



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – Commissione Tecnica VIA – VAS

U.prot CTVA – 2009 – 0000109 del 16/01/2009



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

E.prot DSA – 2009 – 0000282 del 19/01/2009

All'On. Sig. Ministro
per il tramite
del Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Alla Direzione Generale
per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Prof. Mittente:

**OGGETTO: Istruttoria VIA - Porto di Civitavecchia - Piano Regolatore
Portuale 2004 - Proponente: Porti di Roma e del Lazio.**

Trasmissione parere n. 209 del 18 dicembre 2008.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS nella seduta plenaria del 18 dicembre 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.





MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 209 del 18.12.2008

Progetto:	PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CIVITAVECCHIA
Proponente:	Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE – VIA

DE/AS
C
dell'1-
VI

PRO DEL
EL TERM
Tecn
mbie
o C
47

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della Legge 349/86 presentata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta in data 23/12/2005, acquisita al prot DSA/2005/34036 del 30/12/2005, relativa al progetto "Studio di impatto ambientale del Piano Regolatore Portuale – Porto di Civitavecchia (provincia di Roma)".

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti della Legge 8 luglio 1986, n. 349, recante *istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale*;

VISTO il DPCM del 10 agosto 1988, n. 377, recante *regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349*;

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" ed in particolare l'Art.4 comma 1, che prevede, per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del decreto stesso, la VIA è in corso, l'applicazione delle norme vigenti al momento dell'avvio del relativo procedimento;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria;

VISTA la documentazione esaminata;

PRESO ATTO CHE:

- 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 23/12/2005 sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" e "Il Messaggero";

PRESO ATTO CHE:

- il Porto di Civitavecchia è classificato ai sensi della legge n. 84 del 1994 come Porto di rilevanza economica nazionale inserito nella categoria II, classe II;
- il PRP vigente, è stato approvato nel 1990 con voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici,

AMBIENTE
ITO DEL MARE
Comitato di Verifica
Portuale - VIA e PAS
Colombo, 112/A
ROMA

N. 669 del 28/3/ 1990 e con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 3252 del 27 dicembre 1990;

- il PRP 1990 ha conseguito il parere di VIA positivo dalla Commissione di VIA di cui al Decreto n. 2935 del 22/12/1997, ad eccezione di un ulteriore bacino indipendente a Nord denominato Darsena Energetica Grandi Masse;
- in base al decreto VIA n. 2613 del 29/10/1996, è stata realizzata la Torre Petrolifera di Civitavecchia e i relativi oleodotti di collegamento con i depositi già esistenti nella terraferma, allo scopo di trasferirvi i traffici destinati alla darsena petroli sita all'interno del Porto e nelle more della realizzazione della nuova Darsena Energetico-Grandi Masse prevista dal Piano Regolatore portuale;
- il progetto della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, concernente la "Darsena Energetico-Grandi Masse (DEGM), da realizzarsi in ambito portuale nel Comune di Civitavecchia" ha ottenuto il parere positivo relativamente alla compatibilità ambientale con il decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002;
- il decreto VIA 680 del 04/11/2003, di approvazione della centrale di Torre Valdalica, ha introdotto modifiche rispetto alla configurazione del molo di sottoflutto della Darsena Energetico-Grandi Masse, come approvato con il DEC VIA 6923/02 e conseguentemente tale molo è stato escluso dalla perimetrazione dell'ambito del P.R.P. di Civitavecchia;
- il CIPE, con la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, ha approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, ai sensi della legge 443/2001, che all'allegato 1 include l' "Hub portuale di Civitavecchia";
- il CIPE, con la delibera 20 dicembre 2004, n. 103, ha approvato i progetti preliminari di dieci opere finalizzate al potenziamento di Porto di Civitavecchia, individuando tra esse un primo lotto funzionale costituito dal Prolungamento dell'antemurale Colombo, dalla Darsena traghetti e dalla Darsena servizi;
- il progetto preliminare delle "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia" è stato preventivamente approvato dal CSLLP con voto n°185 reso nella seduta del 19.12.2003, con prescrizioni da ottemperare in sede di progettazione definitiva;
- sul progetto preliminare di tali dieci opere strategiche si è espresso favorevolmente il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare dopo parere positivo con prescrizioni della Commissione Speciale VIA, con nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche;
- il CIPE, con la delibera 21 dicembre 2007, n. 140, ha approvato i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti e con la delibera 25 gennaio 2008, n. 2, ha approvato il progetto definitivo della Darsena servizi e con le medesime delibere ha disposto la concessione di finanziamenti per la realizzazione delle opere;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Commissione Speciale VIA, avendo verificato nel marzo 2006 l'ottemperanza solo parziale del progetto definitivo del primo lotto funzionale alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto preliminare, ha chiesto integrazioni al progetto stesso che è stato nuovamente sottoposto alla citata Commissione per una seconda verifica di ottemperanza conclusasi con esito favorevole con prescrizioni (esito dell'8.8.2006 prot. DSA-2006-0021173), come risulta dalla nota dello stesso Ministero in data 11 agosto 2006, prot. N. 11307, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche sopra richiamata;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n. 209, del 29 ottobre 2004, ha approvato con prescrizioni e richieste di integrazioni il PRP 2004;
- il comune di Civitavecchia con deliberazione n. 80 adottata dal Consiglio Comunale nella seduta del 7.9.2004 ha espresso l'intesa al Piano Regolatore Portuale ai sensi della legge 28/gennaio 1994, n. 84;

TENUTO CONTO CHE:

- il PRP 1990 ha previsto, oltre ad una riorganizzazione del Porto storico con una separazione fisica tra Porto storico e Porto commerciale sottolineata dall'apertura dell'opera foranea verso Sud, dal recupero del patrimonio storico-architettonico esistente, dall'allungamento del molo di sopraflutto in direzione più o meno parallela alla costa ed inserimento di nuovi pontili e banchine, con lo scopo di rilanciare le attività portuali e di svincolare i traffici di carattere commerciale ed industriale dal Porto "storico" completamente

[Handwritten signatures and initials]

MINISTERO
DEL
Me
Am
Co

inglobato nel centro urbano;

- con l'approvazione della DEGM di cui al DEC VIA 6923/2002 inizia una riorganizzazione complessiva delle attività del Porto di Civitavecchia con lo spostamento verso Nord delle attività che maggiormente creano disagi alla cittadinanza di Civitavecchia;
- nel corso dell'esecuzione delle opere previste dal Piano sono stati introdotti adeguamenti tecnico-funzionali, approvati dal Ministero dei LL.PP., tra i quali si citano i seguenti:
 - una lieve deviazione planimetrica dell'opera di difesa foranea, al fine di rendere più agevoli le manovre di accesso delle navi;
 - una rettifica del molo foraneo esistente, sviluppatosi nel corso degli anni con un tracciato irregolare ed abbastanza irrazionale;
 - l'approfondimento dei fondali in modo da renderli atti ad accogliere grandi navi porta-rinfuse e porta-contenitori;
- i dieci interventi approvati dal CIPE con la delibera n. 103/2004, per il potenziamento dell' Hub portuale di Civitavecchia, sono stati approvati anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale delle opere stesse, previo parere favorevole della Commissione Speciale VIA, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Regione Lazio;
- di tali interventi, quelli del primo lotto funzionale, costituito dal Prolungamento dell'antemurale Colombo, dalla Darsena traghetti e dalla Darsena servizi, sono stati approvati dal CIPE anche come progettazione definitiva, previo parere favorevole dei sopraccitati enti;
- l'approvazione del CIPE, *"sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato"*;
- pertanto tutte le opere già contenute nel PRP 1990, di cui al decreto VIA 2935/97, quelle approvate con la variante della DEGM, di cui al decreto VIA 6923/02 e tutte le opere rientranti nella Delibera CIPE 103/2004, anche se non ancora realizzate, hanno tutte ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale dagli organi preposti dalla legge, e alcune di tali opere hanno già ottenuto la verifica di ottemperanza;
- tuttavia, tali interventi non risultano presenti nel PRP 1990, approvato ai sensi della legge 84 del 1994, e quindi si realizzerebbero in variante al PRP vigente, rivelandosi quest'ultimo inattuale, come puntualizza anche il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici nel citato voto n. 209, del 29 ottobre 2004;
- la domanda di compatibilità ambientale presentata per la variante del PRP, denominata "PRP 2004", raccoglie tutti i progetti sopra detti e aggiunge alcune ulteriori opere, di entità contenuta, che nel frattempo si sono rese necessarie secondo l'Autorità Portuale che gestisce il Porto;
- **gli interventi nuovi previsti dal PRP 2004 e non ancora valutati con un'analisi ambientale sono:**
 - **l'allargamento dell'antemurale Colombo**
 - **il prolungamento dell'antemurale Colombo**
 - **la realizzazione della Banchina Nord del Terminal Container**
- fatta salva la necessità di verificare con lo stesso livello di analisi tutti gli interventi contenuti nel PRP, tenendo conto della sovrapposizione degli effetti e delle sinergie tra le opere, occorre fare particolare attenzione alle opere non ancora valutate con una procedura di VIA e agli impatti ambientali connessi, con riferimento al territorio interessato dal progetto, senza intervenire sulle opere già giudicate compatibili ambientalmente con precedenti procedimenti di VIA o di VIA Speciale e per le quali l'Autorità Portuale può procedere alla realizzazione una volta espletate le verifiche di ottemperanza disposte dalle autorità competenti;

PRESO ATTO CHE:

- le linee strategiche del Porto si basano su una serie di considerazioni positive legate alla sua localizzazione. In particolare si evidenziano i seguenti aspetti positivi:
 - assenza di fenomeni di interrimento e di qualsiasi interferenza con vicini litorali sabbiosi;
 - rapido raggiungimento di profondità elevate al largo del Porto, tale da rendere facile la navigazione nei dintorni delle opere di difesa e nel corso delle manovre di ingresso e di uscita;

