



REGIONE LAZIO

DIPARTIMENTO TERRITORIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI

AREA 2S/04 - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E DANNO AMBIENTALE

Prot. N. 11560/25/25

Roma, li 15 GIU. 2009

Al Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio

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 - 0016354 del 26/06/2009

OGGETTO: Trasmissione osservazioni ambientali regionali relative al progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino

Si trasmette per il seguito di competenza il parere di questa Amministrazione sul procedimento d'Impatto Ambientale sul progetto in argomento .

Il Direttore Del Dipartimento
Dott. Raniero De Filippis





Dipartimento: DIPARTIMENTO TERRITORIO
Direzione Regionale: AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI
Area: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

DETERMINAZIONE

N. B2467 del 01 GIU. 2009

Proposta n. 8944 del 21/05/2009.

Oggetto:

Pronuncia di Compatibilità Ambientale per il Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino

Proponente:

Estensore	GIZZI ANNA LIDIA	
Responsabile del procedimento	ARCH. PAOLA PELONE	
Responsabile dell' Area	L. COLOSIMO	
Direttore Regionale	G. BARGAGNA	
Direttore Dipartimento	R. DE FILIPPIS	
Protocollo Invio		
Firma di Concerto		

OGGETTO: PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE PER IL PROGETTO DI
VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI FIUMICINO

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO TERRITORIO

VISTO lo Statuto della Regione Lazio n.6 del 18 febbraio 2002, inerente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché le disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;

VISTO il Regolamento Regionale n.1 del 6.09.2002 e ss.mm.e ii;

VISTA la D.G.R.L. n.734 del 28.09.2007, con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore del Dipartimento Territorio al Dr. Raniero De Filippis;

VISTA la D.G.R.L. n. 801 del 26.10.2007 con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli all' Arch. Giovanna Bargagna;

VISTE le Direttive comunitarie del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985 e 97/11/CE del 3 marzo 1997, concernenti la "Valutazione di impatto ambientale di particolari progetti pubblici e privati";

VISTO il D.P.C.M. 10 agosto 1988 n.377, recante regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale;

VISTO il DPCM del 27 dicembre 1988 concernente Norme Tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale;

VISTO l'art.35 2 ter DLgs 152/06 "norme in materia ambientale" così come modificato dal DLgs 4/08;

VISTA la L.R. n.6 del 07/06/99, che all'art.19 richiama l'assunzione degli atti amministrativi a carico dei dirigenti e che l'art. 46, nelle more dell'emanazione della apposita legge regionale che disciplini la materia, dà attuazione alle Direttive Comunitarie in materia di VIA ed individua fra l'altro come l'Autorità competente in materia di VIA nell'apposita struttura dell'Assessorato Utilizzo, Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, oggi Assessorato all'Ambiente e Cooperazione tra i Popoli;

CONSIDERATO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha depositato presso questa Autorità competente copia dello studio di impatto ambientale relativo al progetto di variante del Piano Regolatore Portuale di Fiumicino e contestualmente ha provveduto a pubblicare sul quotidiano "Il Messaggero" l'annuncio di avvenuto deposito;

CONSIDERATO che in data 14/05/09 la competente Area ha redatto la relazione istruttoria;

RITENUTO di dover procedere all'espressione del parere di competenza ambientale, sulla base dell'istruttoria tecnica effettuata dagli uffici dell'Area V.I.A.;

DETERMINA

1. di approvare il giudizio positivo di compatibilità ambientale condizionato, espresso con l'istruttoria soprarichiamata, che si allega quale parte integrante della presente determinazione.

2. di stabilire che la presente determinazione sarà inoltrata per il giudizio di compatibilità ambientale al competente Ministro dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare.

Il Direttore
Dr. Raniero De Filippis



DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE**

RELAZIONE ISTRUTTORIA

**PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE RELATIVA AL PROGETTO DI
VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI FIUMICINO**

PROCEDURA

Direttiva 85/337/CEE

Direttiva 97/11/CE

Ex art. 6 della Legge 8 luglio 1986 n. 349

D.Lgs 152/2006, come modificato dal D.Lgs 4/2008

L.R. 11/08/2008 n.14

Il Responsabile del Procedimento Arch. Paola Pelone

Il Dirigente e dell'Area V.I.A.: Arch. Luca Colosimo

Roma, 14.05.09

VISTE le Direttive comunitarie del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985 e 97/11/CE del 3 marzo 1997, concernenti la "Valutazione di impatto ambientale di particolari progetti pubblici e privati";

VISTI i D.P.C.M. 10 agosto 1988, n.377 e 27 dicembre 1988 con i quali vengono individuate le componenti ambientali, nonché le modalità per la redazione degli studi di impatto ambientale;

VISTA la legge 8 luglio 1986 n.349, istitutiva del Ministero dell'Ambiente, che all'art.6 comma n.4 stabilisce che il giudizio di compatibilità ambientale deve essere espresso dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, sentita la Regione interessata;

VISTO l'art.35 2 ter DLgs 152/06' norme in materia ambientale' così come modificato dal DLgs 4/08;

VISTO l'art'1 comma 19 della L.Reg.11.08.2008 n.14 che in attesa della L.Reg. di disciplina della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e della Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A) per i procedimenti di V.A.S. e di V.I.A. di competenza Regionale applica quanto previsto dalla parte II del D.L.gs 152/2006 e successive modifiche, nonché disposizioni dei commi 20,21,22,23.

VISTO l'art.46 della L.R. n.6 del 7/6/99 che individua come autorità competente in materia di V.I.A l'apposita struttura dell'Assessorato all'Ambiente;

PRESO ATTO che in data 5 dicembre 2003 l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha depositato presso questa Autorità competente copia dello studio di impatto ambientale relativo al progetto di variante del Piano Regolatore Portuale di Fiumicino e contestualmente ha provveduto a pubblicare sul quotidiano 'Il Messaggero' l'annuncio di avvenuto deposito;

PRESO ATTO che la suddetta documentazione è stata registrata da questa Autorità competente nel proprio elenco progetti con il n.191/2003;

PRESO ATTO che nei termini previsti dal comma 9 dell'art.6 della L.349/86 non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri sull'opera in oggetto;

PRESO ATTO CHE nelle date del 26.10.2004, del 16.09.2005 e del 2.12.2005 si sono tenute le riunioni presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio cui hanno preso parte il Gruppo Istruttore della Commissione per la VIA del MATT, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, i rappresentanti del Ministero per i Beni Culturali e la Regione Lazio;

PRESO ATTO che in data 15.11.2004 effettuato un sopralluogo nell'area interessata della realizzazione dell'opera proposta al quale hanno partecipato gli organi sopracitati;

VISTA la nota n. prot.6845 del 10.03.08 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con la quale richiedeva all'ICRAM (Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare) il supporto tecnico per l'istruttoria con riferimento agli aspetti della modellistica utilizzata per lo studio del trasporto solido e l'idrodinamica costiera;

