contemporaneamente quattro navi traghetto. I traghetti saranno ormeggiati a due pontili lunghi 240 m e larghi 20 m radicati ad una banchina di riva lunga 495 m.
- **Area ro-ro**, destinata al cabotaggio effettuato nel Mar Tirreno ed in grado di accogliere contemporaneamente tre navi, di cui una ormeggiata ad un banchina lunga 220 m, le altre due ad un pontile lungo 220 m e largo 20 m, radicato ad una banchina di riva lunga 145 m. Il retrostante terrapieno, destinato essenzialmente al parcheggio dei semirimorchi, ha una superficie di 137.260 mq.
- **Area cantieristica**, destinata ad accogliere cantieri di costruzione ed riparazione unità diportistiche, con uno sviluppo delle banchine di 320 m ed un'area di terrapieno di 83.850 mq.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

- **Area servizi portuali**, costituita da una banchina lunga 380 m e larga mediamente 50 m in modo da avere una superficie di 17.495 mq destinata a ricevere le imbarcazioni dei piloti, ormeggiatori, forze dell'ordine, rimorchiatori, navi oceanografiche ed i mezzi speciali.
- Oltre alle suddette aree, sono disponibili per le attività collegate all'utilizzo del porto, aree di sedime portuale così zonizzate:

- **Area per attività artigianali ed industriali**, mq 47.530.
- **Area a servizio "Raffineria di Roma"**, mq 15.080.
- **Area per servizi portuali**, mq 31.455.
- **Area per servizi di connessione tra la città ed il Porto**, mq 103.090.

Il nuovo porto commerciale si sviluppa lungo un tratto di battigia che è attualmente del tutto inagibile per la cittadinanza di Fiumicino, in quanto è occupato da depositi petroliferi da circa 50 anni; mediante la nuova struttura portuale si prevede di eliminare del tutto il deposito costiero e di lasciare, a servizio dei depositi e della raffineria "interna" di Pantano di Grano, solo una stazione di rilancio dei prodotti trasferiti a terra mediante tubazioni sottomarine.

La darsena peschereccia, collocata in una zona prossima sia al nuovo porto commerciale sia al vecchio porto-canale, risulta inserita nel contesto cittadino, ricadendo in prossimità di un'area già destinata a mercato del pesce; in tal modo, il vecchio porto-canale acquisterà nelle previsioni di piano una valenza prevalentemente turistica, che contribuirà a migliorare il contatto fiume-città.

Più separate dal contesto cittadino, per ovvii motivi di sicurezza, sono le zone destinate alle crociere ed al traffico ro-ro, che si sviluppano o lungo la diga sopraflutto o nella parte settentrionale del porto; le dighe foranee saranno realizzate mediante scogliera con nucleo in *tout-venant* e mantellate esterne in massi naturali ed artificiali per i tratti più esposti alle inondazioni.

Per quanto riguarda la riqualificazione degli spazi urbani periportuali, si prevede la creazione di una fascia verde di saldatura tra gli ambiti portuali ed il tessuto edilizio prospiciente l'aera del porto, al cui interno trovano spazio infrastrutture al servizio di cittadini ed utenti portuali. La risistemazione del waterfront di Fiumicino, secondo gli elaborati progettuali preliminari, forniti nell'ambito delle integrazioni (planimetrie, sezioni e profili quotati), intende diventare l'elemento di ricucitura urbana tra la zona portuale e l'ambito cittadino, quale elemento di recupero della zona maggiormente degradata della città, ove attualmente esistono insediamenti abusivi direttamente sulla spiaggia, con un altissimo danno ambientale dovuto sia alla vicinanza con il mare, che alla precarietà edilizia delle costruzioni. Il progetto del waterfront prevede la realizzazione di un'area molto lunga e ad una profondità limitata con un percorso centrale (che diventa anche il filo conduttore dell'intero progetto), il quale attraversa l'intera area e collega le diverse funzioni e i diversi ambiti portuali; il nucleo abusivo sarà "neutralizzato" attraverso la realizzazione di una collina di verde con alberi che, oltre a separare e proteggere l'insediamento dal porto, consentirà, nel futuro, di ipotizzare un recupero sia urbano sia architettonico dell'area.

QUADRO VINCOLISTICO DI RIFERIMENTO FINO AL LUGLIO 2007.

La variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino per quanto attiene alle prescrizioni e normative, del "Piano Territoriale Paesistico n. 2", XIII e XIV Circostrizione di Roma, ora rispettivamente XIII Municipio e Comune di Fiumicino, approvato con la Legge Regionale n. 24 e n. 25 del 1998 ai sensi della previgente legge n. 431 del 1985 ricade all'interno di due Sistemi territoriali di interesse paesistico previsti dal piano: Tevere, Isola Sacra, Ostia, Castel Porziano / costa relativa e Arrone, Torre in Pietra, Maccarese, Fregene / costa relativa. Il piano articola il territorio secondo diversi livelli di tutela, individuando gli usi consentiti e le modalità di tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico, secondo le modalità previste appunto dalla legge 431/85. L'area di progetto rientra in parte nella fascia costiera di tutela con vincolo di tipo A1, ove sono consentite deroghe per le opere pubbliche e per le attrezzature portuali, in parte in zona vincolata ex legge 1497/39, ove invece sono consentite deroghe per le aree delimitate dagli strumenti urbanistici, e in parte nelle aree vincolate a ridosso del canale, ove vige un vincolo A2, di tutela integrale.

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

dei corsi d'acqua, derogabile per le zone delimitate dagli strumenti urbanistici, e C6, di tutela paesaggistica dei litorali. Le aree adiacenti sono zone urbanizzate e di riqualificazione ambientale e, per quanto concerne la riserva naturale "Coccia di Morto", sussiste una zona di interesse archeologico.

L'esame dei vincoli, storico-archeologici e paesaggistici, secondo gli elaborati del Piano territoriale Paesistico, ha messo in evidenza il vincolo a carattere archeologico e naturalistico dell'area del Lago di Traiano, il vincolo a carattere paesaggistico, naturalistico e di rimboschimento della Riserva naturale di Coccia di Morto, i vincoli a carattere archeologico e paesistico-ambientale della zona dell'Isola Sacra e il vincolo a carattere paesaggistico del centro urbano di Fiumicino. Tali vincoli sono esterni dall'area di progetto che invece ricade all'interno del vincolo a carattere paesistico-ambientale della fascia di 300 metri dalla linea di battigia e della fascia di 150 metri dalle sponde dei fiumi, imposto dal PTP ai sensi dell'articolo 146 del D.lgvo n. 490 del 1999. Tuttavia il PTP prevede specifiche deroghe per i centri abitati, per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali e per le infrastrutture viarie, ferroviarie e a rete.

La pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 05/12/2003 sui quotidiani "Il Sole-24 Ore" ed "Il Messaggero".

A seguito di tale avviso al pubblico non sono pervenute osservazioni alla competente Direzione Generale.

Con nota prot. n. ST/408/42402 del 30/12/2003, veniva richiesto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio di esprimere le proprie valutazioni in merito al progetto.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio per il Lazio, ricevuti ed esaminati gli elaborati del progetto trasmessi dal proponente, con nota n. 14296 del 16/04/2004 inviata alla competente Direzione Generale ed acquisita agli atti, prot. n. ST/408/33693 del 27.10.2004, esprimeva il seguente parere:

"Dando seguito alla Vs. in oggetto, si rimette all'attenzione esclusiva della Direzione Generale il seguente parere, inteso come atto endoprocedimentale nell'ambito della Valutazione di impatto ambientale in argomento.

CONSIDERAZIONI SUGLI ELABORATI DI PROGETTO

In primo luogo, dall'esame di quanto agli atti della Scrivente (in particolare, nel progetto di variante al P.R.P. "Porto Canale di Fiumicino", a firma del prof. ing. A. Noli e del dott. ing. S. Pittori), non si coglie l'entità delle cubature e dei volumi da costruire sull'area portuale (rispetto agli elaborati di progetto anzidetto; tra cui "Allegato 1, Relazione Generale", pp. II, 45, 46-47, 53, 67).

Contestualmente, per analoga mancanza di sufficiente definizione progettuale, non si evince in quale modo possa essere attuato il dichiarato recupero dell'attuale percorso del Porto Canale ("Allegato 1", p. 46), con eventuale positivo impatto sul territorio; a quanto tutt'oggi in atti, resta, infatti, anche reale il pericolo di uno snaturamento dell'attuale consolidato rapporto tra il tessuto urbano storico (l'antico Borgo progettato da G. Valadier, la chiesa di S. Maria Porto della Salute, i resti della secentesca torre Alessandrina, la vicina chiesa del Crocifisso, etc.) e il canale portuale.

Dagli elaborati del medesimo progetto ("Allegato 1", p. 46; "Tavola 5, viabilità di accesso all'area portuale") non risultano elementi utili alla valutazione del reale impatto con l'immediato intorno cittadino, privo di adeguate arterie di comunicazione infrastrutturale e difficilmente adattabile in tal senso, considerato il "disordine" urbano con cui si è sviluppato negli ultimi decenni gran parte di quel territorio. Nello stesso senso, suscita perplessità la previsione progettuale secondo cui si prende atto di come "già da tempo è stato previsto l'abbandono dell'attuale collegamento ferroviario Roma-Fiumicino", in quanto "è stato infatti deciso che il collegamento ferroviario con Roma avvenga attraverso il ramo Roma-Aeroporto attraverso un razionale sistema di navette", cosicché, secondo i progettisti, "non vi saranno problemi a raggiungere il nuovo porto con i mezzi ferroviari... salvo l'ultimo breve tratto in cui è previsto il mezzo stradale" ("Allegato 1", p. 47).



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00183 Roma
Tel. 06/58434435 - Fax 06/58434416

I dichiarati interventi di riqualificazione degli spazi urbani periportuali ("Allegato 1", p. 53), sono solo indicati nominalmente, senza alcuna ulteriore previsione di progetto sia edilizio che urbanistico.

Nel progetto agli atti viene altresì dichiarata, senza specifica ulteriore, l'intenzione di eliminare i serbatoi petroliferi posti in prossimità della battigia, presso la futura area portuale, "mantenendo, se strettamente necessaria, solo la stazione di pompaggio" ("Allegato 1", p. II).

CONSIDERAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Stando quanto sopra evidenziato, non si riscontra, nel progetto in esame, quella definizione degli interventi previsti tale da consentire una efficace e compiuta valutazione di merito da parte della Scrivente. D'altra parte, lo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto menzionato pervenuto congiuntamente ad esso ("Piano regolatore portuale di Fiumicino; Studio di impatto ambientale", voll. I-III, a firma di Aemilla Studio s.r.l., arch. F. Scapellati, R. Filippello) risente del livello di progettazione ancora poco definito, non pervenendo così a conclusioni particolarmente utili a valutare l'impatto del nuovo porto sull'ambiente circostante, nonché a valutare i conseguenti eventuali interventi aggiuntivi, atti a mitigare questo impatto.

Si rappresentano di seguito le principali osservazioni in merito allo Studio di impatto ambientale allegato al progetto di variante in argomento.

Nell'elaborato "S.I.A.; sintesi non tecnica", nell'esame degli aspetti ambientali più rilevanti, laddove si considera il paesaggio circostante il futuro porto (pp. 71-72), si prende atto di come oggi "il porto (canale) penetra all'interno dell'abitato e diventa tutt'uno con esso... in una vivace promiscuità"; allo stesso tempo, non si chiarisce in quale modo "la costa oggi percepita come una striscia di terra invasa da depositi e baracche, si presenterà nella veste architettonica del nuovo porto con tutte le suggestioni che esso può provocare, inoltre, alberature, strade nuove, aree di sosta e percorsi pedonali incrementeranno il valore di tutta l'area e non solo della costa" (p. 72).

Di analogo rischiosa indeterminatazza risulta essere anche l'ipotesi di un nuovo "waterfront urbano in grado di commettere il centro abitato al mare" (p. 71).

Nell'elaborato "S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", nell'analisi delle previsioni infrastrutturali legate al nuovo porto, "si attende a breve" la "realizzazione di un sistema di complanari" progettato dall'A.N.A.S., ossia di "due tracciati grossomodo paralleli e indipendenti che, a partire dallo svincolo sul G.R.A. si affiancherebbero all'autostrada, percorrendo nell'ultimo tratto il tracciato della ferrovia FMI ora dismessa per Fiumicino città"; da quello che risulta agli atti della Scrivente, diversamente, la realizzazione "a breve" del citato progetto A.N.A.S. riguarda unicamente la tratta G.R.A.-Aeroporto, con esclusione di quella Aeroporto-Fiumicino città, il cui iter autorizzatorio risulterebbe per il momento sospeso. Sempre ai fini della previsione del futuro assetto del sistema infrastrutturale della zona del nuovo porto, la Scrivente riscontra con perplessità l'ammissione ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.5-11 trasporto terrestre; collegamento infrastrutturale con entroterra, p. 40) secondo cui "per il momento non è stata ancora presa una decisione definitiva sul futuro della linea ferroviaria e sussistono diverse ipotesi: il comune di Fiumicino vorrebbe per sé l'area ferroviaria e ha già ipotizzato dei progetti di recupero; le FF.SS. hanno deciso di mantenere armata la linea, limitandosi ad installare dei fermi scambi nel Bivio Porto (che immette ora esclusivamente sulla linea per l'aeroporto); il progetto A.N.A.S. per le complanari... prevede l'utilizzo dell'area di sedime per installarvi i nuovi tracciati stradati".

D'altra parte, considerando ancora gli aspetti di impatto sulle infrastrutture esistenti o ipotizzabili che avrà la costruzione del nuovo porto, quanto nel documento in esame ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.5-11 trasporto terrestre; collegamento infrastrutturale con entroterra, p. 41-44) lascia supporre profonde modifiche alla viabilità attuale, enunciate, però, in termini ancora di previsioni di massima, quindi difficilmente valutabili. E infatti si sottolinea nel medesimo documento come, per gli interventi infrastrutturali ritenuti necessari, pur inclusi nel P.R.U.S.S.T. ("Fiumicino, porta dell'area metropolitana di Roma"), sia solo "stata individuata in linea di massima l'entità della spesa e dopo gli



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

accordi tra il Comune e il Ministero dei LL.PP. si sta procedendo al/o sviluppo della fase progettuale e alla ricerca delle fonti di finanziamento" (p. 41).

In questo ambito di elaborazione sia del progetto che dello S.I.A. in esame, ancora da definire sotto tanti aspetti sostanziali, anche l'applicazione, nello S.I.A., del metodo S.W.O.T. ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.6.3-Caratteristiche progettuali, pp. 78-81) si risolve essenzialmente in una valutazione effettuata non su base tecnica, ma su considerazioni di carattere più genericamente sociologico.

Di nuovo, là dove si dovrebbero apprezzare con maggior certezza anche gli aspetti dimensionali del progetto ("S.I.A.; quadro programmatico e quadro progettuale", 2.7- Caratteristiche della soluzione prescelta, pp. 82-93), la Scrivente non rileva elementi realmente utili ad una valutazione di merito, quali la consistenza di massima delle edificazioni previste, le aree libere da volumetrie, e così via.

Da ultimo, nel volume denominato "S.I.A.; quadro di riferimento ambientale", si studia l'impatto del nuovo porto sul patrimonio monumentale (cap. 3, pp. 281-308) e paesaggistico (cap. 3, pp. 315-331).

Nel caso del patrimonio monumentale esistente nel territorio circostante il nuovo porto, una volta individuate alcune delle presistenze più rilevanti (pp. 281-297), nella successiva analisi dello stato dei beni vengono introdotti parametri assolutamente opinabili (qualità, completezza, conservazione, fruibilità, integrazione con il contesto urbano e paesaggistico), secondo categorie poco oggettive (ordinamento in classi ai fini della misurazione dell'entità dei parametri prescelti). Il risultato di queste analisi è gioco-forza superficiale e poco attendibile.

Più oggettiva, ma incompleta, risulta essere l'analisi dello stato di fatto relativa al patrimonio paesaggistico (pp. 315-324); manca del tutto ogni considerazione sugli aspetti amministrativi e gestionali che regolano il territorio (vincolistica, pianificazione urbanistica vigente, eventuale inadeguatezza degli strumenti urbanistici o paesistici vigenti, e così via), dato di fatto ancor più indispensabile nel momento in cui si valuta, come nel caso in oggetto, una variante al Piano regolatore portuale. Altra carenza riscontrata dalla Scrivente è quella sulla morfologia del patrimonio edilizio ed infrastrutturale esistente, notoriamente degradato e sorto spesso 'spontaneamente', ma costituente, in ogni caso, una realtà di fatto attuale e assai consistente.

Premesso quanto sopra, anche le considerazioni legate alla eventuale realizzazione del nuovo porto non sono risultate esaustive per la Scrivente (pp. 325-331).

Nel finale "Riepilogo della valutazione degli impatti" ("S.I.A.; quadro di riferimento ambientale", 3.7, pp. 332-339) vengono evidenziati gli impatti negativi che le opere previste avranno con l'ambiente circostante (sottrazione di aree marine, necessità di dragaggio del fondale marino, aumento del livello di pressione sonora, alterazione delle condizioni di circolazione sulla rete infrastrutturale, effetti sul sistema paesaggistico, possibilità di versamenti nell'acqua di inquinanti), peraltro piuttosto scontati.

Vengono altresì evidenziati tre impatti positivi, ossia la demolizione dei depositi degli oli petroliferi, l'aumento dell'offerta di servizi per la pesca e la cantieristica, l'aumento dell'offerta di servizi legati all'attività turistica. Se l'aumento dell'offerta di servizi per la pesca e la cantieristica, appare anch'esso piuttosto scontato, la Scrivente non ritiene sufficientemente rilevante la programmata demolizione dei depositi di oli petroliferi, in quanto potrebbe essere bilanciata da altre future strutture anche più impattanti e, dall'attuale stato della progettazione, oggi non ancora apprezzabili; riguardo il previsto aumento dell'offerta di servizi legati all'attività turistica la Scrivente rileva la mancanza di dati di valutazione ad esso relativi sia nel progetto che nello S.I.A., non risultando in alcun modo palese come e perché tale sviluppo debba verificarsi, e, soprattutto, in quale entità. Allo stesso modo, pur nel facilmente prevedibile aumento dell'offerta di servizi per la pesca e la cantieristica, dallo S.I.A. non si evince alcun dato dimensionale relativo all'entità di questo eventuale aumento. La Scrivente ritiene, ad ogni modo, anche quest'ultima valutazione non completamente pertinente la procedura di V.I.A., in quanto di carattere prevalentemente economico e non in comprovata relazione diretta con l'ambiente e il paesaggio.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

PARERE

In definitiva, stando quanto sopra relazionato, la Scrivente valuta insufficienti i dati progettuali agli atti, ritenendo, come anche da procedura consolidata, che una valutazione di impatto ambientale corretta ed esaustiva debba essere prodotta su un livello di progettazione almeno definitivo, salvo diverse disposizioni speciali di normativa vigente.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ricevuti ed esaminati gli elaborati del progetto trasmessi dal proponente, con nota n. 1113 del 13/2/2004 inviata alla competente Direzione Generale ed acquisita agli atti, prot. n. ST/408/6720 del 23.2.2004, esprimeva il seguente parere:

"L'area in cui ricade il nuovo porto di Fiumicino cui si riferisce lo Studio di Impatto Ambientale si colloca al di fuori della linea di costa di epoca romana in una zona occupata in antico dal mare. Apparentemente, quindi, non sembrerebbero esservi interferenze tra le preesistenze archeologiche e il progetto in esame.

A tale conclusione giunge anche lo Studio di Impatto Ambientale che non a caso non individua problematiche legate alla conservazione del patrimonio archeologico che non viene in alcun modo preso in considerazione come "variabile".

A tal proposito è da premettere che circa un chilometro ad est del nuovo porto è posizionata l'imboccatura dei porti di Claudio e Traiano che, come è noto si configurano come una vasta infrastruttura portuale costituita da due bacini comunicanti costruiti il primo (il più esterno) dall'imperatore Claudio tra il 42 ed il 64 d.C. (fu, infatti, terminato da Nerone) ed il secondo, di forma esagonale, da Traiano tra il 100 ed il 112 d.C.

Attorno alle strutture portuali, oltre ad una fitta serie di magazzini, terme ed edifici di servizio, si sviluppò la città di Portus che venne munita, in epoca tardo-antica, di una cinta muraria; in tal modo il complesso formato dal porto, dalle strutture di servizio (magazzini, darsena ecc.) e dalla città raggiunse in antico una superficie di più di 65 ettari.