BIENST
DEL MARE
Verifica
Colombo, 12/2/03
47 ROMA

unicata, con riferimento al Lazio, di caratteristiche idonee per un grande insediamento portuale, che ne fanno a priori il Porto principale della regione, con porti ancillari dal punto di vista commerciale costituiti da quelli di Gaeta e Fiumicino;

- o vicinanza ad un bacino di utenza con una popolazione di numerosi milioni di abitanti che attualmente viene servita, per quanto riguarda arrivo e partenza delle merci, per via prevalentemente terrestre, in contrasto con quelle che sono le moderne tendenze volte a favorire il mezzo marittimo, meno costoso e inquinante di quelli terrestri;
 - o presenza nell'entroterra di un tessuto industriale a carattere concentrato e diffuso (legato ad industrie di tipo prevalentemente leggero o di base) che costituisce ormai una realtà da tutti riconosciuta;
 - o bontà dei collegamenti stradali e ferroviari, che in un prossimo futuro sarà esaltata con il collegamento dell'autostrada Livorno - Civitavecchia e della Superstrada Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni con diramazione Orte - Perugia - Cesena - Mestre, nonché con i previsti miglioramenti dell'asse TIBRE (Tirreno Brennero).
- Gli obiettivi generali del Porto di Civitavecchia sono i seguenti:
 - o rafforzamento della posizione del Porto di Civitavecchia nel Tirreno e rilancio della sua "presenza" nell'ambito dell'economia dell'area alto Lazio;
 - o coordinamento dei traffici marittimi in relazione agli altri porti laziali per costruire un polo "efficace ed efficiente", da ottenere attraverso il continuo confronto della politica tariffaria e dei risultati operativi;
 - o incremento del traffico di cabotaggio;
 - gli obiettivi specifici che si intendono perseguire con il nuovo PRP sono i seguenti:
 - o allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal Porto storico;
 - o predisposizione di calate portuali specializzate nell'area settentrionale del Porto;
 - o individuazione di aree da destinare ad attività complementari a quelle portuali nell'immediato entroterra;
 - o riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale;
 - o incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere;
 - o incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti gli operatori del settore marittimo;
 - o rilancio delle attività turistiche e culturali che interessano la città tramite il recupero del patrimonio storico culturale che caratterizza il Porto storico;
 - o miglioramento dei collegamenti con l'entroterra;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- con il riconoscimento del Porto di Civitavecchia di valenza strategica per lo sviluppo nazionale dei trasporti, sono stati redatti i dieci progetti preliminari delle dieci opere strategiche, sulla base di una variante al PRP 1990, predisposta nel 2002, di cui fu iniziato l'iter della legge 84/94 e successivamente interrotto per procedere con i finanziamenti della legge n. 443/2001, cosiddetta Legge Obiettivo, e il relativo iter di approvazione dei progetti;
- i progetti preliminari delle opere sopracitate, che sono stati approvati con Delibera CIPE n.103 del 20.12.2004, previo parere della Commissione Speciale VIA (nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche) sono i seguenti:
 - Intervento A — Darsena traghetti
 - Intervento B — Darsena servizi
 - Intervento C — Prolungamento antemurale C. Colombo
 - Intervento D — Prolungamento della banchina n°13
 - Intervento E — Nuovo accesso al bacino storico
 - Intervento F — Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale
 - Intervento G — Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano
 - Intervento H — Viabilità principale
 - Intervento I — Riqualficazione delle banchine del bacino storico
 - Intervento L — Molo di sottoflutto Darsena Grandi Masse.

- l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha provveduto all'esecuzione degli studi supplementari richiesti dal

Porto di Civitavecchia

voto dell'Assemblea Generale del CSLLPP n°185, reso nella seduta del 19.12.2003, e dalla Commissione VIA Speciale del Ministero dell'Ambiente. In particolare le risposte alle prescrizioni sul SIA delle Opere Strategiche sono state raccolte in un "Rapporto di Ottemperanza" redatto nell'ambito della progettazione definitiva delle tre opere del I lotto.

- nell'ambito della progettazione definitiva del Primo Lotto Funzionale, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha ottemperato alle prescrizioni del 2003 suddividendo il lavoro in tre gruppi adottando un criterio di priorità degli interventi;
- il primo gruppo è relativo allo stato di avanzamento dei progetti del Primo Lotto Funzionale di interventi, composto da:
 - A. Darsena Traghetti
 - B. Darsena Servizi
 - C. Prolungamento dell'antemurale Colombo
- il secondo gruppo è relativo allo stato di avanzamento dei progetti del completamento degli interventi delle opere strategiche, composto da:
 - D. Prolungamento banchina n.13;
 - E. Nuovo accesso al bacino storico;
 - F. Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale;
 - G. Ponte mobile di collegamento con l'antemurale Traiano;
 - H. Viabilità principale;
 - I. Riqualificazione delle banchine del bacino storico;
 - L. Molo di sottoflutto della Darsena Grandi Masse
- il terzo gruppo è relativo alle prescrizioni riguardanti l'intero ambito portuale;
- il lavoro relativo al primo e al terzo gruppo è stato presentato al Ministero dell'Ambiente come "Rapporto di Ottemperanza alle prescrizioni contenute nel documento CIPE di approvazione dei progetti preliminari", mentre la risposta alle prescrizioni relative al secondo gruppo è rimandata alla stesura dei progetti definitivi delle relative opere;
- a tali opere si aggiungono le tre opere più significative del PRP 2004, di cui sono stati trasmessi i particolari progettuali, ossia:
 - ampliamento dell'antemurale C. Colombo;
 - prolungamento dell'antemurale C. Colombo;
 - la realizzazione della Banchina Nord del Terminal Container
- per quanto riguarda lo stato di attuazione delle prescrizioni contenute nei pareri VIA relativi al Porto di Civitavecchia l'Autorità portuale dichiara che in fase definitiva sono state già ottemperate le prescrizioni relative ai seguenti temi:
 - interventi di mitigazione e opere di compensazione
 - monitoraggio atmosferico e acustico in fase di cantiere e di esercizio
 - opere di collegamento stradale e opere di adeguamento e riconfigurazione dei collegamenti ferroviari
 - studi idraulici del bacino idrografico dei fossi del Prete e della Fiumaretta
 - valorizzazione del patrimonio artistico monumentale del Porto di Civitavecchia
 - Mobilità di cantiere
 - Piano dei parcheggi
 - Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti

CONSIDERATO CHE:

- in merito alla compatibilità con gli atti istituzionali, lo studio ha riportato le conclusioni dei protocolli d'intesa che hanno tracciato le linee guida per le trasformazioni portuali;
- il protocollo d'intesa del gennaio 1996 sottoscritto da parte del Dipartimento delle Aree Urbane della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dai Ministeri, degli Enti Locali e delle Aziende interessate allo sviluppo del Porto, ha raggruppato in un unico documento, le volontà sinergiche di Enti direttamente coinvolti nello sviluppo del Porto, sia in qualità di utenti che di finanziatori, richiamando due tipi di obiettivi: quelli relativi allo sviluppo del settore industriale, che mettono in luce le possibili conseguenti ricadute occupazionali, e quelli relativi alla riqualificazione delle aree cittadine, che focalizzano

ROMA
ID. 12/8
VIA
V.A.S.
L'attenzione sul patrimonio storico, culturale ed ambientale. Le attività già compiute riguardano in particolare:

- la società Ferrovie dello Stato S.p.A. che ha realizzato il nuovo raccordo ferroviario per le nuove banchine commerciali ed ha portato a termine il disimpegno dell'area che era occupata dal fascio binari meridionale e che costituiva un grave impedimento per la fruizione della fascia costiera cittadina;
 - l'ANAS che ha realizzato una parte delle infrastrutture viarie di fondamentale importanza per il funzionamento del Porto di Civitavecchia;
 - la stessa Autorità Portuale che ha realizzato le nuove banchine commerciali settentrionali, il prolungamento della diga di protezione del Porto, antemurale Colombo, la realizzazione di nuovi accosti per navi crociera sull'antemurale stesso, la ristrutturazione delle banchine interne già esistenti, il dragaggio del fondale d'ingresso e delle nuove banchine per accogliere navi con tiranti d'acqua dell'ordine dei 15 metri.
- **L'Accordo Quadro del gennaio 2000** tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Lazio, Provincia di Roma, Comune di Civitavecchia, Autorità Portuale e Ferrovie dello Stato S.p.A. prevede la demolizione dei fasci binari che non sono più funzionali, nella zona di varco Vespucci, finalizzata a migliorare la viabilità interna al Porto, attivando in modo definitivo l'accesso al Porto dalla bretella Civitavecchia-Viterbo, ed una serie di altri impegni reciproci in merito a beni immobili e cessione di aree, rivolti alla razionalizzazione dell'uso del territorio ed alla restituzione al Comune di Civitavecchia delle aree di naturale sviluppo della città;
 - **il Patto Territoriale degli Etruschi**, firmato tra i comuni di Civitavecchia, Allumiere, Tolfa, S. Marinella, Ladispoli, Cerveteri e Fiumicino, ha individuato i punti di forza e di debolezza dei singoli Comuni, tracciando le linee di comportamento sul piano amministrativo e finanziario per favorire le iniziative emergenti dal territorio. La crisi occupazionale in atto nell'area richiede il completamento del Porto di Civitavecchia al fine di esaltarne la potenzialità produttiva. L'Amministrazione comunale ha avviato la riqualificazione dell'ambiente cittadino, trasferendo le attività più pesanti nella zona settentrionale e riservando la parte storica del Porto alla crociera ed alla nautica da diporto. Tale cambiamento, di importanza fondamentale ai fini del recupero e della riqualificazione locale, è in corso essendo in fase di completamento la maggior parte delle infrastrutture dalle quali dipende il trasferimento delle attività incompatibili;
 - il Protocollo d'intesa per il completamento del Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia, del Sistema di Rete e della Logistica è stato sottoscritto recentemente presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti, dal Ministero dell'Economia e Finanze, dal Ministero dell'Ambiente, dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, dalla Regione Lazio, dalla Provincia di Roma, dal Comune di Civitavecchia e di Fiumicino, dall'Autorità Portuale di Civitavecchia e Fiumicino, dall'Anas, dalle Ferrovie dello Stato S.P.A. e dalle Autostrade S.P.A. Tale Protocollo d'intesa si pone in continuità con il Protocollo del 1996, ribadisce l'importanza degli obiettivi di potenziamento del polo portuale di Civitavecchia, allargato al Porto di Fiumicino, ricompreso recentemente nella Circostrizione di competenza dell'Autorità Portuale, ed individua un ampio spettro di opere strategiche per il completamento del Porto. In particolare coinvolge i Ministeri competenti e gli altri Enti locali nella accelerazione dei processi di trasformazione del territorio per il raggiungimento dell'obiettivo comune richiamato. Per quanto riguarda le infrastrutture:
 - si richiama l'impegno della Provincia di Roma a realizzare il raccordo fra l'Autostrada A12 e la strada di penetrazione al Porto, ovvero la bretella Civitavecchia - Viterbo;
 - l'impegno dell'ANAS a compiere importanti opere di completamento, fra cui lo svincolo di accesso al Porto, nel varco che è stato definito "Varco commerciale", nonché lo svincolo fra la strada comunale "Mediana" e la bretella Civitavecchia - Viterbo;
 - lo spostamento delle navi traghetto dal Porto Storico al molo 22, al limite meridionale dell'attuale banchina commerciale;
 - l'impegno delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione del fascio binari di appoggio in adiacenza alla Fiumaretta, che consentirà di eliminare l'attuale fascio binari che separa l'accesso del "varco commerciale" dalle aree portuali, dando finalmente continuità al tessuto viario del Porto.
 - la realizzazione della nuova stazione ferroviaria alla Mattonara, in linea con i programmi del Porto,