PRESO ATTO che in data 1.04.2008 è stato effettuato un nuovo sopralluogo al quale sono stati invitati a partecipare l'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta, la Regione Lazio, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Provincia di Roma Servizio Pianificazione Territoriale, il Comune di Fiumicino Area Pianificazione del Territorio;

PRESO ATTO della nota prot. 4013 del 10.04.2008 acquisita con nota prot. 66535 del 15.04.2008 con la quale l'ICRAM ha inoltrato la valutazione richiesta:

- Esame dei documenti inerenti lo studio dell'interazione tra il campo idrodinamico e il nuovo Porto di Fiumicino (01.04.2008)

ESAMINATI gli elaborati trasmessi:

- piano regolatore vigente e stato dei luoghi
- stralcio del piano regolatore urbanistico adottato planimetria generale
- zonizzazione portuale
- viabilità di accesso all'area portuale
- planimetria con ubicazioni tipo
- sezioni tipo-tav.1
- sezioni tipo-tav.2
- modifica del tracciato degli oleodotti
- sovrapposizione del PRP vigente con il PRP di variante
- quadro delle emergenze turistiche storico archeologiche e dei centri merci e interporti
- relazione di accompagnamento del PR vigente
- aggiornamento del piano preliminare di coordinamento dei porti del Lazio
- piano regolatore generale del comune di Fiumicino
- studio sul turismo crocieristico nel bacino del Mediterraneo occidentale
- confronto tra diverse configurazioni planimetriche alternative
- impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti
- aspetti idrogeologici e idraulici
- aspetti marittimi
- aspetti geologici e idraulici
- aspetti geologici e geotecnica
- calcoli preliminari per il dimensionamento delle opere foranee
- computo metrico estimativo sommario
- norme tecniche di attuazione del piano
- studio d'impatto ambientale
- sintesi non tecnica

PRESO ATTO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso integrazioni allo Studio D'Impatto Ambientale acquisite da questa Autorità in data 31.03.2006 prot.55936/2S/04; prot.6892 del 20.05.08 acquisita in data 21.05.2008 prot. 88523/2S/04;

ESAMINATI gli elaborati trasmessi,;

- o integrazioni allo S.I.A
- o sistemi e ambiti del paesaggio
- o beni paesaggistici
- o piano territoriale paesistico, livelli di tutela
- o piano territoriale paesistico, vincoli
- o PAI ripermimetrazione aree a rischio
- o la Riserva del Litorale Romano Piano di Gestione
- o il Piano Regolatore di Fiumicino Vigente
- o Rete Natura 2000 Sic e Zps
- o suddivisione funzionale zoning
- o il piano di Bacino della Provincia di Roma
- o individuazione della polarità del Tessuto Urbano
- o acque superficiali e reticolo idrografico
- o stato delle acque
- o ambiente marino
- o analisi vegetazionali Macchia Grande
- o rilievo fotografico Macchia Grande
- o analisi vegetazionale Isola Sacra
- o rilievo fotografico Isola Sacra
- o analisi vegetazionale Lago di Traiano
- o rilievo fotografico Lago di Traiano
- o analisi vegetazionale Tenuta Coccio di Morto
- o rilievo fotografico Tenuta Coccio di Morto
- o ambiente marino
- o aree a rischio sommersione per aumento livello mare ant e post
- o emissione in atmosfera diossido di azoto, benzene
- o analisi del clima acustico, tav.1,2,3
- o aerosol marino inquinato
- o analisi inquinamento luminoso ante e post
- o rete ecologica

PRESO ATTO che a seguito del tavolo tecnico tenutosi presso la Regione Lazio, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso integrazioni allo Studio D'Impatto Ambientale nota 14709 del 12.11.2008 acquisita da questa Autorità in data 12.11.2008 prot.199798, in merito ai sottoelencati aspetti:

- o analisi trasportistica d'insieme della zona Fiumicino-Isola Sacra Assetto Portuale completo
- o aggiornamento degli studi specialistici di idrodinamica e morfodinamica litoranea per le possibili interferenze delle infrastrutture marittime contemplate dal Piano regolatore Portuale di Fiumicino e dal Nuovo Porto di Isola Sacra

PRESO ATTO CHE il Ministero dei Beni Culturali ha convocato in data 22.05.09 e 11.05.09 riunioni istruttorie;

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto di seguito riportato in corsivo, è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dal richiedente.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

IL NUOVO PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale interessa l'intero ambito della Regione Lazio ed è un piano urbanistico territoriale avente finalità di salvaguardia dei valori paesistici ed ambientali ai sensi degli art.135 e 143 del D.Lg 42 del 22-02-04 in attuazione comma 1 dell'art. 22 della L.R. del del 06-07-98 n. 24 (Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico) nel testo in vigore. Il 14-02-08 tale Piano, adottato dalla Giunta Regionale con atti n.556 del 25-07-2007 e n. 1025

del 21-12-2007, ai sensi dell'art.21, 22, 23 della Legge Regionale sul Paesaggio n.24/98, è stato depositato presso tutti i Comuni e le Province del Lazio e per tre mesi, fino al 14-05-08 è stato oggetto di osservazioni da parte degli enti locali associazioni e singoli cittadini. La struttura normativa del PTPR è costituita dall'articolazione del Paesaggio in Sistemi ed Ambiti, che sostituiscono la classificazione per livelli di tutela (integrale, paesaggistica, orientata, limitata ed altri a cui rapportare la prevalenza o meno) previsti dai PTP vigenti.

Per il nostro ambito di studio gli elaborati di natura prescrittiva del Piano, da considerare sono quelli che descrivono le prevalenti categorie di paesaggio a cui attribuire gli usi compatibili ossia " Sistemi ed Ambiti" Tavola A28-foglio 386, e quelli che individuano i vincoli relativi ai "Beni Paesaggistici" in base all'art.134 comma 1 lettera a, b, c, del Codice, e precisamente la Tavola B 28-foglio386.

Dall'analisi di tali tavole è emerso che:

Il Porto di Fiumicino rientra nei territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia ritenuta Bene paesistico tutelato per legge (Tavola B28- foglio 386); inoltre tale fascia di rispetto viene indicata nei Sistemi ed Ambiti (Tavola A28- foglio 386) come Paesaggio Naturale (norme: art.21) la cui tutela è volta alla valorizzazione dei beni e alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia. La compatibilità del progetto con tale piano non è compromessa se si considera quanto le Norme di Piano definiscono nei seguenti articoli:

1. art.7 "Misure di salvaguardia del PTPR e dei piani paesistici vigenti e adottati " comma 4: "Per la parte di territorio interessato dai beni paesaggistici, immobili ed aree indicati nell'art.134, lettere a, b del Codice fino all'approvazione del PTPR resta ferma l'applicazione delle norme dei PTP vigenti; nel caso di contrasto tra le disposizioni del PTPR adottato e dei PTP vigenti prevale la disposizione più restrittiva."

2. art.33 "Protezione delle fasce costiere marittime" comma 9: " Previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo 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(...)"