L'eccezionalità e l'unicità del sito è determinata dalla sua stessa natura: dall'essere, cioè, il porto al servizio di Roma nell'antichità. I bacini portuali, le infrastrutture ad essi connesse e la città di Portus costituirono per secoli l'approdo per le navi che giungevano a Roma da tutto il Mediterraneo approvvigionando la città di derrate e di materie prime, e, in seguito, il sistema di difesa più avanzato della capitale dell'impero sul Tirreno.

Considerata, anche la monumentalità delle strutture conservate in elevato, il sito costituisce la più grande infrastruttura portuale romana della regione mediterranea. Degli altri esempi conosciuti, quali Pozzuoli, Aquileia, Caesarea Marittima, la sola Alessandria ne eguaglia il raffinato e complesso aspetto progettuale, e l'imponenza dei resti archeologici conservati.

Il porto imperiale di Roma rappresenta, inoltre, l'esempio più grandioso ed innovativo sul piano delle soluzioni tecniche, sia architettoniche che di ingegneria idraulica, impiegate dai romani nella costruzione delle infrastrutture connesse al trasporto ed al commercio marittimo.

L'antica area portuale, oltre ad essere tutelata da specifici vincoli di legge (L.1089/39 ora DL 490/99, PTP n.2 della Regione Lazio, vincoli di PRG ecc.), è segnalata a livello internazionale tra i "100 siti più a rischio nel mondo" nella Lista dei "100 Most Endangered Sites" del World Monument Watch sia del 2002 che del 2004.

Entrando nello specifico delle problematiche connesse alla realizzazione del nuovo porto di Fiumicino è innanzitutto da sottolineare che negli elaborati tecnici contenuti nello Studio di Impatto Ambientale, in particolare quelli relativi al Quadro di Riferimento Programmatico, sono assenti le prescrizioni dettate da questa Soprintendenza nelle Osservazioni al Nuovo PRG di Fiumicino (nota SBAO prot.10730 del 18.12.01) a tutela delle aree archeologiche dei porti di Claudio e Traiano e delle zone limitrofe.

In considerazione di quanto sinora esposto e vista la posizione del Nuovo Porto di Fiumicino che si colloca sullo stesso asse del porto romano lungo la direttrice seguita dalle navi antiche per accedere ai bacini portuali, è possibile che nell'area individuata per la nuova infrastruttura portuale siano posizionati antichi



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

relitti, tutelati dal DL 490/99; tale aspetto non viene preso in considerazione nello Studio di Impatto Ambientale nel quale l'interferenza con il sistema paesaggistico, in cui è ricompreso il patrimonio storico-archeologico, è inserita solo nell'ambiente terrestre senza considerare la potenzialità dei siti archeologici subacquei.

Si richiede, pertanto, l'esecuzione di indagini archeologiche preventive, totalmente a carico della committenza (compresi gli oneri per il personale tecnico-scientifico esterno), cui è subordinato il parere dell'Ufficio scrivente, come di seguito specificato:

per l'area del nuovo porto collocata sulla terraferma dovranno essere eseguiti sondaggi archeologici a mezzo meccanico consistenti in trincee le cui caratteristiche tecniche (interasse, lunghezza, profondità, larghezza ecc.) verranno meglio specificate in sede di programmazione dei lavori. Tali indagini dovranno essere eseguite sotto il continuo e diretto controllo di archeologi professionisti esterni, coadiuvati, in caso di rinvenimento di resti archeologici, da disegnatori, fotografi, restauratori di legni ecc..

per l'area del nuovo porto collocata in mare dovranno essere condotte, da ditte specializzate nelle rilevazioni e nello scavo di siti archeologici subacquei fornite di tutte le attrezzature necessarie comprese imbarcazioni-appoggio e di personale altamente qualificato, le seguenti prospezioni:

1. prospezioni strumentali su tutta l'area interessata dai lavori a mezzo di side scan sonar (Sonar a scansione laterale), sub-bottom profiler (profilatore di substrato) con possibile utilizzazione di magnetometro a protoni

2. controllo diretto delle anomalie rilevate a mezzo di saggi di scavo

3. documentazione scientifica (relazione generale, descrizione delle operazioni, video, foto, posizionamento, GPS, disegni ecc.) di tutte le fasi del lavoro

4. tali indagini dovranno essere eseguite sotto il continuo e diretto controllo di archeologi professionisti subacquei esperti in archeologia navale, coadiuvati, in caso di rinvenimento di resti archeologici, da disegnatori, fotografi, restauratori di legni ecc..

Tutte le operazioni di dragaggio previste dovranno essere eseguite sotto il controllo continuo di archeologi. Qualora si rinvenissero resti archeologici verranno stabilite le necessarie misure di tutela e gli eventuali scavi estensivi da intraprendere.

Al termine delle indagini suindicate ed in coerenza con il loro esito questa Soprintendenza esprimerà il proprio parere di competenza.

Si richiede, inoltre, che le prescrizioni dettate con la presente nota ed evidenziate in neretto siano inserite, come Norma aggiuntiva, nelle Norme Tecniche di Attuazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale di Fiumicino in modo che siano chiaramente evidenziate le procedure cui attenersi anche per i successivi Piani d'area.

E', inoltre, da sottolineare che più volte negli allegati tecnici inviati (Relazione Generale, Studio di Impatto Ambientale, tav.5, Quadro di Riferimento Progettuale punto 2.5.1, ecc.) viene ricordata, come elemento imprescindibile per il funzionamento del Nuovo Porto, la prevista arteria, con caratteristiche autostradali, di collegamento con l'autostrada Roma-Fiumicino senza evidenziare le problematiche connesse alla sua realizzazione. A tal proposito occorre ricordare che questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero hanno richiesto all'ANAS di variare il progetto di tale arteria stradale in quanto il tracciato previsto risulta incompatibile con la tutela archeologica, considerato che esso viene ad interferire pesantemente con l'area archeologica vincolata del Porti di Claudio e Traiano. L'attivazione di un gruppo di lavoro presso il Provveditorato alle AA.PP. del Lazio e presso l'ANAS, che dovrebbe sviluppare un progetto compatibile con la conservazione del patrimonio archeologico, fa ben sperare per una positiva conclusione della vicenda. E' però, opportuno sottolineare in questa sede che a tutt'oggi questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero non hanno concesso il proprio nulla osta, necessario per legge, alla realizzazione del nuovo asse viario di penetrazione.



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti
contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

E', inoltre, opportuno, ricordare che da diversi anni questa Soprintendenza ha richiesto sia al Comune di Fiumicino sia alle altre Autorità competenti l'allontanamento dei cantieri navali (peraltro in parte abusivi), posti lungo il Canale di Fiumicino e Fiumara Grande che interferiscono pesantemente con le aree archeologiche che si affacciano sul due corsi d'acqua. Ribadendo tale istanza anche in questa sede, si richiede la ricollocazione all'interno del nuovo Porto di Fiumicino (eventualmente all'interno dei 76.000 mq previsti in progetto per la cantieristica) di tali attività produttive.

Da ultimo si segnalano alcune problematiche che, pur non avendo attinenza diretta con il progetto del nuovo porto, emergono comunque agli elaborati allegati:

Per ciò che riguarda i collegamenti viari è da rammentare già in questa sede che i progetti del previsto raddoppio sia di Via della Scafa sia di Via Cocchi-a di Morto dovranno essere sottoposti alla preventiva approvazione di questa Soprintendenza in quanto vengono ad interferire direttamente con aree archeologiche sarà quindi necessario affrontare già in sede di progetto preliminarmente sia uno studio specifico sia indagini archeologiche preventive.

Per ciò che attiene al "Programma Integrato Proposta di riqualificazione del territorio "Fiumicino Nord", riportato nel Quadro di Riferimento Programmatico, è da segnalare che questa Soprintendenza non è a conoscenza di tale progetto che, comunque, presenta un alto rischio archeologico visto che viene a collocarsi in tangenza con l'estremità occidentale del Porto di Claudio. Pertanto si invitano, anche in questo caso, le Autorità competenti a presentare il relativo progetto a questa Soprintendenza già nella fase preliminare di elaborazione in modo da poter tempestivamente effettuare i necessari accertamenti archeologici preventivi."

A seguito delle note delle Soprintendenze di settore sopra citate, la competente Direzione Generale con nota n. prot. ST/408/16140 del 5 maggio 2004 formalizzava al proponente dell'opera una richiesta di integrazioni al progetto presentato.

Successivamente la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. 9480 del 24/11/2004, acquisita agli atti prot. n. ST/408/37385 del 3.12.2004, comunicava quanto segue:

"In relazione all'oggetto, a seguito dell'incontro avvenuto in data 27.10.04 presso questo Ufficio e la successiva riunione convocata presso l'Autorità Portuale (sede di Fiumicino), questa Soprintendenza fa presente quanto segue.

Nel corso degli incontri sono state ulteriormente specificate le prescrizioni già dettate dall'Ufficio scrivente (nota prot.1113 del 13.2.04) e richieste ulteriori informazioni in merito al progetto ed alle condizioni geomorfologiche attuali.

In particolare si è espressa la necessità da parte dell'Ufficio di esaminare:

Lo studio delle correnti attuali

Rilievo batimetrico

Studio dell'impatto che il nuovo porto avrà sulla costa (sia in direzione nord che in direzione sud) in modo da poter verificare eventuali interferenze con resti archeologici prossimi alla costa stessa.

Sono state, inoltre, richieste ulteriori notizie sulle caratteristiche di costruzione e su operazioni connesse alla realizzazione, in particolare:

Caratteristiche costruttive delle fondazioni di moli e barriere

La profondità di dragaggio nei vari settori del bacino portuale e la modalità di realizzazione

Il luogo di deposito del materiale dragato che dovrà essere sottoposto al controllo archeologico.