subordinatamente alla verifica del traffico indotto dalle nuove trasformazioni in corso.

- il progetto tiene conto degli accordi in essere e delle attività già in corso sia in termini di opere in fase di realizzazione che di opere in fase di progettazione;

CONSIDERATO CHE:

- In merito alla compatibilità con gli strumenti di pianificazione, lo studio ha analizzato i seguenti strumenti di pianificazione, peraltro già analizzati nei precedenti studi d'impatto ambientale:
 - Piano Generale dei Trasporti;
 - Piano Regionale dei Trasporti;
 - Nuovo Piano di Coordinamento dei Porti del Lazio;
 - Piano Territoriale Regionale Generale;
 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Roma;
 - Piano Territoriale Paesistico;
 - Piano Regionale di Bonifica;
 - Schema di Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve;
 - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico.
 - Il PRUSST interregionale "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il Territorio degli Etruschi"
 - Il Piano Regolatore Generale di Comune di Civitavecchia
 - Il Piano di Recupero per il Centro Storico
 - Iniziative dell'Amministrazione Comunale
- dal confronto effettuato nell'ambito dello SIA per verificare la compatibilità del PRP alla pianificazione vigente è emersa una sostanziale conformità tra le linee adottate dal Nuovo Piano Regolatore Portuale e quanto previsto dai piani; in particolare:
- si segnala una conformità con il PRG di Civitavecchia e con la destinazione urbanistica delle aree a terra. Il proponente ha fornito la deliberazione n. 80, adottata dal Consiglio comunale nella seduta del 7 settembre 2004, con la quale il comune di Civitavecchia ha espresso parere favorevole alle previsioni progettuali del PRP 2004 e ha fornito l'intesa ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- la previsioni del nuovo PRP rientrano nel quadro definito dal Piano Generale dei Trasporti, il quale inserisce il Porto di Civitavecchia a pieno titolo entro il sistema portuale dell'Alto e Medio Tirreno;
- le trasformazioni previste non contrastano con il Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio;
- la classificazione delle aree che verranno occupate dalle opere nel nuovo assetto portuale e la presenza di visuali panoramiche, secondo quanto riportato nei Piani Territoriali Paesistici della Regione Lazio, evidenziano l'inevitabile interferenza delle trasformazioni proposte e sono oggetto di valutazione nell'ambito della componente Paesaggio, presente all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale;
- il Piano Regionale di Bonifica non comprende zone all'interno dell'ambito portuale;
- il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) ha inserito nella cosiddetta zona P4 (PSAI) poi divenuta fascia "A" (PAI - Area a rischio di inondazioni molto elevato - Tempo di ritorno minore di 30 anni), il tratto del fosso della Fiumaretta immediatamente a monte della S.S Aurelia per circa 3 km; pertanto, all'interno dello SIA, è stato allegato lo Studio idrografico dei fossi del Prete e della Fiumaretta;
- per quanto concerne i beni archeologici, lo studio riporta (Qdr. Rif. Ambientale – Allegati 3a e 3b) i risultati delle indagini archeologiche effettuate negli ultimi anni nell'area interessata dal nuovo Piano regolatore Portuale e rimanda al progetto esecutivo gli accorgimenti da adottare e le soluzioni tecniche, sulla base dei vincoli posti dalla competente autorità dei BB.AA.CC, come da delibera CIPE di approvazione dei progetti definitivi del Primo Lotto Funzionale delle opere strategiche. In considerazione della natura, qualità e collocazioni dei beni si prevede l'adozione di provvedimenti differenziati tesi a garantire la percezione visiva ed il corretto rapporto dei beni stessi con il contesto come: conservazione in sito; rimozione temporanea o definitiva degli elementi per restauro conservativo; musealizzazione; tombamento protetto;

VALUTATO CHE:

- gli atti di pianificazione ribadiscono l'opportunità di realizzare a Civitavecchia un Porto efficiente ed attrezzato di importanza internazionale, che possa contribuire al rilancio dell'economia locale, regionale e nazionale;

MINISTERO DI
LAVORO
E POLITICHE
SOCIALI
DIREZIONE
REGIONALE
DEL
LAVORO
E POLITICHE
SOCIALI
LAZIO
CIVITAVECCHIA
001

ARE
tica
e VAS
MA
le trasformazioni portuali previste dal nuovo piano regolatore sono in linea con gli obiettivi e le previsioni di sviluppo perseguiti dalla pianificazione e non si discostano dalle previsioni già approvate nell'ambito dei decreti VIA già emessi e le delibere CIPE relative all'approvazione delle opere strategiche;

- lo spostamento delle attività commerciali e produttive nelle aree portuali a nord permetterà l'attuazione dei progetti intrapresi sia dall'Autorità Portuale sia dal Comune per la riqualificazione del Porto storico;
- il Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 29 ottobre 2004, con voto n. 209/2004 si è espresso sul progetto del PRP chiedendo alcuni approfondimenti e integrazioni che l'Autorità Portuale dovrà apportare sui progetti definitivi ed esecutivi delle singole opere;
- per quanto riguarda le aree tutelate dal Codice per i beni culturali e ambientali, Piani territoriali di coordinamento e P.T.P. Sistema territoriale di interesse paesistico n°3 sub-ambito n° 4, il progetto assegna particolare attenzione alla tutela del patrimonio archeologico, alla riqualificazione ambientale delle aree a tutela integrale e al rispetto delle preesistenze storiche attraverso la valorizzazione e il restauro; si prevede che tutte le attività in aree vincolate devono ottenere il parere preventivo dell'autorità preposta alla tutela del vincolo;
- in merito alla riqualificazione ambientale e alla riduzione del rischio idraulico dei fossi del Prete e della Fiumaretta, nell'ambito dell'approvazione da parte del CIPE dei progetti definitivi del Primo Lotto Funzionale delle opere strategiche (delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008), è stato chiesto un apposito studio da produrre in fase di redazione dei progetti esecutivi, sulla base di dati pluviometrici aggiornati;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

- nell'ambito del mutato quadro delle esigenze del Porto di Civitavecchia, si citano i seguenti aspetti:
 - notevole incremento del traffico di navi da crociera, necessitanti di notevoli lunghezze di banchina e di efficienti servizi a terra (stazione marittima; zona di parcheggio dei pullman; vettovagliamento e bunkeraggio);
 - nascita e impetuoso sviluppo dei cosiddetti traghetti "veloci", che, grazie a velocità di crociera dell'ordine di 40 nodi, consentono di effettuare la tratta Civitavecchia - Olbia in poco più di tre ore. Si noti che i traghetti attualmente ospitati nel Porto impiegano un tempo notevole e del tutto diseconomico per effettuare l'operazione di attracco a partire dall'ingresso nel bacino portuale;
 - modifica del quadro mondiale di rifornimento di prodotti "energetici", con necessità strategica di ovviare alla monodipendenza dai prodotti petroliferi, operando a favore di altri prodotti (carbone) provenienti da fonti più sicure (Australia, Sud e Nord America) e per la cui movimentazione servono vasti piazzali a terra; a rilevante ed impreveduta richiesta di prodotti (clinker) destinati ad alimentare le industrie per la produzione di cementi in corso di costruzione nell'alto Lazio;
 - avvio del cosiddetto "cabotaggio", cioè del trasferimento di merci a medio raggio, prevalentemente con navi del tipo Ro/Ro, fra i porti italiani e fra questi e quelli stranieri più vicini, ricadenti in prevalenza all'interno del Mediterraneo, favorendo il trasporto via mare rispetto a quello, ormai saturo, per via stradale.
- il quadro morfologico evidenzia la presenza di un litorale roccioso con piccole insenature, con pochi tratti in corrispondenza delle estremità Nord e Sud che mantengono ancora la propria naturalità, modificato dalle opere del Porto Storico, dalle espansioni residenziali, dal lungomare urbano nonché dalle strutture del Porto commerciale, il quale, a seguito dei lavori attualmente in corso, si sviluppa fino alla zona de "La Mattonara", oggi notevolmente compromessa;
- la parte nord corrisponde agli insediamenti produttivi delle centrali termoelettriche Torre Valdaliga Nord e Sud, alla centrale di Fiumaretta, oggi dimessa, e ad ulteriori edifici industriali, alcuni di imponenti dimensioni;
- la pineta "La Frasca", caratterizzante del territorio agricolo a nord della centrale Torre Valdaliga, è in stato di degrado, essendo meta di attività turistiche non controllate. Il decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002 di approvazione della DEGM. prevede come compensazione la revisione del progetto di riqualificazione e

recupero ambientale della pineta attraverso l'individuazione di soluzioni che riescano a coniugare, con maggiore efficacia, le evidenti necessità di razionalizzazione della fruizione pubblica con le esigenze di valorizzazione e tutela delle risorse ambientali;