3. art.62 "Norme transitorie di raccordo tra il piano paesistico e gli strumenti urbanistici comunali generali e attuativi" comma1: "La Regione, in sede di approvazione degli strumenti urbanistici generali adottati alla data di pubblicazione dell'adozione del PTPR in conformità ai PTP approvati dalla Giunta regionale, dispone che vengano conformati alle norme del PTPR (...); ricordando che il Porto ricade in sottozona F1a2- Impianti pubblici generali-attrezzature portuali, del PRG di Fiumicino, si riporta il comma 2: "Sono fatte salve le previsioni delle zone A, B, C, D, F di cui al D.M. 1444/68 nonché quelle relative agli standards urbanistici generali approvati successivamente alla entrata in vigore della L.R. 24/98 e fino alla data di pubblicazione dell'adozione del PTPR in quanto conformi ai PTP approvati (...)." Oltre agli elaborati che descrivono quanto stralciato dalle Tavole A e B del PTPR, considerando che questo non è ancora Vigente si riportano i due elaborati grafici di stralcio delle Tavole del PTP2, (al quale si deve far riferimento), per permettere un confronto del relativo contenuto riguardante sia la Tutela che i Vincoli.

Aree protette

SIC_ZPS interni alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

Il piano di gestione della Riserva non interessa direttamente l'area del nuovo Porto Canale, ma territori e beni ad essa adiacenti, specialmente per quanto riguarda l'area "Coccia di Morto" e alcune zone comprendenti beni di alto valore storico-archeologico. Nel complesso l'intervento in esame risulta compatibile con le indicazioni del piano della Riserva in quanto non pregiudica la qualità ambientale degli ambienti sottoposti a tutela.

La gestione della riserva è stata affidata ai comuni di Roma e Fiumicino per le aree di rispettiva competenza. Lo Strumento Attuativo del decreto (D.M.A. 29/3/1996) è il Piano di Gestione della Riserva, che, il Comune di Fiumicino ha redatto nell'ottobre del 1999 (aggiornamento giugno 2001) ed approvato nel 2002.

Tra le molteplici significatività presenti, sono state analizzate in dettaglio le aree più prossime al progetto e cioè i due Siti di Importanza Comunitaria di Isola Sacra, Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagnato, il Sito di Importanza Nazionale della Tenuta di Coccia di Morto ed il SIC/ZPS (Zona di Protezione Speciale) Lago di Traiano.

Il PAI dell'autorità di Bacino del Fiume Tevere

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Tevere ha adottato con delibera n.101 del 1 agosto 2002 il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, che sostituisce le misure del PST. Il Piano stralcio per

l'assetto idrogeologico per il bacino del Tevere, denominato P.A.I., è stato redatto ai sensi della legge n. 183/1989 e del D.L. n. 180/1998, convertito nella legge n. 267/1998 e si configura come stralcio funzionale del Piano di bacino, la cui prima elaborazione nella forma di progetto di piano è stata adottata con delibera del Comitato Istituzionale n. 80 del 28 settembre 1999. Il P.A.I. recepisce quindi i contenuti:

del 1° stralcio funzionale del piano di bacino "Aree soggette a rischio di esondazione nel tratto del Tevere compreso tra Orte e Castel Giubileo", approvato con DPCM del 3 settembre 1998, denominato PSI, mantenendone la validità in considerazione della specificità del pericolo idraulico cui è soggetta la città di Roma;

del Piano straordinario, redatto ai sensi del decreto-legge n. 132/99, convertito nella legge n.226/99, approvato con delibera del Comitato Istituzionale n. 85 del 29 ottobre 1999, denominato PST."

Con nota Protocollo n. 927 del 23-03-2005 l'autorità di Bacino del Fiume Tevere, e con protocollo n.4244 del 09-06-2005 l'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo hanno approvato il progetto di messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine del Porto Canale di Fiumicino, in sponda dx e sx, nel tratto dal "Ponte 2 Giugno" alla passerella pedonale.

Conseguentemente le aree a rischio idraulico molto elevato del Piano Straordinario sono state deperimtrate e approvate con Decreto Segretariale n. 17 del 28 Aprile 2006 successivo all'adozione definitiva del Piano (PAI) Delibera n. 114 del 5 Aprile 2006 (cfr. ART. 43 COMMA 5 - NORME PAI)

Compatibilità con il PRG del Comune di Fiumicino

Dalla deliberazione del Consiglio Comunale di Fiumicino N.29 del 05/03/2003 avente per oggetto: "Porto commerciale di Fiumicino – Approvazione del progetto di variante del Piano" si riconosce la compatibilità con il PRG, viene in particolare evidenziato come: - il nuovo PRG del Comune di Fiumicino e i piani urbanistici attuativi di "Fiumicino Nord" e di "Pesce Luna" sono adiacenti al porto evidenziando la necessità di connessione e di integrazione per la definizione del "water front" di Fiumicino Nord;

- il piano regolatore portuale prevede opere ricadenti per la maggior parte all'interno dello specchio acqueo e in minima parte opere che interessano le aree del territorio comunale dell'attuale abitato di Fiumicino ricadenti in zona "N" – verde pubblico ed in zona "O" –recupero urbanistico del PRG vigente; - al fine del rispetto delle prescrizioni dell'art. 5, comma 2 della L.84/94 per dette aree il piano regolatore portuale ha previsto una specifica pianificazione di iniziativa comunale;

Il P.R.P può essere considerato pertanto compatibile con le indicazioni del Piano.

La rete stradale allo stato attuale

Il sistema della viabilità attorno al porto canale è attualmente articolato su più livelli: una maglia principale, di collegamento intercomunale, rappresentata dalla via Portuense e dalla via Coccia di Morto, che garantisce il collegamento con il litorale nord (Focene); una maglia secondaria, di distribuzione interna all'abitato di Fiumicino; per le possibilità di relazione con il porto, si fa riferimento soprattutto alla "via del serbatoio" ("via del pesce luna"), alla "via del canale" e sul fronte del lungomare alla "via della pesca"; una maglia locale, fatta di piccole strade a senso unico che si diramano a partire da quelle della maglia secondaria (via G.B. Grassi, via degli orti, via G. Cena, ecc).

La rete stradale negli scenari di previsione del P.R.P. e del P.R.G.

Più in particolare si prevede

a. il raddoppio di "via coccia di morto", a partire dal nodo di ingresso all'abitato di Fiumicino, fino alla zona di Focene;

b. l'ampliamento di via della foce Micina, che diverrà la principale direzione di accesso al porto per i veicoli non commerciali (soprattutto i flussi turistici e crocieristici);

c. la realizzazione di una nuova strada di accesso, lungo il nuovo fronte del porto, grosso modo lungo l'attuale linea di costa e parallelamente a via della pesca; tale strada, a due corsie per senso di marcia, potrà essere riservata al traffico commerciale ed all'ingresso dei mezzi pesanti nelle aree del porto riservate ai servizi ro-ro; questi mezzi dovrebbero circolare, nelle intenzioni dei progettisti, soprattutto su via Coccia di Morto percorrendo una specie di anello di forma quadrangolare (i mezzi dovrebbero giungere carichi al nodo d'ingresso, percorrere via Coccia di Morto fino ad arrivare al punto di accesso al porto destinato alle operazioni di carico/scarico ro-ro, lasciare il rimorchio, uscire dall'abitato scarichi passando per l'ampliata via della Foce Micina);

d. l'ampliamento del sistema di collegamento tra Fiumicino aeroporto e Ostia

e. la realizzazione di una serie di collegamenti trasversali interni, soprattutto nella zona destinata ai servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale.