Per ciò che riguarda le prospezioni archeologiche si è richiesto che esse avvengano per fasi successive in modo da poter ottimizzare (in ogni fase) la tipologia degli interventi e soprattutto i mezzi da utilizzare. Si descrivono, brevemente, le fasi individuate

1. Esecuzione di carotaggi (non distruttivi con conservazione di carote) sia nell' area terrestre che in quella marittima interessate dal nuovo porto. Tali sondaggi sono finalizzati alla definizione della profondità del paleosfondale ed all'analisi del tipo di sedimenti che lo ricoprono. In base a tali dati si potranno meglio

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale

Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni

Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri

(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

definire le operazioni da effettuarsi nella fase 2 ed i mezzi che potranno dare i migliori risultati. Il numero e la posizione dei carotaggi dovranno essere definiti e condotti avvalendosi della consulenza di un geologo professionista che abbia già esperienza su questa parte del litorale romano e sulla piana deltizia del Tevere

2. Prospezioni geofisiche stabilite sulla base dei dati raccolti nella fase 1 che serviranno ad individuare la presenza di target archeologici. Tale fase dovrà essere affidata ad una società specializzata in ricerche archeologiche e coadiuvata da almeno un consulente archeologo.

3. Verifica dei target individuati con immersioni e saggi di scavo. A tale fase seguirà la definizione delle eventuali misure di tutela dei beni archeologici da porre in essere

4. Dragaggio controllato da archeologi professionisti

Fermi restando i tempi dell'approvazione VIA, per la quale questa Soprintendenza ha già espresso il proprio parere, si rimane in attesa delle determinazioni di codesta Autorità Portuale in merito alle indagini archeologiche sopra descritte.

In relazione alla richiesta di integrazioni avanzata dalla competente Direzione Generale con la nota sopra citata ed a quelle formulate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, il proponente l'opera con nota prot. n. 12845 del 19.10.2005, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/S02/3637 del 25.10.2005, trasmetteva un nuovo "Studio di Impatto Ambientale e Piano Regolatore Portuale" di Fiumicino.

A seguito delle integrazioni inoltrate dal proponente, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia esaminati i nuovi elaborati progettuali con nota n. 7413 del 4/11/2005, acquisita agli atti prot. n. DG/BAP/S02/4925 del 14.11.2005, comunicava quanto segue:

"In relazione all'oggetto, si comunica che sono pervenuti all'Ufficio scrivente gli elaborati integrativi al SIA in oggetto contenenti i chiarimenti richiesti sul "Quadro di riferimento ambientale", sul "Quadro di riferimento programmatico" e sul "Quadro di riferimento progettuale".

In relazione allo Studio di Impatto Ambientale questa Soprintendenza aveva già espresso il proprio parere con nota del 13.02.04 (prot.1113) successivamente integrato, a seguito degli incontri intercorsi, con nota del 21.11.04 (prot.9480).

Questa Soprintendenza ribadisce quanto già comunicato con le note succitate, già inviate a codesta Direzione Generale e che si allegano in copia.

Si ritiene, inoltre, opportuno comunicare che l'Autorità Portuale ha già provveduto ad effettuare i carotaggi richiesti da questa Soprintendenza per l'individuazione del paleofondale (Fase 1 indicata nella nota del 24.11.04 prot.9480). Lo studio dei sondaggi è in corso da parte del Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Roma "La Sapienza", con il quale l'Autorità Portuale ha istituito apposita convenzione.

Al termine di tale studio, nel quale verrà individuato sia il paleofondale di epoca romana, sia il tipo di sedimento che lo ricopre, questa Soprintendenza potrà valutare, congiuntamente agli specialisti coinvolti, quale sia la metodologia più idonea per proseguire le indagini (metodologia geofisica o ulteriori carotaggi - Fase 2). Infatti, qualora sia possibile, verranno effettuate prospezioni geofisiche al fine di verificare la presenza di eventuali relitti sommersi nell'area del futuro porto di Fiumicino e permetterne di conseguenza il recupero o la tutela ex DL 42/04.

Qualora il metodo geofisico non possa dare risultati (per l'eccessiva profondità del paleofondale o per la non penetrabilità da parte delle strumentazioni geofisiche dei sedimenti che lo ricoprono) si procederà con carotaggi mirati nelle aree che verranno interessate da edificazioni (moli, settore orientale) o nelle quali sarà prevista una profondità di dragaggio che intacchi la linea del paleofondale di epoca classica.

Per ciò che riguarda le operazioni di dragaggio (Quesito 33 al Quadro di riferimento progettuale) si ribadisce che tali operazioni dovranno avvenire sotto il continuo e diretto controllo di archeologi che dovranno esaminare i sedimenti asportati e verificare l'eventuale presenza di materiali antichi; pertanto dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile.

Negli elaborati inviati è stato in parte risposto a quanto richiesto da questa Soprintendenza, in particolare per ciò che riguarda:

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

- Mutamenti della linea di costa nel settore a nord del porto che, in base a quanto relazionato nei Chiarimenti al quadro di riferimento ambientale (quesito 40-41), non sembra avranno alcun influsso sulle aree archeologiche poste alle spalle di Focene e di Fregene.
- Nel Chiarimento al quesito 53 riguardante gli aspetti paesistici ed ambientali, viene presa in considerazione la presenza, alle spalle del futuro porto, delle grandi strutture archeologiche dei porti di Claudio e Traiano, che comunque, non interferiscono fisicamente con le nuove opere, ma non si considera l'eventuale presenza di relitti sommersi nel mare antistante le antiche infrastrutture portuali.

Si ritiene opportuno sottolineare che nel Chiarimento 21 al Quadro di riferimento progettuale si prevede uno spostamento nel nuovo porto di attività cantieristiche attualmente attive nel Canale di Fiumicino. A tal proposito si sottolinea che questa Soprintendenza richiede ormai da anni lo spostamento di quelle attività cantieristiche collocate non tanto nei pressi della foce del Canale, quanto più a monte. Tali attività, infatti, oltre ad essere a volte abusive ed ad occupare senza soluzione di continuità tutta l'area golenale, interferiscono pesantemente con l'area archeologica dei Porti di Claudio e Traiano e con l'antica Fossa Traiana (oggi Canale di Fiumicino). Qualora non si procedesse a tale spostamento non avrebbe neanche senso prevedere (Chiarimento n.26) un percorso storico-naturalistico lungo la sponda destra del canale sino a raggiungere l'area archeologica dei porti antichi.

Per ciò che riguarda la viabilità di accesso al nuovo porto ed i collegamenti ferroviari si ribadisce quanto già comunicato nella nota del 13.02.04 (prot.1113) "E", inoltre, da sottolineare che più volte negli allegati tecnici inviati (Relazione Generale, Studio di Impatto Ambientale, tav.5. Quadro di Riferimento Progettuale punto 2.5.1, ecc.) viene ricordata, come elemento imprescindibile per il funzionamento del Nuovo Porto, la prevista arteria, con caratteristiche autostradali, di collegamento con l'autostrada Roma-Fiumicino senza evidenziare le problematiche connesse alla sua realizzazione. A tal proposito occorre ricordare che questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero hanno richiesto all'ANAS di variare il progetto di tale arteria stradale in quanto il tracciato previsto risulta incompatibile con la tutela archeologica, considerato che esso viene ad interferire pesantemente con l'area archeologica vincolata dei Porti di Claudio e Traiano. L'attivazione di un gruppo di lavoro presso il Provveditorato alle OO.PP. del Lazio e presso l'ANAS, che dovrebbe sviluppare un progetto compatibile con la conservazione del patrimonio archeologico, fa ben sperare per una positiva conclusione della vicenda. E' però, opportuno sottolineare in questa sede che a tutt'oggi questa Soprintendenza ed il Superiore Ministero non hanno concesso il proprio nulla osta, necessario per legge, alla realizzazione del nuovo asse viario di penetrazione.

Si ribadisce, infine, la richiesta da parte di questa Soprintendenza di invio di alcuni dati essenziali, in particolare:

- Lo studio delle correnti attuali
- Rilievo batimetrico
- Caratteristiche costruttive delle fondazioni di moli e barriere
- La profondità di dragaggio nei vari settori del bacino portuale
- Il luogo di deposito del materiale dragato che dovrà essere sottoposto al controllo archeologico"

In relazione alla richiesta di integrazioni avanzata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. prot. 7413 del 4.11.2005, il proponente l'opera con note prot. n. 4383 del 30.3.2006 e prot. n. 6794 del 22.5.2006, acquisita agli atti rispettivamente con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/6820 del 6/4/2006 e prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/9829 del 24/5/2006, trasmetteva "Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e Piano Regolatore Portuale" di Fiumicino e "Studio per l'individuazione del paleosfondale di età romana nel sottosuolo dell'area del futuro porto di Fiumicino".

A seguito delle integrazioni inoltrate dal proponente, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

esaminati i nuovi elaborati progettuali con nota n. 2694 del 18/4/2006, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/7568 del 21.4.2006, comunicava quanto segue:
In relazione all'oggetto, si comunica che sono pervenuti all'Ufficio scrivente gli elaborati integrativi al SIA richiesti da questa Soprintendenza con nota del 4.11.05 (prot. 7413) e relativi a: Lo studio delle correnti attuali

- Rilievo batimetrico
- Caratteristiche costruttive delle fondazioni di moli e barriere
- Il luogo di deposito del materiale dragato che dovrà essere sottoposto al controllo archeologico

Tali elaborati chiariscono alcune problematiche di impatto e strutturali e forniscono dati utili per definire le future metodologie di indagine archeologica. Si ritiene opportuno ricordare, infatti, che questa Soprintendenza ha richiesto con precedenti note (del 13.02.04 - prot. 1113, del 21.11.04 - prot. 9480 ed infine del 4.11.05 - prot. 7413, tutte inviate a codesta Direzione Regionale in allegato alla nota 30.11.05 prot. 8081) l'esecuzione di indagini archeologiche preventive, da realizzarsi in fasi successive, che si riportano di seguito:

Esecuzione di carotaggi (non distruttivi con conservazione di carote) sia nell'area terrestre che in quella marittima interessate dal nuovo porto. Tali sondaggi sono finalizzati alla definizione della profondità del paleofondale ed all'analisi del tipo di sedimenti che lo ricoprono. In base a tali dati si potranno meglio definire le operazioni da effettuarsi nella fase 2 ed i mezzi che potranno dare i migliori risultati.

Prospezioni geofisiche stabilite sulla base dei dati raccolti nella fase 1 che serviranno ad individuare la presenza di target archeologici. Tale fase dovrà essere affidata ad una società specializzata in ricerche archeologiche e coadiuvata da almeno un consulente archeologo. Qualora il metodo geofisico non possa dare risultati (per l'eccessiva profondità del paleofondale o per la non penetrabilità da parte delle strumentazioni geofisiche dei sedimenti che lo ricoprono) si potrà procedere con eventuali carotaggi mirati nelle aree che verranno interessate da edificazioni (moli ecc.) o nelle quali sarà prevista una profondità di dragaggio che intacchi la linea del paleofondale di epoca classica.