- il Porto storico è situato in corrispondenza del nucleo urbano originario, segnato da importanti resti archeologici dell'epoca romana, alcuni superstiti e altri nascosti dalle opere del dopoguerra. Sono citati nel SIA il Molo del Lazzaretto, la Darsena Romana, la Porta Livorno, le Mura del Bernini e il forte Michelangelo;
- dal punto di vista funzionale, il Porto allo stato attuale è articolato nel Porto Commerciale e Porto traghetti che investono l'area Est del Porto dalla banchina commerciale fino alla darsena Umberto I, e nel Terminal Crocieristico che si sviluppa lungo l'antemurale Colombo;
- la città consolidata e la recente espansione si sviluppano lungo la costa a Sud del centro originario, mentre lungo il litorale si trovano strutture destinate alla ricettività turistica connessa con la fruizione del mare (stabilimenti balneari, bar, ristoranti, alberghi, negozi);

CONSIDERATO CHE:

- lo SIA sottolinea l'importanza del traffico marittimo a corto raggio per l'Europa e il Mediterraneo e il ruolo strategico che assume il Porto di Civitavecchia per la portualità italiana, in quanto assume una posizione baricentrica rispetto ai porti tirrenici. A questo proposito è determinante, oltre al miglioramento della qualità dei servizi, la capacità di pianificare e realizzare per tempo adeguati interventi infrastrutturali che dovrebbero servire a spostare il traffico pesante su gomma in parte sui traghetti ed in parte sui treni;
- l'attuale sistema portuale laziale è caratterizzato essenzialmente da tre poli di movimentazione, il polo di Civitavecchia, il polo Romano (Fiumicino-Anzio) e il polo Pontino (Gaeta-Formia-Terracina);
- il Piano dello Sviluppo della Regione Lazio auspica che il Porto di Civitavecchia formi con quelli di Fiumicino e Gaeta un unico polo commerciale per il centro Italia. I traffici che interessano il Porto di Civitavecchia si distinguono in prodotti petroliferi, passeggeri internazionali – mercato crocieristico, passeggeri nazionali – cabotaggio, merci varie;
- la realizzazione della Torre petrolifera off-shore ha consentito la riconversione della Darsena Petroli per le attività commerciali. Secondo un accordo ratificato negli ultimi tempi, la boa sarà demolita all'atto dell'entrata in servizio della DEGM; tramite la boa off-shore vengono alimentati i depositi costieri delle società Enel, Interpower, Sodico, Agip Petroli, Sipic, Italtroli, che complessivamente dispongono di una capacità di stoccaggio a terra pari a circa 1.420.000 m³, nonché l'oleodotto che serve l'aeroPorto di Fiumicino;
- il polo energetico costituito dalle centrali termoelettriche assorbe una quota dei prodotti sbarcati, avviati alle centrali di Torre Valdaliga e Montalto di Castro. Il resto è assorbito dall'utenza di prodotti finiti (benzina, gasolio e kerosene) legati all'industria e alla residenza sia del Lazio che della bassa Toscana, dell'Umbria e dell'Abruzzo;

CONSIDERATO CHE:

- riguardo al traffico passeggeri, il Porto di Civitavecchia possiede una posizione di rilievo nel contesto del Mediterraneo ove intercetta il 24% del traffico complessivo ed ha una posizione di predominio nell'ambito del corridoio Tirrenico dove, invece, intercetta il 100% del traffico;
- la domanda è composta nella maggior parte da passeggeri nordamericani, cui fanno seguito quelli europei, tedeschi e britannici in particolare. Il fattore che più incide sulla massificazione del mercato è l'introduzione di vettori sempre più grandi (70.000 tons di stazza) che consentono grandi economie di scala ma che, d'altro canto, comportano la realizzazione di infrastrutture dedicate all'interno del Porto;
- il terminale crocieristico del Porto di Civitavecchia è localizzato lungo le banchine della diga foranea Antemurale Cristoforo Colombo, ed è dotato di una capacità di oltre 2000 metri lineari di banchina e di 80.000 m² di spazi retrostanti;
- il mercato dei passeggeri nazionali rappresenta uno dei punti forti del Porto di Civitavecchia, che con 1.417.660 passeggeri nazionali al 2001 si conferma quale scalo leader italiano in merito. Il traffico civitavecchiese è caratterizzato dal collegamento con la regione Sardegna che attualmente impegna tre vettori;
- particolare interesse assume il traffico di cabotaggio e lo sviluppo delle "Autostrade del Mare" al quale il

PORTO DI CIVITAVECCHIA
MARE
12/9

Porto di Civitavecchia ha volto un particolare interesse.

- il traffico di rinfuse solide, nella maggior parte sotto forma di merci in colli, piuttosto che in container nella minor parte, è caratterizzato dall'eterogeneità dei prodotti movimentati: alimentari, prodotti siderurgici, prodotti chimici ed inerti;
- a livello nazionale i maggiori scambi avvengono con le regioni confinanti: Toscana, Umbria, Abruzzo, Campania e Sardegna. A livello internazionale i paesi con i quali il Lazio verifica maggiori scambi sono Germania, Francia, Benelux, Regno Unito. A questi si aggiungano l'Africa mediterranea e centrale, l'estremo Oriente e l'America settentrionale;

CONSIDERATO CHE:

- lo studio trasportistico è stato articolato nelle seguenti attività:
 - ricostruzione della domanda di trasporto attuale e stima della domanda futura passeggeri e merci;
 - campagna di indagini sul traffico veicolare interno all'area portuale;
 - ricostruzione ed analisi dei movimenti veicolari interni al Porto;
 - ricostruzione ed analisi dell'impatto, allo stato attuale e nel medio periodo, del traffico portuale sulla viabilità cittadina;
 - studio per l'organizzazione dei movimenti e della sosta delle autovetture, dei camion e dei treni all'interno dell'area portuale.
- le simulazioni effettuate restituiscono, per ogni arco della rete viaria interna principale e con riferimento a due scenari, del giorno medio e di quello del giorno di punta, i dati relativi ai flussi giornalieri bidirezionali distinti in leggeri e pesanti, arrivando con ciò alla indicazione dei valori presenti all'Ingresso Nord ed all'Ingresso Commerciale, nonché i relativi livelli di servizio;
- lo SIA evidenzia che la relazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale per la Darsena Energetico Grandi Masse prospetta il raggiungimento di un totale di merci movimentate nel Porto di Civitavecchia al 2020 pari a 25 milioni di tonnellate annue in caso di forte domanda di carbone (che si ridurrebbero a 20 milioni, in caso di assenza di questo fattore). Tale quantitativo risulterebbe ripartito in 9 milioni di tonnellate di merci secche, 11 milioni di tonnellate di prodotti liquidi e altri energetici, 5 milioni di tonnellate di carbone. L'incremento complessivo di merci al 2020 rispetto al 1999 viene quindi quantificato nel 127%;
- lo studio analizza i «rilievi di traffico sulla viabilità interna all'area portuale e su quella esterna», i «dati storici disponibili» e la «ricostruzione ed analisi dell'impatto, alla attualità e nel medio periodo, del traffico portuale sulla viabilità cittadina»;
- si produce la stima dello scenario "basso" incrementando i traffici all'attualità secondo quanto stimato dal PGT, e di quello "alto" considerando gli effetti dei nuovi servizi che il Porto sarà in grado di offrire attraverso l'ampliamento e l'assetto previsto dal PRP 2004, ipotizzato per l'anno 2010;
- i dati che concludono lo studio con riferimento al traffico merci stimano per lo Scenario basso: circa 15.760.000 tonnellate/anno nel complesso e 7.700.000 tonnellate/anno, escludendo le rinfuse liquide, e per lo Scenario alto: circa 22.000.000 tonnellate/anno nel complesso e circa 13.000.000 tonnellate/anno escludendo le rinfuse liquide;
- i risultati dello studio, pur basandosi su analisi diverse, rispecchiano le previsioni calcolate nell'ambito dello SIA elaborato per la DEGM;
- i dati che concludono lo studio con riferimento al traffico passeggeri, sono stimati per lo scenario basso in 2.177.000 passeggeri, 548.000 autovetture di seguito, 552.000 crocieristi, e per lo scenario alto 2.555.000 passeggeri, 644.000 autovetture di seguito e 955.000 crocieristi;
- lo studio riporta «i valori dei flussi di autovetture e di camion che interessano la viabilità di connessione fra l'area portuale e la Autostrada A12 nella situazione attuale ed in quella nei due scenari di previsione. Nei periodi estivi si sottolineano le criticità della rete stradale per i flussi provenienti dalla barriera sud della A12 che sia a causa dell'incremento dei flussi previsto, anche se contenuto, sia per la tendenza all'incremento delle capacità di trasporto delle navi comporterà fenomeni di ulteriore concentrazione dei flussi. Il confronto dei dati di ingresso dalla A12 prevede su 7.000 veicoli, 6.400 dalla barriera sud e 600 dalla barriera nord. Ciò avvalorerà l'impostazione del PRP che ha lo scopo di spostare alla barriera nord i flussi di traffico;

CONSIDERATO CHE:

Porto di Civitavecchia

[Handwritten signatures and initials]