Il nuovo P.R.G. di Fiumicino dedica una particolare attenzione al nuovo assetto della mobilità. Tra le azioni previste in tale piano, per quanto riguarda la viabilità comunale relativa al porto, figurano i seguenti interventi:

1. il collegamento dorsale tirrenico, attraverso "la ristrutturazione, la variante parziale ed il potenziamento dell'attuale percorso da via Coccia di Morto a viale Maria. Il P.R.G. traccia a tale proposito un itinerario che prevede: il raddoppio dell'attuale via Coccia di Morto, da attrezzare con adeguati svincoli per gli accessi a via di Foce Micina e a Focene";
2. il collegamento Fiumicino centro-Isola Sacra: "per assicurare un più agevole collegamento di Fiumicino paese con Isola Sacra, rimuovendo la strozzatura oggi rappresentata dal ponte mobile, il P.R.G. prevede un'arteria in tunnel sotto il Porto canale, così come indicato negli studi della Commissione per Roma Capitale.

PRG di Fiumicino: aggiornamenti elaborati grafici

Il 27 marzo 2001, il Consiglio Comunale, approvando la delibera delle seicento osservazioni pervenute, ha licenziato definitivamente il nuovo Piano Regolatore Generale di Fiumicino, trasmettendola alla Regione Lazio per l'approvazione definitiva.

In questo ambito di pianificazione si inserisce l'approvazione del Piano Regolatore Portuale il cui iter burocratico intrapreso può essere sintetizzato attraverso le seguenti tappe temporali:

Il 19-11-2004 con Deliberazione n.105, il Consiglio Comunale ha approvato i nuovi elaborati progettuali del piano regolatore portuale-PRP2004.

Il 28-11-2005 con Deliberazione n. 67 sono state recepite le osservazioni della Regione Lazio in merito a tale PRG ed è stato dato mandato ai competenti uffici comunali di redigere i relativi elaborati grafici con l'inserimento della configurazione del PRP approvata dal Consiglio Superiore dei LL. PP. del 30-07-2004.

Il 22-03-2006 con la Delibera della Giunta Comunale n.49 è stato attuato il Nuovo Piano Regolatore Generale con l'inserimento negli elaborati grafici della nuova configurazione del PRP.

Il 31-03-2006 con Delibera n.162 della Giunta Regionale il PRG è stato approvato. Ad oggi si è in grado di affermare che gli elaborati di Piano sono stati aggiornati e che quindi la Delibera n.49, dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi del D.Lgs 267, art.134, comma 4, è stata attuata.

Quadro di riferimento progettuale

Il nuovo Porto Commerciale di Fiumicino

La sua configurazione "a bacino", con imboccatura rivolta a NW è posta in corrispondenza della batimetrica -10.00 m s.m., in modo da limitare sensibilmente il fenomeno di frangimento del moto ondoso nelle zone di ingresso e di uscita; la larghezza è stata proporzionata alle dimensioni delle navi che frequenteranno il bacino portuale.

Dalla testata del molo nord del porto canale ha origine il molo di sopraflutto del bacino commerciale/crociéristico che presenta un tracciato curvilineo, con orientamento generale SE-NW.

Il tratto terminale, comprendente la testata, ha orientamento S-N. Complessivamente l'opera foranea, che perviene con la testata alla quota -10,00 m s.m., è lunga 1350 m.

Per completare la protezione del bacino commerciale/crociéristico è stato previsto un molo di sottoflutto che, con uno sviluppo totale di circa 1200 m, perviene fino alla batimetrica -9.00 m s.m., 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 (Ro-Ro, traghetti veloci e navi da crociera) che frequenteranno il porto.

All'interno del bacino commerciale/crociéristico è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati all'ormeggio delle navi da crociera, dei traghetti veloci e delle navi Ro-Ro, nonché di un bacino destinato alle imbarcazioni da pesca. Tutti gli attracchi sono stati orientati secondo la direzione est-ovest che risulta corrispondere con quella media dei venti dominanti.

Il Periodo di Cantierizzazione dell'intervento si articola sostanzialmente in sei fasi esecutive, relative sia alla realizzazione delle strutture marittime, sia alla costruzione dei servizi e delle infrastrutture circostanti.

Le fasi sono quindi suddivise e organizzate come segue:

FASE 1: della durata di circa due anni prevede la demolizione dei depositi petroliferi e realizzazione del nuovo molo di sopraflutto;

FASE 2: costruzione del molo sottoflutto e realizzazione del primo tratto della nuova viabilità che si allaccia alla strada adiacente alla Tenuta di Coccia di Morto per poi immettersi

sull'omonima strada; la costruzione comincerà all'inizio del secondo anno per concludersi alla fine del primo trimestre del terzo anno;

FASE 3: realizzazione delle opere di dragaggio all'interno dello specchio acqueo ed imbonimento delle aree dei piazzali; l'inizio è previsto per il terzo anno e la conclusione alla fine del primo trimestre del quarto anno dall'inizio dei lavori;

FASE 4: completamento della radice del molo sopraflutto. Costruzione della darsena pescherecci e della scogliera esterna, con inizio e fine nel corso del terzo anno;

FASE 5: realizzazione dei banchinamenti e sottofondo delle pavimentazioni; questa fase dovrebbe avere inizio l'ultimo trimestre del terzo anno e concludersi alla fine del terzo trimestre del quarto anno dall'inizio dei lavori;

FASE 6: servizi a rete (impianti idrici ed elettrici), pavimentazioni piazzali, strade e arredi urbani, questa fase dovrebbe compiersi in un arco di tempo che è esteso dal terzo fino al quarto anno ma viene distribuita in momenti diversi.