3. Qualora, nel corso della fase 2, si individuino target archeologici si dovrà procedere alla verifica di tali target con carotaggi, immersioni e saggi di scavo. A tale fase seguirà la definizione delle eventuali misure di tutela dei beni archeologici da porre in essere

4. Dragaggio controllato da archeologi professionisti; a tal fine dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile

Relativamente a tale indagine è opportuno comunicare che l'Autorità Portuale ha già provveduto ad effettuare i carotaggi richiesti da questa Soprintendenza per l'individuazione del paleofondale (Fase 1). Si è, quindi, proceduto alle analisi sedimentologiche e si stanno effettuando le datazioni di campioni prelevati. Lo studio dei sondaggi è in corso da parte del Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Roma. "La Sapienza", con il quale l'Autorità Portuale ha istituito apposita convenzione. Al termine di tale studio, nel quale verrà individuato sia il paleofondale di epoca romana, sia il tipo di sedimento che lo ricopre, questa Soprintendenza potrà valutare, congiuntamente agli specialisti coinvolti, quale sia la metodologia più idonea per proseguire le indagini (Fase 2).

Per ciò che riguarda, infine tutte le altre problematiche inerenti la realizzazione del nuovo porto (viabilità di collegamento, ricollocazione cantieristica abusiva ecc.) si rimanda a quanto già comunicato da questa Soprintendenza nelle note succitate."

Successivamente la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. 5025 del 21/7/2006, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/14242 del 1.7.2006, comunicava quanto segue:

In relazione all'oggetto, si comunica che sono pervenuti all'Ufficio scrivente (nota del 23.05.06 prot. SBAO 3490 e nota integrativa del 9.06.06 prot. SBAO 4012) gli elaborati relativi allo "Studio per l'identificazione del paleofondale di età romana nel sottosuolo dell'area del futuro Porto di Fiumicino", richiesto da questa Soprintendenza (Fase 1 per la quale si veda, da ultimo, la nota SBAO del 18.04.06



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00151 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

prot. 2694). Tale studio, elaborato dal Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", si è basato sull'analisi di 10 carotaggi di cui 5 effettuati sulla terra ferma (carotaggi FGA1-FGA5) e 5 nell'area a mare che sarà occupata dal nuovo porto (carotaggi FG2- FG5 e FGII). I risultati delle indagini e delle relative datazioni hanno permesso di individuare il paleofondale di età romana (2000 anni BP) ad una quota oscillante tra - m.15,7 (estremità est del porto) e - m 19,7 (estremità ovest del porto).

Considerato che negli elaborati del SLA viene in più punti indicata come livello del fondale del futuro porto la quota di -m. 10 appare evidente che i dragaggi previsti non interferiranno con il paleofondale di epoca romana che giace ben m.5,7/9,7 più in basso e quindi con eventuali resti o relitti che potrebbero essere posizionati su di esso. Con tale verifica si ritiene, pertanto, conclusa la prima fase di indagini richiesta da questa Soprintendenza con le precedenti note (del 13.02.04 - prot.1113, del 21.11.04-prot.9480, del 4.11.05 - prot.7413 ed infine del 18.04.06 prot.2694)

Per ciò che riguarda la seconda fase di indagini prevista sempre nelle note succitate l'Ufficio scrivente aveva richiesto la realizzazione, ove opportuno, di prospezioni geofisiche stabilite sulla base dei dati raccolti nella fase I per individuare la presenza di eventuali target archeologici. Nell'eventualità che il metodo geofisico non potesse dare risultati si è proposto di procedere con eventuali carotaggi mirati nelle aree che verranno interessate da edificazioni (moli ecc.). In relazione a tali problematiche nei chiarimenti inviati (prot.SBAO 4012 del 9.06.06) dall' équipe che si è occupata della ricostruzione del paleofondale appare evidente la non efficacia, nella nostra situazione, di metodi di rilevamento geofisico per l'individuazione di target archeologici. Precedenti prospezioni effettuate da membri della stessa équipe sia nel tratto terminale del Canale di Fiumicino sia nello spazio di mare antistante le foci del Tevere (alveo sottomarino del Tevere) hanno, infatti, dato esito negativo. Stante quanto sopra detto si ritiene, pertanto, che le indagini archeologiche debbano svilupparsi nel seguente modo:

2° fase: esecuzione, preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali (moli ecc.), di carotaggi (che raggiungano le quote del paleofondale romano) nelle aree che verranno interessate da tali edificazioni. Ciò permetterà di verificare la presenza in situ di eventuali relitti che potrebbero essere danneggiati dall'infissione delle palancole prevista per la realizzazione del molo o di eventuali altre strutture

3° fase: per ciò che riguarda le operazioni di dragaggio si ribadisce che esse dovranno avvenire sotto il continuo e diretto controllo di archeologi che dovranno esaminare i sedimenti asportati e verificare l'eventuale presenza di materiali antichi; pertanto dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile

Per ciò che riguarda, infine, tutte le altre problematiche inerenti la realizzazione del nuovo porto (viabilità di collegamento, ricollocazione cantieristica abusiva ecc.) si rimanda a quanto già comunicato da questa Soprintendenza nelle note succitate"

La Direzione Generale per i Beni Archeologici, acquisita la valutazione trasmessa dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, trasmetteva, con nota n. 11569 del 5/12/2006 alla Direzione Generale competente, il seguente parere acquisito agli atti al prot. n. BAP/S02/34.19.04/22199 del 05.12.2006:

"Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con la nota n. 5025 del 21/7/06, concorda con le indicazioni ivi contenute."

Per quanto attiene al quadro vincolistico la Giunta Regionale del Lazio, con atti n.556 del 25/07/2007 e n.1025 del 21/12/2007, ha adottato il "Piano Territoriale Paesistico Regionale". Il PTPR ha articolato il Paesaggio in Sistemi ed Ambiti e ha definito la fascia costiera, interessata dalla Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, come Paesaggio Naturale (Norme:art.21) la cui tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

trasformazione territoriale pregiudizievole alla salvaguardia. La competente Direzione Generale, in riferimento alla documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità portuale nel mese di maggio e nel mese di ottobre 2008, ha richiesto con nota n.34.19.04/14249 del 13/11/08 alla Regione Lazio-Dipartimento Territorio-Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica chiarimenti in merito alla "compatibilità dell'opera con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR" della Regione Lazio, visto che l'art.33 c.9 - protezione delle fasce costiere marittime così recita: "Previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo del porto sono consentite deroghe per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali...per tutte le opere la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri...."

La Regione Lazio, con nota n.213311 del 04/12/08 acquisita agli atti con prot. n.34.19.04/45 del 04/01/09, ha comunicato il seguente parere: Con nota del 13/11/2008 il Servizio II della Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'arte e l'architettura contemporanea, ha posto alla scrivente Direzione un quesito circa l'ammissibilità dell'intervento in oggetto in rapporto alle prescrizioni del PTPR. Con successiva nota del 18/11/2008 l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, Fiumicino e Gaeta, ha trasmesso gli elaborati costituenti lo Studio di impatto ambientale del progetto del Porto commerciale, da realizzarsi in destra della foce del canale di Fiumicino. L'intervento, ancorchè secondo una diversa configurazione, rientra tra quelli programmati dal Piano di Coordinamento dei Porti redatto dal Dipartimento di idraulica, trasporti e strade dell'Università degli studi di Roma - La Sapienza" ed approvato con Delibera di consiglio regionale n. 491 del 22/12/1998. L'area di sedime della struttura portuale risulta, per la parte ricadente sul Demanio marittimo, sottoposto a vincolo paesaggistico per effetto dell'art. 142 lettera "a" del Digs 42/2004, e quindi assoggettato alla relativa disciplina di tutela prevista dal vigente Piano territoriale paesistico, nonché, in regime di salvaguardia, dal PTPR adottato con DGR 556 del 25/07/2007 e smi. L'ambito è altresì disciplinato dalla normativa di carattere generale di cui all'art. 5 della legge regionale 6/7/98 n. 24 e smi, che dispone tra l'altro "(..) previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo, sono consentite deroghe per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali (..) opere tutte la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri (..). Tale disposizione è altresì richiamata dal comma 9 art. 5 delle NTA2 del vigente PTP, nonché dal comma 9 dell'art. 33 delle NTA del nuovo Piano Territoriale Paesistico Regionale. Ciò posto, tenuto conto della natura dell'intervento e fatta salva ogni valutazione nel merito, si ritiene che per lo stesso ricorrano i presupposti di ammissibilità alla deroga, prevista dalla vigente normativa paesaggistica.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, in riferimento alla documentazione trasmessa dall'Autorità portuale in data 29/10/08, alla documentazione integrativa trasmessa in data 17/11/08 prot.n.7138, e a seguito della riunione del 18.12.08, presso la Soprintendenza medesima alla quale hanno partecipato l'arch. S.Cancellieri per la competente Direzione Generale, l'arch.A.De Luca per la Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio di RM- RI- VT, la dott. ssa C.Morelli ed il dott.A. Marinucci per la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ha inviato con nota n.000125 del 12/01/09, acquisita agli atti della competente Direzione Generale al prot. n. 34.19.04/844 del 20.01.09, una comunicazione riassuntiva dello stato attuale dell'iter della pratica relativa al nuovo assetto portuale avviata nel 2003. "Per ciò che riguarda il nuovo assetto portuale, questa Soprintendenza aveva richiesto di effettuare una serie di indagini archeologiche nell'area del futuro porto (sia in area terrestre che marittima) per verificare, stante la scarsa distanza dall'imbocco dell'antico porto di Claudio (km.1-1,4), l'eventuale presenza di preesistenze,"