- nel corso della rivisitazione del PRP vigente sono state studiate configurazioni alternative rispetto a quella finale prescelta. Tali configurazioni non hanno riscontrato vantaggi tecnici apprezzabili. Le soluzioni alternative sono in ogni caso superate dal fatto che le opere previste dal PRP risultano, per la maggior parte, già approvate;
- la definizione dell'assetto portuale conseguente alla riorganizzazione prevista dal PRP 2004 segue il seguente schema:

Funzione	Aree funzionali	
Commerciale	Attuale	Localizzazione presso la banchina commerciale e le banchine Compagnia Roma e Albicini, affaccianti sulla darsena Albicini
	PRP 2004	Realizzazione del Terminal Commerciale (C1, C2 e C3), in posizione baricentrica rispetto alla nuova configurazione portuale ed in diretta connessione con l'Ingresso Commerciale, dove trasferire la quota parte delle attività commerciali oggi operanti sulle banchine Compagnia Roma e Albini. Superficie complessiva dell'ambito 634.000 m ² per le aree a terra.
Industriale	Attuale	Torre off-shore dove attraccano le navi petrolifere connesse ai depositi costieri dell'oleodotto Italtipetroli, dei quali peraltro è stata avanzata l'ipotesi di dismissione
	PRP 2004	Tre aree: <ul style="list-style-type: none"> • Area ENEL IA2: localizzata alla estremità Nord del Porto banchina Energetica-Grandi masse, è dedicata alle attività di ENEL. Superficie di 18.700 m²; • Area IA1 – Area cantieristica navale: localizzata alla estremità Nord del Porto a ridosso della Darsena Energetica-Grandi masse, è dedicata alla cantieristica navale per imbarcazioni di piccola e media dimensione, ed è dotata di un proprio affaccio sullo specchio acqueo di detta darsena. Superficie 42.000 m²; • Area IA2 – Area produttiva connessa ai traffici portuali: localizzata lungo il confine portuale tra Ingresso Nord ed Ingresso Commerciale, è dedicata ad attività industriale e/o artigianali connesse alla movimentazione e trasformazione delle merci. Superficie 257.500 m²
Diportistica	Attuale	Localizzazione presso la Darsena Romana e la Darsena Vespucci
	PRP 2004	Porto storico. Superficie complessiva dell'ambito 237.200 m ²
Passeggeri - traghetti	Attuale	Localizzazione Darsena Petroli, Traianea ed Umberto I
	PRP 2004	Realizzazione della nuova Darsena Traghetti (PT), dedicato alle diverse tipologie di traffico (varie, container, rinfuse solide), al fine di incrementare la estensione delle banchine e delle aree a terra rispetto alla attualità. Superficie complessiva dell'ambito 336.600 m ²
Passeggeri - crociere	Attuale	Promisqua
	PRP 2004	Realizzazione del Terminal Crociere , attraverso l'ampliamento verso mare dell'antemurale Colombo e la sostituzione delle darsene Petroli, Albicini e Vespucci. Superficie complessiva dell'ambito 237.000 m ²
Servizi portuali	Attuale	Localizzazione presso Darsena Romana
	PRP 2004	Realizzazione nuova Darsena Servizi , all'interno della quale è prevista la localizzazione delle autorità di pubblica sicurezza e della flotta peschereccia locale. Superficie complessiva dell'ambito 195.500 m ²
Sistema mobilità interna	Attuale	Relativa agli accessi e a carattere provvisorio nel lato nord
	PRP 2004	<p>Sistema viario</p> <p>Realizzazione di due assi ed altrettante "Aree cerniera", queste ultime intese come punti di snodo del traffico portuale nelle quali sono presenti attività di controllo e sicurezza, e parcheggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viabilità Nord-Sud tra l'ingresso Nord e quello Commerciale, a servizio delle diverse aree funzionali con schema distributivo a pettine; • Viabilità di servizio tra l'ingresso Commerciale e quello Vespucci, con diramazione sino all'attuale ingresso Fortezza: • Area Cerniera Ingresso Nord • Area Cerniera Ingresso Commerciale <p>Sistema ferroviario</p> <p>Infrastrutturazione ferroviaria di Piano prevista in una area di competenza FS a tergo dell'Ingresso Nord e comprendente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuova stazione • Fascio binari di appoggio ai binari operativi di banchina

PORTO MARE
CO
VAS
112/a

- la configurazione del PRP 2004 sopradescritta si completa con la Darsena Energetica Grandi Masse e l'Area polifunzionale costituita dalla retrostante banchina per una superficie complessiva pari a 1.103.000 m²; tale darsena, promossa dalla Compagnia Porto di Civitavecchia, accoglie i flussi di traffico connessi all'utilizzo del carbone per la produzione energetica e possiede una rilevanza strategica ai fini dello sviluppo del Porto anche in relazione ai traffici commerciali. Nella schedatura delle aree territoriali ed ambiti componenti il Porto Commerciale, si evince difatti che la componente funzionale caratterizzante di tale area è costituita dalla funzione commerciale (C) e da quella industriale (IA);
- nelle linee generali il PRP 2004 prevede la infrastrutturazione portuale del tratto di costa tra la zona delle centrale ENEL Torre Valdaliga ed il Porto storico, ed una configurazione funzionale articolata in funzione della quale l'arco compreso tra la Darsena Energetica Grandi Masse ed il Porto storico è destinato alle funzioni commerciali, industriali e traghetti, l'antemurale Colombo alla funzione croceristica, ed il Porto storico a quella diportistica;

CONSIDERATO CHE:

- per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale del PRP 2004, lo studio evidenzia che l'accessibilità a Civitavecchia e al Porto è attuata dalla **Strada Statale Aurelia (SS 1)** che corre parallela alla costa transitando nell'abitato, nonché dalla **Autostrada A12 (Roma-Civitavecchia)** che si collega alla viabilità locale con due svincoli Nord e Sud;
- l'accesso al Porto commerciale avviene attraverso tale **raccordo autostradale Civitavecchia-Viterbo** che ha inizio in corrispondenza dell'intersezione tra A12 e Strada Aurelia e sviluppandosi interamente a Nord dell'abitato di Civitavecchia entra in area portuale in corrispondenza del fosso Fiumaretta - Varco Commerciale;
- di particolare interesse ai fini del miglioramento della funzionalità della rete viaria è la **strada Mediana** che corre parallelamente alla costa in posizione intermedia tra l'Aurelia e il raccordo Civitavecchia-Viterbo. Nelle previsioni del vigente PRG essa è destinata a proseguire il suo corso verso Nord e, attraversata la zona industriale, a ricollegarsi nuovamente alla via Aurelia;
- nell'ottica del miglioramento dei collegamenti del Porto con il Nord Italia si colloca il completamento dell'autostrada A12 nel tratto compreso tra **Livorno e Roma**, mentre in relazione alla connessione con il centro Italia è auspicabile il completamento del **Raccordo Orte - Viterbo - Civitavecchia** nel tratto Viterbo Civitavecchia;
- Il miglioramento dei collegamenti **in direzione Sud** necessita di due interventi a livello locale:
 - il Collegamento Trasversale **Bretella Nord**, Piastra Logistica - Porto - Varco Nord, la cui realizzazione è stata di recente intrapresa dal Comune di Civitavecchia;
 - il Passante Civitavecchia - A12 - Porto - Varco Commerciale, denominato **Bretella Sud**, il quale ha lo scopo di connettere l'autostrada A12 con un percorso analogo a quelli della Via Terme di Traiano, raggiungendo il Raccordo Civitavecchia Viterbo all'incirca all'altezza dell'incrocio con la Via Mediana. Ad essa spetterebbe il compito di supportare il traffico veicolare proveniente da Roma, per lo più legato ai traghetti, che ad oggi si concentra in parte lungo la Via Terme di Traiano e in parte lungo l'Aurelia, generando le purtroppo note situazioni di congestione. Per la realizzazione di questa opera è stata predisposta una bozza di Accordo tra le varie Amministrazioni ed Enti interessati (APC, Comune di Civitavecchia, Provincia, ANAS, Autostrade);
- per quanto concerne i collegamenti ferroviari, il Porto di Civitavecchia è servito da:
 - la linea ferroviaria Roma-Pisa (stazione di Civitavecchia) che corre in direzione Nord-Sud, parallela alla costa;
 - la linea ferroviaria Civitavecchia - Capranica, parzialmente dismessa, con un tratto in uso adibito al trasferimento di automobili dal Porto commerciale ad un'area industriale retrostante (Area DECAR);
- di concerto con Ferrovie dello Stato, si prevede la realizzazione di una nuova stazione merci e passeggeri alle spalle del Varco nord, denominata Torre Valdaliga, e un nuovo fascio binari di servizio realizzati esternamente all'area portuale, nell'area di pertinenza delle FS;

Porto di Civitavecchia

[Handwritten signatures and initials]