Gli obiettivi alla base dell'intervento possono di seguito riassumersi:

1) spostamento della flotta pescherecci che affolla le banchine interne del porto canale in una darsena a destinazione esclusiva; pur non ipotizzando una crescita della flotta peschereccia d'altura, la creazione di un nuovo bacino e di specifiche aree e di servizi dovrebbe consentire un miglior utilizzo di tutte le risorse; la realizzazione di nuovi spazi destinati al trattamento quotidiano del pescato dovrebbe consentire inoltre di pianificare il traffico e di ridurre i fenomeni di congestionamento;

2) creazione di un terminal per il traffico crocieristico e di un terminal per il servizio traghetti, in modo da rispondere alle richieste formulate dal settore turistico; si vuole così offrire la possibilità di approdo a grosse navi da crociera (cfr. lo studio del PORT NET MED), ai traghetti Tirrenia più grandi (con un flusso soprattutto verso la Sardegna), per ridurre nel complesso il peso dei traffici che attualmente gravitano attorno a Civitavecchia;

3) determinare un flusso turistico di considerevole interesse che si possa ripercuotere anche su tutte le altre strutture commerciali esistenti (cantieristica, servizi alberghieri e soprattutto attività ristorative, che nell'area hanno una consolidata tradizione);

4) riqualificare il contesto urbano, sia in termini di immagine (riassetto del fronte panoramico sul mare) che di organizzazione funzionale (demolizione delle strutture abusivamente realizzate, realizzazione di aree per la sosta, valorizzazione delle strutture turistiche e delle preesistenze storico-naturalistiche); interventi privati necessari a garantire il livello qualitativo della struttura e la sua "presentazione" al pubblico vengono previsti sugli elementi d'arredo urbano, sull'illuminotecnica;

5) permettere la riorganizzazione dei flussi di traffico mediante l'adeguamento infrastrutturale dei percorsi di entrata e di uscita e la differenziazione degli accessi;

6) adeguare le trasformazioni economiche e strutturali del bacino portuale a quelle di tutto l'ambito urbano, secondo le logiche di sviluppo e gli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore Comunale attualmente in fase di avanzata discussione.

Complementarietà dell'opera con altri piani e/o progetti

Un nuovo insediamento portuale costituisce una realtà importante per la città ad esso prospiciente, infatti numerose sono le implicazioni di carattere urbanistico che esso determina: occupazione di un esteso tratto di litorale, impatto estetico degli edifici necessari al suo funzionamento, incremento del traffico veicolare, necessità di nuovi collegamenti ferroviari.

Aeroporto "Leonardo Da Vinci"

L'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci è la più importante infrastruttura del centro Italia, il primo aeroporto della capitale e si estende su di una superficie di 15 kmq circa, tutta compresa nel comune di Fiumicino.

Attualmente è in fase di aggiornamento un piano di sviluppo a breve e a medio termine con un orizzonte temporale riferito al 2015, con un traffico previsto di circa 45 milioni di passeggeri annui. Il macro obiettivo di tale piano è arrivare alla saturazione infrastrutturale dell'attuale sedime, garantendo la massima capacità bilanciata in tutti i sottosistemi, piste, piazzali, aerostazioni, parcheggi, viabilità.

Cargo city

La Cargo City nasce come un nuovo ed imponente sistema integrato di trasporto delle merci in Italia, soluzione ideale per favorire l'intermodalità di treni, aerei e tir.

La nuova area all'interno dello scalo aeroportuale di Fiumicino, è attrezzata per permettere uno smistamento ancora più agile delle merci ed è operativa dall'estate 2004.

L'area, nella quale sono presenti anche un edificio per gli spedizionieri ed uno riservato a uffici, servizi e attività commerciali, è collegata a tutti i Terminal Passeggeri e alla stazione ferroviaria dell'aeroporto da un servizio gratuito di navetta.

Verranno inoltre realizzati un hotel di circa 260 stanze ed una stazione di servizio dotata di officina e lavaggio, 2.500 mq di uffici e 12.000 mq. adibiti a magazzini.

Sarà una vera e propria città, pensata e costruita per la gestione delle merci e lo sviluppo del business.

Il porto turistico di Isola Sacra

Il porto contribuirà alla rivalorizzazione del vecchio Faro, attorno al quale sorgerà un piccolo borgo marinaro con residenze, negozi e circoli nautici.

Il bacino sarà costituito da tre aree d'attracco, suddivise da due grandi moli che ospiteranno ciascuno un belvedere e un ampio parcheggio coperto. Prospiciente la banchina di riva, proprio al centro della struttura, sorgerà un centro commerciale di 50 negozi a tema, un albergo (Grand Hotel "Tiber") e un polo di servizi di quartiere per l'area sud di Fiumicino. Tale polo sarà costituito da un centro sanitario, un centro formativo nautico, una delegazione comunale.

Interporto Romano

Tale impianto vede la sua collocazione sul lato nord dell'autostrada Roma -Aeroporto, in adiacenza al nuovo scalo di Cargo City. La piattaforma logistica, con 330.000 metri quadrati di capannoni, servizi alle aziende, uffici doganali, strade e aree di sosta, costituisce il cuore dell'interporto.

Il parco lineare di 52.600 metri quadrati, che attraversa tutta l'area dell'interporto, è fortemente connesso con il ritrovamento di un'importante opera territoriale di epoca romana, una diga costituita da un allineamento di oltre mille anfore e da due canali in muratura. La rete viaria interna e tutte le reti tecnologiche sono progettate al fine di garantire la massima efficienza e rapidità nella circolazione delle merci, sicurezza e facilità di gestione, tutela dell'ambiente e risparmio energetico, nella sicurezza che tali prestazioni permettono di ridurre in modo sostanziale oneri e costi di manutenzione.

Nuovo Ponte della Scafa

L'intervento prevede la realizzazione del nuovo ponte dislocato più ad ovest dell'attuale ponte della Scafa esistente, la costruzione di nuovi tratti della via dell'Aeroporto con relativo allargamento e nuove rampe per l'accesso alla nuova viabilità.

Isolato stazione

Tale progetto in fase di realizzazione prevedeva la costruzione della nuova Sede Comunale, già funzionante, e la costituzione del nuovo centro di Fiumicino.

L'obbiettivo di tale progetto consiste nel riordinare e riqualificare una zona semiabbandonata e degradata, compresa tra via delle Ombrine, via di Foce Micina e via Portuense, dotando il più antico nucleo insediativo del Comune di un nuovo motore di attività e di una nuova immagine.

Vi saranno soprattutto uffici, negozi, pubblici esercizi, un grande albergo nell'area dell'ex vetreria (che sarà in parte recuperata come memoria di archeologia industriale), un terminal dei trasporti pubblici urbani, ma anche una modesta quantità di abitazioni.

Programma integrato "Fiumicino Nord"

L'area del Programma integrato in oggetto, denominata " Fiumicino Nord" è una porzione di terreno di grandissime dimensioni. I suoi connotati sono molto differenziati: un litorale abbandonato, una borgata abusiva-sanata al suo interno chiamata col nome della sua strada più importante " Pesce Luna "(borgata recentemente inserita nel perimetro di un P.P.A. adottato dal Comune di Fiumicino), appezzamenti di terreno di grandi proporzioni in attesa di altre spontaneità.

Quadro di riferimento ambientale

Considerazioni sulla qualità dell'aria

L'area del comune di Fiumicino relativamente alla qualità dell'aria risente quindi di due elementi principali:

- o l'adiacenza alla costa e l'influenza del regime delle brezze terra-mare;
- o la vicinanza con l'area urbana di Roma e l'effetto isola di calore.