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434434 - Fax 06/58434416

archeologiche (relitti); tali indagini sono state suddivise in tre fasi successive (si veda da ultimo le note del 18.04.06 prot. 2694 e del 21.07.06 prot. 5025 inviate anche a codesta Direzione Generale), in particolare: **FASE 1** - Esecuzione di carotaggi per la verifica delle quote a cui giace il paleofondale di epoca romana e per valutare la possibilità di effettuare successive prospezioni geofisiche. **FASE 2** - Esecuzione, preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali (moli ecc.), di carotaggi (che raggiungano le quote del paleofondale romano) nelle aree che verranno interessate da tali edificazioni. Ciò permetterà di verificare la presenza in situ di eventuali relitti che potrebbero essere danneggiati dall'infissione delle palancole prevista per la realizzazione dei moli o di eventuali altre strutture. **FASE 3** - Assistenza a tutte le operazioni di dragaggio che dovranno avvenire sotto il continuo e diretto controllo di archeologi che esamineranno i sedimenti asportati e verificheranno l'eventuale presenza di materiali antichi giacenti a quote più alte di quelle del paleofondale romano; pertanto dovranno essere scelti tipi di draga che permettano di soddisfare questa condizione imprescindibile. La fase 1, la più importante, è stata conclusa senza che siano emerse preesistenze antiche e con l'individuazione del paleofondale di epoca romana ad una quota di - m.15,7 (estremità est del porto) e - m 19,7 (estremità ovest del porto), quindi ad un quota ben più bassa di quella prevista come fondale per il nuovo porto (-m.10) (nota del 21.07.06 prot. 5025). Appare, quindi, evidente che la realizzazione del vero e proprio bacino portuale non interferirà con preesistenze antiche. Sempre in base ai carotaggi si è potuta verificare l'impossibilità, viste le profondità e i tipi di sedimento che ricoprono il paleofondale romano, di procedere con indagini geofisiche, pertanto si è ritenuto opportuno di passare direttamente alla fase 2 (che dovrà essere realizzata preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali quali moli ecc.) ed alla fase 3 (che dovrà essere contestuale alle operazioni di dragaggio del nuovo bacino). Le attività previste in tali fasi debbono ancora essere realizzate (si veda nota del 21.07.06 prot. 5025).

A seguito della riunione sopramenzionata del 18.12.08, ed a integrazione della precedente nota n. 000125 del 12.01.09 la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ha trasmesso una ulteriore nota n. 000137 del 21.01.09, acquisita agli atti della competente Direzione Generale al prot. n.34.19.04/1025 del 22.01.09, riassuntiva dello stato attuale dell'iter della pratica relativa al nuovo assetto portuale con uno specifico rendiconto sull'analisi trasportistica elaborata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia e pervenuta alla Soprintendenza il 17.11.08 (prot. n. 7138) che interessa gran parte del territorio di competenza dell'Ufficio stesso. Su tale analisi trasportistica la Soprintendenza ha espresso le valutazioni di seguito elencate precisando che essa risulta appena genericamente delineata negli elaborati progettuali inviati. Tali valutazioni verranno elencate, esaminando le singole previsioni procedendo per ambiti territoriali da Nord a Sud.

Fiumicino Nord

Per ciò che riguarda l'ipotesi di adeguamento dell'asse viario verso nord che ricalca Via Coccia di Morto - Via delle Idrovore di Fiumicino - Viale di Porto così come indicato a p.21 della relazione e rappresentato nella Tavola "Rete della mobilità- Quadro di sintesi (11.11.2008)". considerato che tale asse attraversa aree archeologicamente sensibili, si chiede l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi al cui esito è subordinato il parere dell'Ufficio scrivente; l'estensione e le modalità di realizzazione di tali sondaggi potranno essere precisate una volta elaborato lo specifico progetto che dovrà essere presentato all'Ufficio Scrivente.

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434435 - Fax 06/58434416

Fiumicino Centro

In quest'area figurano due aree archeologicamente sensibili. La prima è già interessata dal Programma integrato (L. R. 22/97) di intervento per la riqualificazione e la riconversione urbanistica del territorio Fiumicino Nord - Pesce Luna in variante al PRG vigente adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione consigliare n.59 del 27.03.03 e portato in Conferenza dei Servizi del 30.07.05 (Parere SBAO comunicato con nota prot. 5026 del 30.07.05). La seconda invece corrisponde alla fascia: relativa al Corridoio del trasporto pubblico C 5 Fiumicino Paese - Fiumicino Porto- Ostia predisposto dalla Provincia; di Roma e portata in Conferenza dei Servizi il 20.12.07. 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. Nel tratto iniziale da via Carlo Forte fino all'incrocio con via Coccia di Morto il Corridoio si adagia sulla viabilità esistente a traffico promiscuo proseguendo poi in sede riservata sfruttando il sedime della ferrovia dismessa fino all'ex Stazione di Porto, da dove prosegue fino all'attestazione finale nei pressi della fermata FS di Parco Leonardo (via della Corona-Boreale). Per la prima area si rileva essere assolutamente improponibile il previsto collegamento su ferro, che attraversa non solo l'area vincolata con D. M. 27.09.2006, ma che passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale del Porto di Claudio rivelato dalla serie di carotaggi eseguiti tra il 2006 ed il 2007. A ciò si aggiunge che il Progetto del Corridoio C5, come detto prevede, in accordo con le Ferrovie dello Stato, la trasformazione del sedime ferroviario in asse viario; tale situazione comporterebbe quindi la creazione di un nuovo tratto di ferrovia con un aggravio per la situazione archeologica ed ambientale dell'area.

Nello stesso modo è da respingere 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 C 5 dalla stazione di Parco Leonardo da via della Corona Boreale in direzione del Porto Commerciale.

Fiumicino Isola Sacra

Per quanto riguarda la località Isola Sacra il progetto prevede, in relazione alla "rete viaria" di accesso al Porto, un intervento di riqualificazione e raddoppio di Via del Faro. Tale intervento ricade in aree di accrescimento della linea di costa antica, e quindi ricadenti, in epoca romana. In ambiente marino e pertanto si esprime un parere di massima favorevole. Ancora in località Isola Sacra, il progetto prevede, in relazione al "sistema della mobilità" la realizzazione di un parcheggio per nodo di scambio gomma su gomma in area di interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni. Il sito, infatti, conserva nel sedime edifici sepolcrali pertinenti all'estesa necropoli di Porto. Pertanto si ritiene non compatibile tale localizzazione che, peraltro, trasformerebbe i lotti agricoli in un parcheggio per autoveicoli, in un contesto ambientale di tipo rurale.

Il "quadro di sintesi delle rete della mobilità" in Isola Sacra, prevede infine, le proposte di un nuovo asse viario in connessione al nuovo ponte della Scafa ed il potenziamento di Via dell'Aeroporto. Ambedue gli assi stradali ricadono parzialmente in aree di interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni e conseguentemente il parere di questa Soprintendenza è condizionato all'esito dei saggi preliminari.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434534 - Fax 06/58434416

XIII Municipio (Roma)

Per ciò che riguarda il tratto viario compreso tra Vitinia ed Ostia Antica, con specifico riguardo all'attuazione di tre nuove stazioni o fermate della linea metropolitana Roma - Lido, previste in località Giardini di Roma, Acilia Sud e Madonnetta, si fa presente che l'intero asse viario ricade in una zona di estremo interesse storico-archeologica (ben testimoniato dallo scavo ANAS effettuato al Km. 18.00 della S.S. via del Mare stazione di Acilia e da altre varie attestazioni di insediamenti abitativi connessi alla frequentazione secolare dell'arteria di collegamento tra Roma e Ostia:

Nell'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 dell'Ufficio scrivente.

Le modalità tecniche-scientifiche dei sondaggi saranno valutate e precisate solo al momento della presentazione a questa Soprintendenza dei progetti di riferimento, corredati da documentazione esaustiva.

Parimenti per le proposte del nuovo asse viario in collegamento col Nuovo Ponte della Scafa ricadendo anche questi in zona di elevato interesse archeologico ai sensi del D.Lgs.42/04 e successive integrazioni e modificazioni, si dovrà procedere ad accurati sondaggi archeologici preliminari tesi ad accertare la fattibilità dell'opera prevista.

Per ciò che riguarda infine l'area più prossima ad Ostia (Via del Mare, Svincolo Cineland, Via Calza e Via del Mare-Via dei Romagnoli), area estremamente sensibile dal punto di vista storico-archeologico ed in parte sottoposta a vincolo archeologico ai sensi del D.Lgs.42/04, per la quale è previsto nel progetto il potenziamento degli assi viari esistenti e la realizzazione di nuovi assi viari così come indicato nella tavola "Rete della mobilità-quadro di sintesi" (11.11.2008) e nelle tavole "Sistema della mobilità" (10.11.2008), sarà necessaria la realizzazione di saggi archeologici preventivi, al cui esito sarà subordinato il parere dell'Ufficio scrivente; l'estensione e le modalità di realizzazione di tali sondaggi potranno essere precisati al momento della presentazione a questa Soprintendenza dello specifico e dettagliato progetto inerente l'area.

Si precisa che tutti i sondaggi archeologici preventivi indicati nel presente parere saranno, come di consueto, a totale carico della committenza.

L'allora Direzione Generale per i Beni Archeologici oggi Direzione Generale per le Antichità, acquisita la valutazione trasmessa dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, ha trasmesso con nota n. 732 del 23/01/09 alla allora Direzione Generale per la qualità e la tutela del Paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee, il seguente parere acquisito agli atti al prot. n.34.19.04/2418 del 19/02/09: Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visti i pareri resi dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con le note n. 125 del 12/01/09 e n.317 del 19/01/09, concorda con le valutazioni ivi espresse.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio per le Province di RM-RI-VT, ha trasmesso con nota n. 0001825 del 27/01/09, acquisita agli atti della competente Direzione Generale con nota n.34.18.04/1542 del 02/02/09, il parere qui di seguito riportato:
Con riferimento al progetto di cui all'oggetto, ha esaminato la documentazione integrativa trasmessa da parte dell'Autorità Portuale con le note prot.9403 del 3.7.2007 ricevuta con prot.31698/B del 12.7.2007, prot 13956 del 27.10.2008 ricevuta con prot. 936 del 14.11.2008 e la nota prot 14709 del 12.11.2008 ricevuta con prot.1931 del 4.12.2008 con elaborati grafici datati 10.11.2008 e 11.11.2008.



Ministero
per i Beni e le Attività Culturali
 Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti
 contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
 Via San Michele, 22 - 00153 Roma
 Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

Inoltre, sulla base di quanto appreso e verificato in atti e in una serie di sopralluoghi e incontri di lavoro con i funzionari e dirigenti incaricati di alcuni enti interessati alla questione, oltre che presso codesta Direzione Generale, presso la Direzione regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli - Ufficio dell'Area Valutazione impatto Ambientale e danno Ambientale della Regione Lazio, presso gli Uffici dell'Autorità Portuale a Fiumicino, presso la Soprintendenza Archeologica di Ostia e con il Comune di Fiumicino, si relaziona quanto segue.