- il Porto di Civitavecchia è punto di partenza di quattro condotte per il trasporto di prodotti petroliferi dirette all'AeroPorto Leonardo da Vinci, ai depositi costieri locali e Roma, in località Pantano e Ponte Galeria;
- Gli ambiti del PRP 2004 si articolano in due macroaree:
 - Porto Commerciale, con accesso da Nord, interamente destinata alle attività commerciali, articolato nelle aree territoriali: Area Enel; Area Cantieristica Navale; Darsena Energetica Grandi Masse; Darsena Servizi; Area produttiva connessa ai traffici portuali; Darsena Traghetti; Aree Cerniera; Terminal Commerciale; Terminal Crocieristico; Area Authority Trade Center
 - Porto Storico, accessibile da Sud, destinata alla nautica da diPorto ed ospitante funzioni di tipo urbano.
- Per ciascuna delle area territoriali – ambito – il Piano definisce localizzazione, ruolo, componente/i funzionale caratterizzante/i ed ammesse nonché i dati di quantità, ossia la superficie complessiva d'ambito, le informazioni relative alle opere a mare e/o quelle relative alle opere a terra, come riportato nell'Allegato 6 del PRP 2004, Normativa tecnica di Attuazione, Capo VI – Prescrizioni Tecniche;
- per le opere a mare, in linea generale, il PRP 2004 fornisce superficie e fondale dello specchio acqueo, lunghezza e profondità del fronte di accosto, tipo di naviglio accolto;
- in relazione alle opere a terra sono definite le quantità edificabili espresse tramite il rapporto di copertura max, dato dal rapporto in percentuale tra l'area di concentrazione dei volumi e la superficie complessiva d'ambito; le aree di sosta dedicate; le prescrizioni tecniche riguardanti l'altezza degli edifici (H), la distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA), la distanza dai confini e dalle recinzioni (DC), la distanza degli edifici dalla viabilità stradale (DS) e, infine, la distanza degli edifici dalla viabilità ferroviaria (DF);
- per quanto concerne l'edilizia esistente, il PRP 2004 distingue tra gli edifici e/o manufatti a servizio dell'attività portuale ed edifici e/o manufatti storici; nel caso dei primi sono consentiti tutti i tipi di intervento (manutenzione ordinaria, straordinaria, ristrutturazione, demolizione, ampliamento, nel caso degli edifici storici vincolati ai sensi della legge 1089/39, il PRP 2004 definisce una serie di interventi di ristrutturazione finalizzati al recupero e alla valorizzazione;

VALUTATO CHE:

- in merito agli aspetti urbanistici il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'ambito del Voto 209/2004, chiede un'attenta disamina delle dimensioni e volumetrie degli edifici, in considerazione della vicinanza del centro storico della città, e specifiche intese e concertazioni con il Comune e con gli organi di tutela sulla pianificazione attuativa, prevedendo la revisione e riduzione degli indici edificatori, al fine di diminuire l'impatto delle nuove volumetrie edilizie e di conseguire una maggiore sostenibilità ambientale;
- nell'ambito delle integrazioni di dicembre 2008 è stata presentata una relazione integrativa delle opere in fase di progettazione che presenta una descrizione delle opere marittime, in termini di caratteristiche fisiche-dimensionali e di modalità realizzative. Per quanto concerne le opere ex legge obiettivo, i progetti definitivi delle opere del I lotto funzionale sono stati già approvati dal CIPE mentre sono in fase di ultimazione i progetti definitivi delle restanti opere di cui sono stati approvati dal CIPE i progetti preliminari; le caratteristiche di tali opere sono state già valutate nelle relative procedure di approvazione;
- nell'ambito delle integrazioni di dicembre 2008 l'Autortà Portuale ha fornito le caratteristiche fisiche-dimensionali ed i particolari costruttivi relativamente alle tre opere non comprese tra quelle approvate con la procedura della legge obiettivo: ossia del secondo prolungamento di ulteriori 400 m dell'antemurale Colombo, dell'ampliamento dell'antemurale Colombo e della realizzazione del molo della banchina commerciale;

CONSIDERATO CHE:

- in merito alla viabilità di ingresso al Porto Industriale, la pianificazione individua nell'Ingresso Commerciale e nell'Ingresso Nord i due punti principali di accesso alle "Aree Cerniera" del nuovo Porto, presso le quali si svolgono le prime attività di dogana, sicurezza e controllo del traffico e dalle quali si sviluppa la viabilità principale interna al Porto, di circa 1,8 km, a due corsie per senso di marcia; lo svincolo in corrispondenza alla darsena traghetti evita interferenze con il tracciato della linea ferroviaria interna del Porto collegata con la nuova stazione Valdaliga;
- i collegamenti principali con il Porto Storico rimangono quelli attualmente presenti;



 MARE

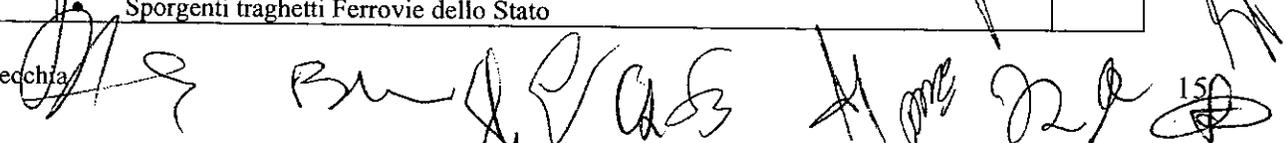
 VAS

- la viabilità minore realizzata all'interno dell'area portuale viene distinta fra quella afferente il Porto industriale e quella a servizio del Porto storico, tenendo conto questioni legate alla funzionalità e alla sicurezza della circolazione;
- i parcheggi sono stati dimensionati sulla base del piano di sviluppo del Porto ed al numero di accosti previsti per le varie banchine, anche in relazione alla presenza contemporanea di più unità navali. I parcheggi sono previsti soprattutto in prossimità delle aree doganali, aventi funzione di area per il controllo doganale ed area di attesa per i veicoli destinati all'imbarco. Si prevedono i seguenti parcheggi per il Porto commerciale per un totale di 124.100 mq corrispondente a circa 750-800 stalli:
 - PA 1.1 Cerniera Sud Dogana Sud 22.800
 - PA 1.2 Cerniera Sud Dogana Sud 6.600
 - PA 1.3 Cerniera Sud Rotatoria R1 37.500
 - PA 1.4 Cerniera Sud Rotatoria R1 13.100
 - PA 1.5 Zona Sud Rotatoria R1 1.000
 - PA 2.1 Cerniera Nord Dogana Nord 9.000
 - PA 2.2 Cerniera Nord Dogana Nord 7.900
 - PA 2.3 Cerniera Nord Rotatoria R2 6.800
 - PA 2.4 Zona Nord Rotatoria R3 19.400
- altre aree destinate a parcheggio si prevedono in prossimità dell'Authority Trade Center (5.000 mq) e dell'Ingresso Vespucci (15.000 mq). Ulteriori aree si prevedono inoltre in corrispondenza delle banchine e dei terminal, in specifici punti che andranno individuati e definiti in base alle attività di gestione ed esercizio dei singoli moli;
- la viabilità all'interno del Porto storico dovrà essere limitata ai mezzi di servizio e di soccorso nonché ai mezzi privati adibiti ai rifornimenti per le imbarcazioni da diPorto che potranno sostare negli appositi parcheggi a tempo; il progetto propone 6 parcheggi interrati, per una superficie totale pari a 36.150,36 mq;

CONSIDERATO CHE:

- la realizzazione delle opere è prevista in 3 fasi secondo il seguente schema che considera come fase 1 quella attuale:

Tipologie di interventi	Localizzazione	Fase
Costruzione opere marittime	<ul style="list-style-type: none"> • Darsena Energetica Grandi Masse • Prolungamento primo tratto antemurale Colombo • Ampliamento antemurale Colombo • Ponte di collegamento con antemurale Colombo • Darsena Traghetti • Darsena Servizi 	1
	<ul style="list-style-type: none"> • Diga foranea di protezione dell'apertura Sud (bacino Umberto I) 	2
	<ul style="list-style-type: none"> • Prolungamento secondo tratto antemurale Colombo • Sporgente terminal crocieristico 	3
Edifici in costruzione	<ul style="list-style-type: none"> • Torre di Controllo; 	1
Dragaggi	<ul style="list-style-type: none"> • Darsena Energetica Grandi Masse: approfondimento alla - 5,00, alla - 16,00 (area di banchina) ed alla - 18,00 (bacino di evoluzione) m. s.l.m.m. • Canale di accesso Nord: approfondimento alla - 18,00 (tratto antistante darsena traghetti) m. s.l.m.m. • Darsena Traghetti: approfondimento alla - 10,00 (area di banchina) ed alla - 15,00 m. s.l.m.m. • Darsena Servizi: approfondimento alla - 6,00 m. s.l.m.m. 	1
	<ul style="list-style-type: none"> • Bacini Terminal Crociere e Terminal Commerciale: approfondimento alla - 13,50 ed alla - 15,00 m. s.l.m.m. 	3
Opere marittime in demolizione	<ul style="list-style-type: none"> • Opera di difesa dell'attuale darsena "La Mattonara" 	1
	<ul style="list-style-type: none"> • Banchina in corrispondenza dell'apertura Sud 	2
	<ul style="list-style-type: none"> • Sporgenti Darsena Petroli • Sporgenti Darsena Albicini 	3
	<ul style="list-style-type: none"> • Sporgenti traghetti Ferrovie dello Stato 	





DEI
C
dell'7
Commissione
Vice
Cristoforo
001.