Durante il giorno sopra il mare permangono condizioni neutre o stabili, mentre sulla costa si sviluppano condizioni convettive (Thermal Internal Boundary Layer, TIBL). Questa situazione può avere effetti particolarmente negativi, ad esempio nel caso di emissioni in quota, che vengono trasportate molto concentrate verso l'interno per poi essere rapidamente disperse dalla turbolenza presente nel TIBL.

A questo fenomeno locale si somma nella fascia più interna dell'area comunale (principalmente la piana di Maccarese) l'influenza che l'isola di calore generata dall'abitato romano.

In condizioni come quelle dell'evento sopra descritto l'area di Fiumicino si trova ad essere investita in pieno dal pennacchio urbano di inquinanti prodotti nell'area romana. L'obiettivo che ci si è posti in questo contesto era capire quali fossero le emissioni generate in atmosfera in considerazione dello sviluppo del traffico aereo dell'aeroporto. Per tale aggiornamento si è fatto ricorso al modello previsionale matematico EDMS (Emission and Dispersion Modelling Sistem) sviluppato dalla F.A.A. (Federal Aviation Administration - U.S.A.), attualmente uno degli strumenti informatici più avanzati e largamente utilizzato anche in numerosi aeroporti europei.

Per ciò che riguarda il nuovo porto gli inquinanti da considerare sono costituiti dalle sostanze presenti nei fumi di combustione dei diversi apparati di propulsione delle navi e dei mezzi a terra, oltre che dalle polveri emesse o sollevate durante le operazioni di movimentazione delle merci.

Riguardo all'impatto delle emissioni delle navi sull'abitato vi sono alcune caratteristiche aggravanti (la contiguità delle strutture portuali con il centro abitato; la bassa quota di emissione, corrispondente a quella media - e in qualche caso superiore - degli edifici prospicienti le banchine) e altre che ne diminuiscono gli effetti (la configurazione orografica del territorio, completamente pianeggiante, che facilita l'azione disperdente dei venti e il conseguente rimescolamento dell'aria nei bassi strati; la struttura aperta caratteristica dei moli, ovvero un ambiente aperto e ventilato, privo di ostacoli alla circolazione atmosferica che facilita la dispersione dell'inquinante). Occorre considerare che, a causa della mancanza di una regolamentazione in materia, in linea generale i principali combustibili utilizzati dalle navi possono essere più scadenti di quelli utilizzati nel trasporto terrestre.

Lo scenario post-operam è stato modellato sul periodo di massimo carico delle attrezzature portuali (mese di Agosto) in condizioni di stabilità atmosferica (periodo delle calme estive) con circolazione prevalente a regime di brezza.

Al 2020, ammessa la piena operatività della nuova struttura, le emissioni navali sono di discreta entità, anche se distribuite su un'area piuttosto estesa. Globalmente non si evidenziano situazioni di criticità in termini di superamento dei limiti legislativi stabiliti per la determinazione della qualità dell'aria.

Il pennacchio generato dall'Aeroporto, dal nuovo Porto Commerciale unitamente ai già cospicui livelli di traffico stradale soprattutto sull'asse Roma-Fiumicino potranno comportare situazioni di potenziale criticità, in rapporto all'insorgenza della fascia TIBL in condizioni di stabilità atmosferica. Il rimescolamento degli inquinanti nei bassi strati potrà portare il livello della qualità dell'area da buono a mediocre nell'area di Piana del Sole e Parco Leonardo con punte sino a valori scadenti in occasione di lunghi regimi di alte pressioni e assenza di piogge per periodi altrettanto lunghi.

Mitigazioni

Occorre segnalare che, tra le infrastrutture previste per il nuovo porto, c'è un sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate. In base a un contenimento dei costi gestionali si può presumere che, in esercizio, tale infrastruttura potrà essere adottata dalle navi traghetto e da crociera e, saltuariamente, dalle navi di trasporto merci. L'adozione di tale sistema comporta un abbattimento del quoziente emissivo di circa il 70% rispetto all'alimentazione da bordo.

Prevedendo l'utilizzo di gasoli per il trasporto marittimo con un numero di cetano ≥ 55 , si ha un miglioramento notevole della qualità dell'aria come osservato dal modello con allineamento del valore medio annuale massimo al limite legislativo.

Componente rumore

Lo studio acustico è stato basato sull'analisi delle aree adiacenti all'infrastruttura con riferimento soprattutto alle zone acustiche di appartenenza secondo la zonizzazione comunale (Classificazione secondo Tab. A del DPCM 14.11.1997) e ai valori limite di emissione e di immissione stabiliti dalla normativa vigente (Valori limite Tab. B e C del DPCM 14.11.1997). I modelli matematici utilizzati per il calcolo previsionale di impatto acustico utilizzato sono stati il Software SoundPlan (versione 6.2) per la rumorosità prodotta dal traffico veicolare e il Software INM (versione 6.1) per il rumore prodotto dal traffico aereo. Attraverso l'analisi dei dati di input e in base alle caratteristiche del tracciato stradale e del traffico attuale e futuro si è riusciti ad ottenere i valori stimati con una buona accuratezza e quindi ad analizzare i risultati ottenuti. A tale proposito si osserva che tale metodologia permette di calcolare per ciascun ricettore i livelli equivalenti, diurno e notturno, riferiti al traffico medio previsto e di verificare che tali valori rispettino i limiti di zona previsti dalla normativa di riferimento.

I risultati ottenuti hanno evidenziato una buona rispondenza a quanto prescritto dalla normativa acustica vigente, considerando soprattutto che le zone in cui sono stati riscontrati superamenti dei limiti di zona

imposti dalla vigente normativa sono aree non edificate che rientreranno probabilmente nelle zone A e B del vicino aeroporto di Fiumicino quando quella zonizzazione sarà completata. Laddove in fase di realizzazione dell'opera si verificherà il superamento dei limiti imposti dalla normativa vigente, si potrà comunque intervenire con piani di risanamento puntuali sul singolo ricettore. Tale scelta progettuale è dovuta anche all'esigenza di riqualificare le zone adiacenti il Porto di Fiumicino che ad oggi risultano fortemente degradate. Durante il periodo di cantierizzazione dell'opera si valuteranno di volta in volta le lavorazioni previste, per predisporre eventualmente l'installazione di barriere mobili a protezione di possibili ricettori impattati acusticamente.

-una barriera vegetale, costituita da macchia mediterranea, arbusti e alberi, lungo l'autostrada Roma Fiumicino per contenere il rumore all'interno del sedime aeroportuale;

-uscite veloci sulla pista 1 per consentire agli aeromobili in atterraggio di liberare la pista di volo senza l'uso del "reverse";

-rifacimento della piazzola prova motori, con realizzazione di barriere fonoassorbenti e fonoisolanti, allo scopo di ridurre l'immissione di rumore nell'ambiente esterno;

-avvio della riconfigurazione della pineta di Coccia di morto che interferisce con le rotte di decollo dalla pista 2, allo scopo di consentirne l'utilizzo per tutta la sua lunghezza, scaricando ulteriormente la pista 1 e riducendo l'inquinamento acustico sugli abitati di Fregene, Fiumicino e Ostia.