Questa Soprintendenza, richiamando in generale alcune perplessità e le valutazioni già espresse nelle note del 6.4.2004 prot 14296/A, del 30.1.2007 prot. 22273/A e del 3.4.2007 prot. 28385/B, sulla base delle nuove specificazioni e approfondimenti forniti dall'Autorità Portuale, conseguentemente alle richieste scaturite dal sopralluogo organizzato dal Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, effettuato in data 1.4.2008, ritiene di dover evidenziare l'attenzione su alcuni aspetti particolarmente significativi.

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 modo tale che anche ogni lotto funzionale, qualora la realizzazione sia portata avanti con successivi finanziamenti in tempi non brevi, dovrà prevedere l'esecuzione di segmenti compiuti e progettazioni anche di cantiere, logistica e movimentazione terra e materiali particolarmente controllate, mettendo in atto anche opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee, al fine di ottenere la massima attenzione per il contesto e per le aree limitrofe, così da assicurare per tutta la durata delle realizzazioni un livello di qualità paesaggistica appropriata anche alla valenza dei luoghi circostanti.

In particolare, 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 recentemente oggetto di attenzione ed è stata tutelata da questo Ministero. Al riguardo si citano le note n.34083/A e 34084/A entrambe del 9.1.2008 con le quali questa Soprintendenza ha inoltrato l'avvio di procedura, rispettivamente ai sensi dell'art.14 del D. Leg.vo. 42/2004 per il bene denominato "Casetta del Pescatore o catamarano e Lago di Coccia di Morto" per il riconoscimento di tutela diretta e, ai sensi dell'art. 46 del medesimo Decreto per un'area di rispetto per tutta la tenuta di pertinenza. Successivamente ad una riunione del Co.re.co del Ministero indetta dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio, essendo stata ravvisata la necessità di tutelare l'intera area con un provvedimento di tutela diretta, questo Ufficio con nota 1233/B del 9.6.2008 ha proceduto ad un nuovo avvio ai sensi dell'art. 14 finalizzato a tutelare la "Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamarano e Tenuta di Coccia di Morto" e con nota 1301/B del 10.6.2008 la Soprintendenza ha trasmesso alla Direzione Regionale la proposta di vincolo diretto ai sensi dell'art.10 comma 3 lettera a). Attualmente a seguito di successive determinazioni, questo Ufficio sta predisponendo una riformulazione del vincolo che prevede una articolazione in aree sottoposte a tutela diretta e indiretta con una perimetrazione allargata delle zone interessate dalla tutela indiretta, fino al confine con l'abitato di Focene, la via Coccia di Morto e il mare nel settore a nord della pineta e, comprendente dall'altro



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

lato a sud della pineta, anche una fascia che confina con via di Pesce Luna, via Coccia di Morto per un tratto largo circa 200- 250 metri e per un tratto con la linea di battigia.

Pertanto è intenzione di questo Ufficio dare comunicazione dell'avvio della procedura in questione agli interessati, che prevede in via cautelativa la necessità che qualsiasi intervento sull'area sia sottoposto alla preventiva autorizzazione di questa Soprintendenza.

Con la definizione delle modalità di tutela, si informa codesta Direzione che l'orientamento di questo Ufficio, in merito agli interventi previsti riguardo al tracciato di trasporto pubblico su ferro, è quello di valutare l'opportunità nelle successive fasi di progettazione, di chiederne la sostituzione con soluzioni alternative di trasporto leggero e che il tracciato sia eventualmente allontanato dal confine con via del Pesce Luna e traslato verso sud, parallelamente a tale via e perpendicolarmente a via Coccia di Morto.

Per quanto attiene alla documentazione integrativa ricevuta da questo Ufficio includente anche un piano generale della viabilità e collegamenti pubblici, si evidenzia che il tratto che interessa anche il confine della Tenuta di Coccia di Morto, lungo l'omonima via non potrà interessare con allargamenti tale proprietà tutelata.

Per quanto attiene alla revisione del tracciato viario di via Porto di Traiano o eventuali altri collegamenti pubblici nel corridoio relativo, dovrà essere garantita particolare attenzione alle progettazioni esecutive, trattandosi di zona di particolare pregio ambientale, paesaggistico e archeologico.

Il potenziamento della viabilità per il previsto nuovo ponte da costruire come raddoppio del Ponte 2 Giugno, stante la presenza del complesso monumentale della Chiesa del Crocifisso e della Villa Guglielmi, dovrà essere 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 Crocifisso dal parco della villa e siano al contempo rispettosi anche all'argine e delle alberature ivi presenti.

In generale, per quanto riguarda il territorio comunale di Fiumicino, di competenza di questo Ufficio, nell'ambito della pianificazione territoriale e infrastrutturale dovuta al previsto insediamento portuale, dovrà essere prevista la realizzazione di opere di compensazione; particolare attenzione dovrà riguardare l'individuazione di ambiti specifici o sistemi unitari per una futura progettazione degli interventi di riqualificazione: ad esempio relativamente al sistema fluviale e delle acque di Bonifica o ad altri eventuali contesti proposti, porre in essere interventi di qualità dal punto di vista architettonico-paesaggistico e botanico (ponti, banchine, marciapiedi, alberature, vegetazione ripariale e autoctona dunale o della macchia mediterranea).

In conclusione, questa Soprintendenza, avuto riguardo alle richieste espresse nel parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 30.07.2004 n° prot. 208 e, fatta salva l'acquisizione di un eventuale successivo parere dello stesso Consiglio, sulla base della documentazione integrativa prodotta dall'Autorità Portuale;

fatta salva l'acquisizione del parere favorevole della Riserva Naturale del Litorale Romano per la variante al P.R.P. e le eventuali opere connesse alla realizzazione del porto commerciale;

fatta salva l'acquisizione del parere favorevole dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere per il P.R.P. portuale e le eventuali opere connesse alla realizzazione del porto commerciale;

fatta salva la concessione della deroga per la realizzazione del Porto da parte della Regione Lazio come previsto dalla vigente normativa del PTP vigente e dal PTPR adottato;



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

per quanto di competenza ritiene di poter considerare ammissibile di larga massima la proposta di Variante al Piano Regolatore Portuale in oggetto.

Per quanto attiene ai successivi livelli di progettazione del Porto e di tutte le opere allo stesso propedeutiche o correlate, questo Ufficio si riserva di esprimere i relativi pareri di competenza.

CONSIDERATO che l'allora Direzione Generale per i beni architettonici, storico-artistici ed etnoantropologici, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, ha espresso il seguente parere istruttorio (trasmissione con nota prot. n. 4220 del 20/02/09, pervenuta alla allora Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea con nota prot. 3978 del 24/03/09):

"In ottemperanza al D.P.R. 233/2007, art. 7, comma 2, lett.i) si riscontra la richiesta di codesta Direzione Generale, relativa al progetto in argomento.

Al riguardo la Scrivente, considerato quanto espresso dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio delle province di RM-RI-VT con propria nota prot.n.1825 del 27/01/09 e valutato il progetto di variante in esame prevede interventi che dovranno relazionarsi con immobili ed aree rientranti nelle disposizioni di cui al D.Lgs.22/01/04 n.42, Parte Seconda - Titolo I, ritiene che detta variante possa considerarsi di larga massima ammissibile, purchè nei successivi livelli di progettazione delle opere propedeutiche e correlate alla realizzazione degli interventi programmati sia preventivamente acquisito il parere della competente Soprintendenza."

La competente Direzione Generale, sulla base delle criticità emerse nel corso dell'istruttoria ("scollamento" del PRP rispetto agli strumenti di pianificazione, il PTPR del Lazio e ai Piani di sviluppo, e/o di settore come quello degli Aeroporti di Roma - a medio e lungo termine 2015-40- e della Provincia di Roma - il Corridoio C5) e delle problematiche evidenziate dalle Soprintendenze competenti per settore, ha promosso ed organizzato numerosi incontri effettuati presso la propria sede o presso le sedi degli Enti coinvolti nella procedura, che si sono resi disponibili (Regione Lazio, Uffici del Mibac, Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare, Comune di Fiumicino, Autorità Portuale) finalizzati ad approfondire ulteriormente, in particolare gli aspetti relativi ai previsti interventi infrastrutturali della viabilità su gomma e su ferro.

Nel corso di questi incontri ha avuto avvio una ricognizione e, per quanto possibile, un confronto dei piani e progetti posti in essere dagli Enti pubblici e privati attivi sul territorio (Provincia di Roma, ADR, Consorzio Pesce Luna, Ferrovie dello Stato) e sono state ulteriormente verificate alcune problematiche e criticità, già in precedenza rilevate dai competenti Uffici di questo Ministero, tra le quali:

1) il previsto trasporto su ferro che dovrà essere sostituito con soluzioni alternative di trasporto leggero, raso quota stradale, per un minore impatto visivo, maggiore flessibilità e per ottimizzare l'utilizzo del sedime, anche da parte di mezzi speciali, in un territorio particolarmente congestionato; 2) il trasporto previsto su rotaie in via della Foce Micina è stato accertato che non può essere realizzato, in quanto attraversa non solo l'area vincolata con D.M. 27.09.2006, ma passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale del Porto di Claudio rivelato dalla serie di carotaggi eseguiti tra il 2006 ed il 2007;

3) l'area ricadente all'interno del comprensorio vincolato dei Porti di Claudio e di Traiano, interessata dalla progettazione, tuttora in corso, a cura della Provincia di Roma, del Corridoio C5 di viabilità pubblica (su rotaia e/o su gomma) è una zona, di rilevante valenza archeologica e paesaggistica per la presenza del canale di bonifica, sulla quale venivano a sovrapporsi in modo non chiaro due assi di penetrazione: uno viario ed uno ferroviario, su un sedime disponibile estremamente limitato; nel rispetto del sito il progetto del Corridoio C5, potrà utilizzare solo l'ex tracciato ferroviario già dismesso da tempo;

4) la proposta di demolizione di un casello ferroviario, costruito nei primi anni del '900 ed oggi dismesso, per rettificare il tracciato del Corridoio C5 nella zona limitrofa alla stazione di Parco Leonardo enunciato,