Edifici in demolizione	<ul style="list-style-type: none"> • edifici e/o manufatti a tergo della Darsena Energetica Grandi Masse; • edifici e/o manufatti a ridosso della Darsena Romana; • edifici e/o manufatti a ridosso del Forte Michelangelo; • Terminal Bramante; • Edifici e/o manufatti situati lungo il tratto Sud dell'Antemurale C.Colombo; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • oleodotto Italtroli: depositi costieri; • edifici e/o manufatti situati lungo la Darsena Albicini; • edifici e/o manufatti zona Nord della Darsena Romana; • edifici e/o manufatti zona a ridosso della Darsena Romana; 	2
	<ul style="list-style-type: none"> • edifici e/o manufatti a tergo sporgente Terminal Crocieristico; • edifici e/o manufatti posti a Nord della Darsena Romana; • edificio Guardia Costiera situato nel Porto Storico; 	3
Edifici o manufatti da ristrutturare	<ul style="list-style-type: none"> • Darsena Romana; • Porta Livorno e Rocca adiacente; • Forte Bramantesco; 	3
Realizzazione infrastrutture viarie e ferroviarie	<ul style="list-style-type: none"> • Varco Nord ingresso DEGM • Rampe Nord Ingresso Commerciale • Parco ferroviario • Stazione ferroviaria e fascio binari di appoggio esterni all'area portuale (in prossimità dell'ingresso Nord) 	1
	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilità interna 	2

- si prevede l'allestimento di un'area di cantiere principale alle spalle della darsena traghetti, per tutta la durata dei lavori e l'allestimento di cantieri temporanei in prossimità delle opere da realizzare per ciascuna fase;

VALUTATO CHE:

- la maggior parte degli interventi risulta nella fase 1; l'orizzonte assunto per la conclusione delle opere è quello del anno 2010, ma tale orizzonte si assume come indicativo, in quanto nei fatti è ampiamente superato dai ritardi intervenuti nell'approvazione dei progetti; la realizzazione di una gran parte delle opere segue le delibere CIPE di approvazione dei progetti e dei relativi finanziamenti;
- anche nel Voto n. 209/2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si notano le lungaggini nell'approvazione degli strumenti di pianificazione che *"per la complessità e la durata del loro procedimento di formazione, finiscono spesso con l'essere superati dalle esigenze reali prima ancora che il procedimento stesso di concluda e, quando tali esigenze lo richiedano, vengano preceduti dalla progettazione delle opere che essi stessi avrebbero dovuto programmare"*;

CONSIDERATO CHE:

- le principali differenze intercorrenti tra le scelte di pianificazione del PRP vigente, come approvato con procedura di VIA, rispetto al PRP 2004, sono sintetizzate come segue:
 - a) prolungamento per circa 413 m della diga foranea con una rotazione di circa 22° rispetto all'allineamento esistente. Tale prolungamento è stato approvato, anche come progetto definitivo, tra le opere strategiche. **Il PRP 2004 prevede un ulteriore prolungamento di ulteriori 400 m circa;**
 - b) **ampliamento della diga foranea.** Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La problematica dei rischi dovuti al fenomeno del sormonto è stata approfondita;
 - c) apertura di un canale nella diga di separazione tra Porto Commerciale e Porto Storico ai fini di sicurezza e di ricircolo delle acque e costruzione di un ponte mobile. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche. I rilievi sollevati dal Consiglio Superiore LLPP sono stati approfonditi;
 - d) rettificazione della diga foranea, ai fini di una più sicura navigabilità dei mega-yacht, in luogo dell'andamento ad S previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche;
 - e) modifica planimetrica della parte Sud della banchina commerciale e approfondimento del livello del fondale del canale interno alla - 15,00 s.l.m.m. in luogo della - 13,50 s.l.m.m. previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche.
 - f) **allargamento del moletto di sopraflutto** della zona terminale lato Nord della banchina polifunzionale container e rinfuse. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;
 - g) inserimento nella zona de "La Mattonara" della Darsena Traghetti, della Darsena Servizi. Le

ERO DF
DEL TE
ione Te
nabi
foro
0014

a cassoni cellulari su scanno di imbasamento.

- la realizzazione delle opere previste nel nuovo PRP comporterà l'utilizzo di materiali naturali provenienti da cave e da dragaggi demolizioni e salpamenti anche di altre opere in corso di realizzazione nell'ambito portuale; il progetto prevede il riutilizzo di tutto il materiale proveniente da dragaggi e demolizioni di opere esistenti;
- il progetto nell'assetto finale prevede un volume totale di materiali da reperire per i riempimenti pari a 8.122.737 mc, di cui solo 854.464mc da cava. Inoltre si prevede l'utilizzo di 2.622.000 mc di massi naturali o pietrame, di cui 2.372.000 mc da cava e 250.000 mc da salpamenti;
- il progetto del PRP recepisce i dati dei dragaggi e dei bilanci dei materiali approvati nell'ambito dei pareri DEC VIA 6923/2002, relativo alla DEGM e DEC VIA 0680/2003 relativo alla centrale ENEL, delle delibere CIPE di approvazione delle opere della Legge obiettivo e dei progetti definitivi approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

CONSIDERATO CHE:

- l'analisi effettuata per l'individuazione delle cave di prestito inerenti il fabbisogno per la tipologia dei materiali di progetto, ha esaminato le attività estrattive autorizzate presenti nelle province di Roma e Viterbo ed ha individuato un ambito geografico congruo, tale da contenere i tempi di trasporto escludendo nel contempo eccessivi concentramenti di traffico;
- nei territori comunali limitrofi sono state individuate 16 cave autorizzate che per attrezzature installate e natura dei litotipi coltivati sono in grado di fornire nei volumi e nelle tipologie (tout-venant e massi naturali delle varie categorie) tutti i materiali naturali previsti dal progetto. In particolare il solo settore più prossimo al Porto, compreso tra Cerveteri e Tarquinia, è in grado di fornire volumi autorizzati pari a circa 5.400.000 m³ e ulteriori 1.000.000 m³ sembrano essere in corso di autorizzazione;

VALUTATO CHE:

- allo stato attuale risulta evidente la disponibilità delle cave individuate nell'ambito dello studio; tuttavia, vista la consistenza delle opere e dei conseguenti tempi lunghi di attuazione del PRP, anche in considerazione della subordinazione ai finanziamenti dilazionati della legge obiettivo, si ritiene opportuna una verifica all'atto di realizzazione di ciascuna opera, prescrivendo che i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità. Inoltre i progetti esecutivi dovranno contenere il progetto delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata;
- in considerazione che non risultano presenti nello SIA riferimenti circa le interferenze che il trasporto dei materiali può comportare sia in termini di modifica dei livelli di servizio sulla rete viaria interessata che di implicazione sulle matrici ambientali, si ritiene indispensabile un continuo monitoraggio durante le attività di cantiere sia sui flussi di traffico sulla rete viaria che sulle componenti ambientali atmosfera e rumore, come peraltro già prescritto dai decreti VIA e dalle delibere CIPE per le opere della legge obiettivo;
- l'analisi ambientale della cantierizzazione ha elencato i potenziali impatti ambientali correlati alla fase di costruzione delle opere, riconducibili soprattutto all'inquinamento atmosferico ed acustico da traffico e alla risospensione di materiali dalle attività di dragaggio;
- le mitigazioni suggerite dallo studio da tener presenti nello svolgimento delle varie attività di cantiere, prima di iniziare i lavori, durante i lavori e a fine lavori, devono essere inserite negli Capitolati d'appalto e negli oneri contrattuali dell'appaltatore;

CONSIDERATO CHE:

- per quanto riguarda i rifiuti, la gestione dei rifiuti prodotti in ambito portuale, è attuata sulla base del "Regolamento portuale dei servizi di pulizia e raccolta rifiuti", mentre la gestione dei rifiuti e dei residui del carico provenienti dalle navi facenti scalo in Porto è regolata dal Piano ex art. 5 del D. Lgs. 24.06.2003, n.182 approvato con Delibera del Comitato Portuale n. 43 del 28.06.2004; i servizi relativi alla gestione dei rifiuti sono stati impostati tenendo conto dell'ampliamento del Porto;
- l'analisi costi e benefici dell'intervento ha rilevato un'elevata redditività economico-sociale dell'intervento

 S. MARE
spa

proposto, indicando che, in termini reali, il progetto dà luogo ad una accumulazione di benefici netti attualizzati in fase di regime di oltre 1,3 miliardi di Euro, a fronte di un costo attualizzato di investimento di circa 282 milioni di euro;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

- le problematiche ambientali, per ciascuna componente, sono state analizzate nell'ambito dello SIA a partire dalla definizione dello stato zero di riferimento, stimando gli impatti attesi nella situazione a regime;

ATMOSFERA

- Lo studio è stato articolato nelle seguenti fasi operative:
 - descrizione degli agenti inquinanti prodotti dal traffico veicolare e marittimo;
 - individuazione delle sorgenti di inquinanti atmosferici attualmente presenti nell'area di indagine;
 - determinazione dei fattori di emissione delle sorgenti emmissive;
 - caratterizzazione meteorologica dell'area di indagine;
 - applicazione del modello dispersivo gaussiano ISC AERMOD VIEW per la determinazione dei carichi inquinanti ante e post-operam;
 - valutazione degli effetti indotti dalla realizzazione degli interventi progettuali nell'area.
- le condizioni meteo prese in considerazione sono riferite ai periodi 13-14 Dicembre 2001 e 10-11 Luglio 2004, le cui variabili meteorologiche sono state ritenute dallo studio ben caratterizzanti delle condizioni climatiche dei rispettivi periodi;
- per mancanza di riferimenti temporali e tecnici, lo studio ha utilizzato in maniera qualitativa le 13 centraline ENEL di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico, di cui tre, corrispondenti alle stazioni di Fiumaretta, Villa Albani e via Isonzo, ricadono nell'area oggetto di analisi;
- la caratterizzazione della qualità dell'aria ha fatto riferimento alla zonizzazione del territorio regionale, di cui alla delibera n. 763/2003, ai sensi della quale il comune di Civitavecchia è classificato come Classe 2 "Comuni nei quali almeno un inquinante è stato valutato tra il limite di legge aumentato del margine di tolleranza e il limite di legge";
- ai fini della valutazione degli impatti sono state effettuate simulazioni, prendendo in considerazione le sorgenti da traffico veicolare stimate per l'ora di punta e quelle portuali di un scenario di presenza in concomitanza di imbarcazione nell'area navigabile, riferite al traffico merci e passeggeri, rilevando gli impatti delle concentrazioni complessive, valutate rispetto alla media oraria, prodotte da dette sorgenti nello scenario ante operam ed in quello post operam; per la stima del traffico veicolare: è stata utilizzata la metodologia COPERT, mentre per quello marittimo la metodologia MEET, raddoppiando il numero delle navi di riferimento; per la definizione dei recettori è stata utilizzata una maglia rettangolare 290 x 315 m, per un totale di 441 recettori;
- la quantificazione delle sorgenti nello studio previsionale appare diversificata in ragione della tipologia di traffico veicolare per l'ora di punta del periodo invernale e per quella del periodo estivo, in funzione delle due condizioni meteo e dei volumi di traffico;
- per lo scenario ante operam è stato considerato il traffico delle strade SS1, raccordo Civitavecchia-Viterbo, Via Terme di Traiano, Via Mediana, mentre per lo scenario post operam è stato tenuto conto della realizzazione della Bretella Nord e Sud, del prolungamento Via Mediana e della viabilità interna;
- lo studio evidenzia che i risultati delle modellazioni hanno rilevato concentrazioni di monossido di carbonio modestamente basse, sia in estate che in inverno, valori di picco per le concentrazioni di NOx che superano di pochi microgrammi le concentrazioni limite dei livelli di attenzione ma rientrano abbondantemente in quelli di qualità e valori di concentrazione oraria al di sotto dei limiti di legge per le polveri sottili;
- le conclusioni dello studio evidenziano per il funzionamento del Porto a regime che sia le nuove arterie viarie, sia il presumibile aumento del traffico mercantile all'interno del bacino portuale, non producono

nuove situazioni di criticità per la qualità dell'aria;