Per la misurazione del rumore aeronautico secondo il metodo sperimentale classico, l'aeroporto "Leonardo da Vinci" è stato il primo scalo in Italia ad avere un sistema di rilevazione in continuo integrato ai tracciati radar e con sensori collocati all'interno del sito aeroportuale e nelle sue immediate vicinanze.

Tale sistema, che è stato operativo per diversi anni, è attualmente in fase di potenziamento ed ammodernamento per permettere una nuova e più completa analisi della situazione. È infatti previsto l'utilizzo di un nuovo software e l'incremento del numero dei sensori rispetto a quelli attualmente installati

Caratterizzazione della costa, dei fondali e tendenza erosiva

Effetti sulla risorsa idrica

Effetti diretti dei progetti

Gli studi idrogeologici effettuati dall'Autorità Portuale mostrano la situazione piezometrica dell'area e lo stato di salinizzazione dell'acqua di falda. Gli emungimenti agricoli dell'entroterra, soprattutto nei periodi siccitosi hanno causato un forte aumento della salinità dell'acqua di falda.

In questa situazione, il rischio di peggiorare la situazione è legato soprattutto all'eventualità che le opere di scavo necessarie a realizzare il progetto mettano a contatto l'acqua di mare con i sedimenti sabbiosi e ghiaiosi sede delle falde idriche: data la depressione piezometrica che interessa l'area di retro spiaggia, questo causerebbe un forte flusso di acqua marina verso l'interno.

Nel caso in cui gli scavi per le darsene interessassero solamente le argille di colmata, lasciando anche alcuni metri di sedimenti a bassa permeabilità fra il fondo e il primo intervallo permeabile, l'acqua marina rimarrebbe sostanzialmente confinata nei bacini. Se invece gli scavi raggiungessero le sabbie, allora si realizzerebbe quel flusso di acqua salata verso l'interno che farebbe aumentare notevolmente la salinità della prima falda.

Effetti indiretti dei progetti

Il maggiore impatto dell'impermeabilizzazione dei suoli si ha sul flusso delle acque. L'incapacità delle aree impermeabilizzate di assorbire per filtrazione una parte delle acque, aumenta notevolmente lo scorrimento superficiale e può favorire la contaminazione da parte di sostanze chimiche.

Lo scorrimento superficiale aumenta così in volume e in velocità, causando evidenti problemi sul controllo delle acque superficiali, in particolare in occasione di fenomeni di pioggia particolarmente intensi, ed incidendo sulla capacità di ricarica delle falde acquifere.

Ulteriori impatti sono rappresentati dalla compromissione delle funzioni ecologiche del suolo, quali lo stoccaggio di carbonio e la funzione di habitat per il biota del suolo, l'aumento della frammentazione degli habitat e l'interruzione dei corridoi migratori per le specie selvatiche.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazioni del 95% delle opere a mare e la fascia di waterfront che copre la parte di litorale occupata essenzialmente da servizi pubblici e privati articolati da distese superfici verdi.

Naturalmente si deve a tal proposito considerare il fatto che il porto verrà realizzato in un territorio con una forte concentrazione di aree edificate e occupate da infrastrutture stradali, che unite alle

caratteristiche termiche di alcuni materiali, quale il cemento, determinano un assorbimento del 10% in più di energia solare rispetto ad una corrispondente area coperta da vegetazione.

Considerazioni e mitigazioni

La tipologia delle opere, che non prevede l'escavazione di aree a terra, riduce al minimo il rischio di intrusione improvvisa delle acque marine in falde, ma indispensabili monitoraggi ambientali, operanti durante le fasi di cantiere permetteranno di agire immediatamente in caso tale eventualità si verifichi.

Inoltre, quanto trattato nel paragrafo dedicato alle utenze idriche, fa emergere che l'opera, così come gli interventi limitrofi non prevedono in alcun caso l'emungimento da pozzi.

Componente flora, fauna ed ecosistemi.

Secondo le indicazioni fornite, l'area d'intervento essendo fortemente antropizzata, non presenta caratteri naturalistici di particolare interesse. Conseguentemente non si prevedono impatti rilevanti su questa componente ambientale.

I valori della qualità delle acque dell'area marina oggetto dell'intervento sono conformi a quanto indicato nel D.lgs.152/99.

In considerazione delle peculiari caratteristiche del litorale ove verrà ad essere realizzato il Nuovo Porto di Fiumicino, come descritte nello studio d'impatto ambientale, il proponente evidenzia che, dal punto di vista del trasporto solido e dei fenomeni erosivi, l'attuazione dell'intervento non comporterà conseguenze peggiorative lungo il tratto di costa interessata.

Vegetazione

La fascia costiera in esame è stata antropizzata per buona parte della sua estensione, e destinata soprattutto a funzioni di tipo commerciale (porto canale) o turistiche (attività balneari); nelle zone di arenile la vegetazione originaria (formazioni psammofile e macchia mediterranea) è praticamente scomparsa, lasciando il posto a quella tipica dei contesti urbani (alberature isolate o a filari).

Nell'area di studio un'eccezione a questo stato di fatto è rappresentata dalla Tenuta di Coccia di Morto, localizzata a nord di Fiumicino, che conserva intatti i caratteri originari del litorale romano.

L'importanza di quest'area dal punto di vista naturalistico è notevole soprattutto se rapportata al territorio circostante: è stata infatti riconosciuta come S.I.N. (Sito di Importanza Nazionale) ed è stata inserita tra le aree di "tipo 1" (massimo livello di tutela) della "Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

L'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali (quelli meno modificati dall'uomo) ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, ecc.) viene specificato nello stesso titolo della direttiva Habitat (92/43/CEE).

Sono state rilevate le presenze agricole di maggior rilievo per estensione, condizioni di frammentarietà e presenza di specie diffuse, distinguendo sostanzialmente due zone:

- la prima è una zona marginale che si pone come filtro tra gli ultimi insediamenti di Fiumicino nord e la riserva di Coccia di Morto; è caratterizzata da aree incolte e in stato di evidente abbandono nella fascia a contatto con il mare e lungo il confine della tenuta Coccia di Morto, mentre la parte restante compresa tra via del Pesce Luna e via di Coccia di Morto risulta ancora utilizzata a seminativo prevalentemente irriguo.

- l'altra zona è localizzata a Isola Sacra, nell'entroterra tra il canale collettore delle acque basse e il fiume Tevere; si tratta di un'area che risulta ancora prevalentemente rurale con presenza di seminativi prevalentemente irrigui. Si segnala che nella parte più interna di Isola Sacra, verso Capo Due Rami e quindi al di fuori dell'area di studio, l'area rurale assume un altissimo valore ambientale e storico-archeologico e risulta infatti inserita nel territorio della Riserva del Litorale.