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale

Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni

Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri

(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@beniculturali.it



Ministero
per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti
contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

dalle Ferrovie; la demolizione non è realizzabile se non previa "verifica di interesse di bene culturale" da porre in essere da parte degli Uffici ministeriali;

5) l'imposizione di vincolo in itinere, diretto ed indiretto, del bene denominato "Villa Torlonia o Casetta del Pescatore / Catamarano", Lago di Coccia di Morto e Pineta;

6) nella medesima zona l'impossibilità dell'allargamento della via Coccia di Morto nel tratto confinante con la pineta tutelata e la necessità di traslare verso sud la nuova viabilità, su gomma e su rotaia, a servizio del porto, parallela a via del Pesce Luna;

7) nel rispetto dei vincoli sopramenzionati le conseguenti modifiche planovolumetriche e viarie del Piano Integrato Pesce Luna, che sarà oggetto di successive valutazioni e pareri;

8) la possibilità di realizzare una metropolitana leggera in adiacenza al perimetro dell'aeroporto nella zona di via Coccia di Morto, già bonifica Torlonia, nel tentativo di migliorare la proposta della rete infrastrutturale; la realizzazione risulterà possibile solo a seguito di una verifica tecnica e del rilascio delle autorizzazioni degli Enti competenti ADR, ENAC, ENAV;

9) le interferenze e le correlazioni con la rete infrastrutturale nel settore nord che si potrebbero verificare nella fase attuativa del Piano a lungo termine dell'ampliamento dell'aeroporto Leonardo da Vinci;

10) lo stato dell'arte per quanto attiene il raddoppio del ponte della Scafa e del nuovo ponte sul Tevere tra la nuova Fiera di Roma e Tricoria, a cura del Comune di Roma.

11) lo spostamento dell'impianto di pompaggio della Raffineria di Roma, indicato dall'Autorità Portuale e previsto nel PRG, dall'attuale linea di battigia nella zona limitrofa a via Pesce Luna;

12) il pericolo di uno snaturamento dell'attuale consolidato rapporto tra il tessuto urbano storico (l'antico Borgo progettato da G. Valadier, la chiesa di S. Maria Porto della Salute, i resti della seicentesca torre Alessandrina, la vicina chiesa del Crocifisso, etc.), il canale portuale e il nuovo porto.

A seguito dell'integrazione spontanea dell'Autorità Portuale, redatta di concerto con il Comune, del 26/05/09 prot. 0006988 e trasmessa alla competente Direzione Generale in data 03/06/09 prot. 7249 la Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio per le Province di RM-RI-VT, ha trasmesso con nota n. 00011309 del 08/07/09, acquisita agli atti con prot. n. 34.18.04/9404 del 15/07/09, il parere qui di seguito riportato:

Questo Ufficio ha esaminato la documentazione integrativa trasmessa, con nota a firma congiunta del Comune di Fiumicino e dell'Autorità Portuale, da tale Ente con prot. 9988 del 26.5.2009, ricevuta con prot. 9477 dell'8.6.2009

Preso atto dei chiarimenti nella stessa forniti, in premessa si ritiene di dover precisare alcuni aspetti particolarmente significativi relativamente alla Tav. 5 - Zonizzazione Portuale.

Nella stessa è evidenziata l'area di attestamento "sea-lines- stazione di pompaggio", in effetti è indispensabile segnalare che la stessa ricade all'interno del perimetro interessato dalla procedura avviata da questo Ufficio, di "area di tutela indiretta" della "Villa Torlonia" detta "Casetta del Pescatore" o "Catamarano" e lago di Coccia di Morto. Al riguardo si richiama l'attenzione sul fatto che negli elaborati grafici presentati dall'Autorità Portuale, la perimetrazione grafica dell'area vincolata è stata desunta dalla relativa comunicazione scritta (e non da elaborati grafici allegati), trasmessa da questo Ufficio nell'ambito di tale procedura; pertanto è indispensabile far presente a codesta Direzione Generale che nell'elenco di individuazione catastale riportato nell'avvio della procedura di area di tutela indiretta di tali beni, in data 12/2/2009, prot. n. 2889, per mero errore materiale non sono state citate alcune particelle catastali e, conseguentemente, la perimetrazione dell'area si deve intendere estesa dalla via Coccia di Morto, lungo la via Pesce Luna fino alla linea di battigia. Nel merito seguirà regolare comunicazione ufficiale da parte di questa Soprintendenza agli Enti interessati. Tale precisazione si rende necessaria in quanto non si conoscono al momento le caratteristiche tecniche e dimensionali, né la conformazione del suddetto impianto "sea-lines- stazione di pompaggio", sul quale questo Ufficio si riserva di esprimere eventuali pareri e prescrizioni conseguentemente alla verifica dell'inserimento dello stesso nel contesto. Al riguardo 22

Fiumicino - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale
Servizio IV - Dirigente Dott.ssa Daniela Sandroni
Funzionario Responsabile Arch. Stefania Cancellieri
(Tel. 06/58434435 - fax 06/58434416) e-mail: stefania.cancellieri@benculturali.it



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

appare opportuno acquisire dall'Ente interessato alla realizzazione e alla gestione dello stesso, informazioni e specifiche tecnico-impianistiche sulla stazione di pompaggio, sulla sua localizzazione e sulle possibili soluzioni di collocazione nella zona per la stessa individuata nel Piano. Per quanto attiene alla documentazione integrativa ricevuta, relativamente alla viabilità e ai collegamenti pubblici, si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere ed in particolare che il tratto che interessa anche il confine della Tenuta di Coccia di Morto, lungo l'omonima via non potrà interferire con tale proprietà tutelata. In conclusione, questa Soprintendenza, ribadisce tutte le considerazioni e prescrizioni già esplicitate nel precedente parere e si riserva di esprimere i relativi pareri di competenza per quanto attiene ai successivi livelli di progettazione del Porto e di tutte le opere allo stesso propedeutiche o correlate.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia con nota n. 4284 del 01/07/2009, acquisita agli atti con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/8955 del 07/07/2009, ha evidenziato quanto segue: Si comunica che è stata ricevuta da parte dell'Autorità Portuale...la nuova documentazione relativa alle problematiche emerse nel corso della riunione del 22/04/09. Si prende atto che negli elaborati...sono state variate le previsioni trasportistiche...originariamente venivano a sovrapporsi in modo non chiaro due assi di penetrazione: il viario ed il ferroviario...Nella variante proposta ai 2 assi si è sostituito un unico asse... (che ricalca l'attuale Via Lago di Traiano...) Pertanto questa Soprintendenza...ribadisce che non potranno essere realizzati ulteriori assi di penetrazione...Per ciò che riguarda le restanti previsioni trasportistiche si rimanda a quanto già comunicato con la nota SBAO del 19/01/09 prot.317.

Successivamente il Comune di Fiumicino ha recepito la necessità di verificare, con informazioni più dettagliate, la programmazione e progettazione del sistema infrastrutturale su gomma e su ferro ed ha promosso due riunioni presso il Comune di Fiumicino in data 23/07/09 e 15/09/09.

VISTO il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.208 del 30/07/04 che ribadisce la necessità...di realizzare propedeuticamente alle nuove strutture portuali, sostanziali interventi di potenziamento ed ampliamento della viabilità primaria e secondaria fino all'accesso della nuova area portuale...In merito si condivide quanto espresso nel piano di coordinamento dei Porti della Regione del Lazio riguardo all'esigenza che "i progetti di sviluppo delle infrastrutture portuali garantiscano che i collegamenti con le direttrici viarie principali abbiano un impatto ridotto con la viabilità locale..."

VISTA l'analisi trasportistica appena genericamente delineata negli elaborati progettuali trasmessi dall'Autorità Portuale e redatti a livello di studio di fattibilità

CONSIDERATE le situazioni di criticità espresse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia e dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo

PRESO ATTO che allo stato attuale le rete infrastrutturale esistente non risulta adeguata al nuovo insediamento portuale

CONSIDERATA l'estrema difficoltà, data l'area di rilevante interesse paesaggistico ed archeologico, di realizzare un'adeguata rete infrastrutturale sia nella fase di costruzione del porto sia nella sua entrata a regime

CONSIDERATA la improcrastinabile esigenza di creare tavoli di concertazione di tutti gli Enti attivi sul territorio (Regione con tutti gli Assessorati competenti, Comune, Provincia di Roma, Enac, Enav, ADR, Consorzio di Bonifica, Consorzio Pesce Luna, Commissione della Riserva del Litorale Romano, Ferrovie dello Stato, Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare, Autorità di bacino del fiume Tevere, Anas, Ministero Infrastrutture, Autostrade, Raffineria di Roma etc.) finalizzato alla definizione programmatica della rete infrastrutturale e dei servizi annessi e dove si confronti lo scenario della futura programmazione e pianificazione territoriale, considerando la estrema complessità e la parziale intangibilità della zona di rilevante interesse paesaggistico ed archeologico.

VISTA la Pronuncia di compatibilità ambientale relativa al Progetto della Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino trasmessa dalla Regione Lazio - Dipartimento Territorio - Direzione Regionale



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434454 - Fax 06/58434416

Ambiente e Cooperazione tra i popoli con nota n. 119980 del 25/06/09 e pervenuta a questa Direzione con nota n. 8712 del 01/07/09, nella quale sono evidenziate le carenze progettuali sia in relazione al sistema infrastrutturale previsto sia in rapporto alla valutazione dell'impatto ambientale del piano, così come presentato dal Proponente, sul territorio ed infine così recita: *"il giudizio positivo di compatibilità ambientale della variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino è condizionato alla presentazione di una proposta progettuale in grado di rispondere compiutamente ed in maniera sostenibile alle carenze sopra esposte"*

VISTE E CONDIVISE le valutazioni delle Soprintendenze di settore; acquisiti i pareri istruttori delle Direzioni Generali all'epoca competenti

questa Direzione Generale

esprime parere favorevole, in linea di massima, alla localizzazione dell'insediamento portuale, parere 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 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 presistenze 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 Corridoio²⁴



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

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 XIII 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, 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 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 indeterminazione 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

25



Ministero
per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee

Servizio IV - Qualità e tutela del Paesaggio

Via San Michele, 22 - 00153 Roma

Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

battigia. Qualsiasi intervento sull'area 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 Direttore Generale
Arch. Roberto Cecchi