Nel territorio in esame sono presenti esclusivamente corsi d'acqua artificiali: la Fossa Traiana, il più importante canale dell'area, e i canali di bonifica presenti in particolare nell'area di Isola Sacra. La vegetazione riparia ad essi associata è rinvenibile solo a tratti

PREMESSO che sulla base dello Studio Trasportistico del Sistema viario Roma-Fiumicino redatto per il Comune di Fiumicino da Steer Davies Gleave (agosto 2005), le previsioni a lungo termine nell'anno 2015, basate sulla realizzazione di:

- nuovo porto commerciale di Fiumicino
- Nuovo interporto: realizzato al 100%
- Aeroporto L. Da Vinci : che con la nuova Cargo City, due nuovi alberghi, il quinto modulo dei parcheggi coperti e una seconda torre uffici

- Commerciti 100%
- Nuova Fiera di Roma con 2.000.000 di visitatori annui pari al 100%
- NPP23 SPI secondo il dimensionamento previsto al 2015- 9500 abitanti

e prevedono i seguenti interventi del sistema infrastrutturale:

- il completamento delle complanari dal G.R.A. fino a Fiumicino,
- l'implementazione del trasporto pubblico su ferro fino al 28%: ipotizzando interventi di potenziamento del servizio ferroviario di FM1 e Leonardo Express.
- la realizzazione di tutti gli interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale previsti nel Comune di Fiumicino (via Coccia di Morto, via di Foce Micina,)
- il potenziamento dei collegamenti alla Portuense e il suo ammodernamento

e nel contempo evidenziano i seguenti risultati delle simulazioni di traffico :

-le condizioni di marcia sull'autostrada Roma.-Fiumicino si mantengono al livello D - caratterizzato da alte densità ma ancora da stabilità di deflusso- scendendo al livello E solo per un breve tratto in corrispondenza dell'innesto con la complanare nord.

-il livello di servizio sulla parte extraurbana della via Portuense migliora sensibilmente (livello B-C) ad eccezione della rotatoria della Fiera già descritta e analizzata nello scenario al 2010 per la quale sono previsti interventi di ampliamento e adeguamento non considerati in questa simulazione

- la rete a nord di Fiumicino rimane in buone condizioni di viabilità grazie agli interventi in via Coccia di Morto

- all'interno dell'abitato risulta maggiore il traffico su via Portuense che mantiene comunque un livello di servizio D

- l'aumento di traffico sulla A12 comporta solo un lieve peggioramento che consente di mantenere un livello di servizio C grazie agli interventi infrastrutturali previsti ; anche la rampa di uscita dalla A12 verso Fiumicino risulta ad un livello di servizio D.

-la SS 296 già piuttosto critica allo stato attuale peggiora ulteriormente anche perché non è stato previsto alcun adeguamento infrastrutturale

CONSIDERATO che lo studio trasportistico, presentato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia a cura della Società AemiliaStudio, prevede nello scenario post-operam 2, avvalendosi di una simulazione trasportistica, l'introduzione della linea ferroviaria che permette una leggera riduzione dei flussi;

CONSIDERATO che le previsioni individuate nel Piano Regolatore Portuale, e nei relativi studi correlati, in merito all'accessibilità su gomma e su ferro nell'area portuale, non trovano ancora riscontro in proposte progettuali compiute e condivise dai diversi soggetti competenti al rilascio delle relative autorizzazioni,

CONSIDERATO che non sono ancora stati definiti i necessari strumenti di programmazione finanziaria finalizzati allo stanziamento delle risorse finanziarie delle opere infrastrutturali;

CONSIDERATO che il Corridoio del Trasporto Pubblico denominato C5 programmato dalla Provincia di Roma e approvato dal Comune di Fiumicino prevede l'utilizzo, per il trasporto su gomma, del sedime della linea ferroviaria Regionale per Fiumicino attualmente dimessa;

CONSIDERATO che questa Autorità ha rilasciato parere favorevole al solo progetto definitivo del primo lotto della viabilità accessoria all'Autostrada Roma-Fiumicino dell'ANAS, che si estende dal Grande Raccordo Anulare allo svincolo con l'Autostrada A12 per Civitavecchia;

RITENUTO che la programmazione e progettazione di un sistema infrastrutturale su gomma e ferro, fattibile sotto il profilo tecnico e economico, sia un requisito essenziale per l'attivazione delle opere portuali, in grado di garantire la sostenibilità della complessiva operazione;

CONSIDERATA la necessità di verificare con informazioni più dettagliate la compatibilità delle opere a terra previste dalla variante sia con l'attuale tessuto urbano e con le attività in essere nell'area litoranea (raffinerie, ecc.) sia con la pianificazione urbanistica del Comune di Fiumicino;

CONSIDERATO altresì che il piano proposto non definisce nel dettaglio le necessarie opere a servizio dell'attività portuale, ed in particolare il sistema dei parcheggi e dell'accesso agli stessi, le infrastrutture terziarie e di servizio dell'area del *water front*, la sistemazione definitiva del riassetto urbano dell'area portuale e delle relazioni con il contesto urbano, che dovranno essere oggetto di uno specifico procedimento di VIA regionale;

CONSIDERATO peraltro che il piano, così come presentato dal soggetto proponente, non ha previsto impatti significativi sull'assetto ambientale costiero e che invece in sede di valutazione questa Autorità ritiene che la dimensione e l'ubicazione delle opere portuali possano indurre effetti negativi sull'erosione costiera del tratto di litorale sotteso al porto e sugli habitat naturali presenti nell'area;

CONSIDERATO infine che non sono previste idonee opere di compensazione ambientale, nonché opere di compensazione legate al riassetto urbano dell'area prospiciente il nuovo porto, e che tali opere dovranno costituire parte integrante del piano;

CONSIDERATO che questa Autorità ritiene che debbano essere individuate da parte del soggetto proponente le necessarie misure di garanzia per eventuali "danni ambientali" derivanti dalle opere portuali, da concordarsi tra i soggetti competenti alla tutela ambientale del litorale laziale (Ministero Ambiente, Regione Lazio, ARDIS);

RITENUTO pertanto che l'attuale assetto del Piano Regolatore Portuale non permette una chiara quantificazione dei fattori di valutazione ambientale necessari ad esprimere un definito giudizio sull'effettiva validità delle soluzioni progettuali e, soprattutto, degli effetti presumibili sull'ambiente indotti dalla realizzazione dell'intervento in esame.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Il giudizio positivo di compatibilità ambientale della variante al Piano Regolatore Portuale (PRP) di Fiumicino è condizionato alla presentazione di una proposta progettuale in grado di rispondere compiutamente e in maniera sostenibile alle carenze sopra esposte.

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

Il mancato soddisfacimento della suddetta condizione si ritiene che non possa dare seguito al completamento della presente procedura di impatto ambientale.

Il presente atto è stato emanato in attuazione dell'art. 35 comma 2 ter del Decreto Legislativo n.152/2006 così come modificato dal Decreto Legislativo n.4/2008, essendo l'istanza presentata in data antecedente all'entrata in vigore del citato decreto.

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Paola Pelone



Il Dirigente dell'Area
Arch. Luca Colosimo



Il Direttore della Direzione
Arch. Giovanna Bargagna