VALUTATO CHE:

- il riferimento all'anno 2010 per lo scenario dei completamento delle opere, ampiamente superato a causa dei ritardi per l'approvazione dei progetti, si prende in considerazione solo come indicativo per poter rappresentare lo scenario della messa in esercizio del Porto nell'assetto finale;
- il quadro fondamentale inalterato dei valori di concentrazione dei principali inquinanti rilevato dallo studio, tra ante operam e post operam, è dovuto soprattutto alle misure di fluidificazione del traffico prese sia dall'Autorità Portuale che dal Comune di Civitavecchia;
- un fatto incontestabilmente positivo è quello legato al miglioramento della qualità dell'aria delle zone maggiormente urbanizzate proveniente dallo spostamento verso nord delle attività portuali di maggior fastidio ed impatto;
- allo scopo di verificare la qualità dell'aria sia nel periodo della realizzazione delle opere sia nella fase di funzionamento a regime del Porto e appurare il rientro delle emissioni reali nei valori limite normativi, con i tempi di mediazione ivi previsti, anche in considerazione della recente DGR Lazio del 23 giugno 2008 e anche in considerazione del fatto che i lavori iniziano in concomitanza con la realizzazione delle opere viarie da parte del comune di Civitavecchia, si ritiene opportuno prevedere un monitoraggio continuo sui punti significativi della viabilità esistente, interna ed esterna al Porto, anche per poter valutare il fondo atmosferico locale, gli apporti di inquinamento del Porto e di altre sorgenti industriali presenti, tra le quali la centrale ENEL;
- tutti i decreti VIA già emessi e le delibere CIPE, relative al PRP vigente e alle opere, prescrivono piani di monitoraggio della qualità dell'aria e pertanto occorre prescrivere un sistema di monitoraggio complessivo in grado di caratterizzare sia le concentrazioni globali sia i contributi del Porto, al fine di rendere più efficaci gli eventuali interventi di contenimento;
- come è noto da recenti agenzie stampa, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha messo in atto un programma di sviluppo energetico del Porto che prevede un ampio utilizzo di energia derivante da fonti rinnovabili con la realizzazione di impianti fotovoltaici ed eolici e l'adozione di particolari sistemi di illuminazione dell'area portuale; nell'ambito di tale programma, Enel e Autorità Portuale, con il supPorto tecnico di Fincantieri, hanno progettato un impianto pilota (High Voltage Shore Connection) per l'alimentazione elettrica di una banchina per navi da crociera all'ormeggio nel Porto; tale programma di elettrificazione della banchina creerà una significativa riduzione delle emissioni inquinanti delle navi;
- per quanto riguarda gli ossidi di zolfo la normativa vigente prevede un abbassamento del tenore di zolfo dei combustibili generalmente utilizzati nelle navi, ed in particolare la Direttiva Comunitaria 32/99/CE obbliga gli Stati membri a ridurre il tenore di zolfo dei combustibili navali al 1,5% in massa, già dal 2006, mentre il d.lgs 9-novembre 2007, n. 205, di attuazione della direttiva 2005/33/CE, prevede dal 1° gennaio 2010 l'utilizzo di combustibili con tenore di zolfo non superiore all'1,5% in massa per il mare aperto e al 0,1% per le navi in ormeggio;

CONSIDERATO CHE:

RUMORE E VIBRAZIONI

- i passi fondamentali compiuti nello studio di impatto acustico possono essere così schematizzati:
 - analisi delle caratteristiche principali del progetto ai fini della produzione del rumore, ed individuazione delle sorgenti fisse e mobili;
 - analisi degli strumenti urbanistici e di pianificazione e programmazione ambientale vigenti a livello locale, in particolare, la destinazione d'uso del territorio dove si collocano le sorgenti e loro estensione. Tale analisi non si è riferita solo al piano regolatore previsto dalla zona, ma anche alla relativa zonizzazione acustica;
 - analisi dell'ambiente acustico in esame, tramite una campagna di misurazioni fonometriche estesa alla zona oggetto del progetto, condotta con tecnica spaziale e temporale e con strumentazione conforme al D.M. 16/3/98;
 - analisi del rumore ambientale nella situazione ante operam e post operam estesa alle zone interessate dal progetto e suo intorno significativo, con l'utilizzo del codice di calcolo Mitrha versione 4.00;

DELL'AMMINISTRAZIONE REGIONALE DEL LAZIO
COMMISSIONE REGIONALE AMBIENTE
VIA ...
tel. ...
0014

88
ARE
21

- o analisi degli impatti, valutati impiegando la differenza emergente tra gli scenari ante e post simulati, come indicatrice sui livelli acustici misurati;
- o analisi delle eventuali necessità di mitigazione degli impatti ed eventuali indicazioni di modifiche progettuali o di tipologie di intervento di bonifica;

- lo scenario acustico dello stato ante operam preso a riferimento è identico a quello relativo allo stato ante-operam misurato e simulato nello Studio di Impatto Acustico del progetto preliminare delle Opere Strategiche, realizzato nell'anno 2003, e a quello dello studio per il rapporto di ottemperanza redatto nel 2005. Le misure fonometriche sono state effettuate in un'apposita campagna sia in periodo diurno che in periodo notturno;
- i rilevamenti hanno riguardato n. 48 stazioni di misura in periodo diurno con $T_m = 20$ minuti, di cui n. 22 stazioni effettuate in 2 serie; n. 22 stazioni di misura in periodo notturno, condotte con $T_m = 20$ minuti nelle stazioni in cui sono stati effettuati i rilievi su due serie; n. 2 stazioni di rilevamento con $T_m = 7$ gg; n. 9 stazioni per il rilevamento di specifiche attività lavorative portuali; per un totale di 103 rilievi si è misurato per un tempo complessivo di n. 370 ore;
- le postazioni di misura fonometrica sono state scelte sulla base dell'analisi del territorio nella configurazione attuale, nonché sulle indicazioni fornite dagli elaborati di progetto, relativamente alla specifica zona di realizzazione del Porto ed alla posizione delle infrastrutture di trasporto attuali ed in progetto. In generale le stazioni di misura sono state effettuate nella fascia territoriale a cavallo della SS1 Aurelia, comprendendo quindi la fascia portuale nell'intorno del suo confine e la fascia a destra di quest'ultimo relativa all'area urbana e verso nord alla zona industriale;
- lo studio ha riportato le tabelle di sintesi con i valori di livello registrati in ogni stazione, per gli intervalli temporali di rilevamento; le sorgenti sonore sono riconducibili a traffico ferroviario, traffico veicolare leggero e pesante, sia in ambito portuale che extra-portuale, traffico veicolare urbano locale, costituito da mezzi leggeri privati, transito marittimo in banchina, relativi ai piccoli cantieri di rimessaggio imbarcazioni, attività portuali riconducibili in generale alla movimentazione delle merci;
- per quanto riguarda le sorgenti extraportuali, il clima acustico attuale evidenzia i livelli acustici maggiori in prossimità delle attuali arterie viarie extraportuali connesse sia alle attività portuali, sia e soprattutto al traffico urbano; sostanzialmente, i livelli di rumore generati da tale viabilità aumentano il clima acustico tanto da superare i valori limite previsti dal D.P.C.M. 14/11/97 per le varie classi in cui il territorio ricade;
- le misurazioni condotte in prossimità delle attività intraportuali verificano un clima acustico mai superiore a 70 dB(A) se non per la movimentazione di materiali ferrosi che sfiora gli 84 dB(A); in quest'ultimo caso deve notarsi che la misurazione è stata effettuata proprio nel raggio di azione della benna e che la lavorazione si svolgeva in banchina, quindi ben lontano da edifici ad uso abitativo;
- secondo le analisi svolte, la rumorosità delle attività intraportuali, soprattutto effettuate nelle aree verso mare, non può per il fattore distanza, deteriorare il clima acustico ai ricettori extraportuali abitativi, già pesantemente immersi nel clima acustico del traffico veicolare;
- ai fini della valutazione degli impatti sono state effettuate simulazioni con il codice di calcolo *Mithra*;
- per la caratterizzazione della situazione ante operam è stata considerata la rete esterna di adduzione con flussi di traffico nell'ipotesi invernale ed estiva del giorno medio con riferimento alla velocità; le navi all'attracco sono state ipotizzate su tutte le banchine a saturazione della capacità attuale con livello di emissione potenza sonora $L_w = 87$ dB(a)/m; il traffico ferroviario è stato considerato di tipo commerciale con livello di emissione $L_w = 67$ dB(a)/m;
- per la simulazione della situazione post operam sono state considerate la rete esterna di adduzione e la rete interna con flussi giornalieri bidirezionali del giorno di punta; la localizzazione delle navi su tutte le banchine a saturazione della capacità di progetto con livello di emissione potenza sonora $L_w = 87$ dB(a)/m; navi in avvicinamento pari a 2 sorgenti nel canale di accesso al Porto commerciale e 1 sorgente nel Porto storico; il traffico ferroviario è stato considerato sempre di tipo commerciale con livello di emissione $L_w = 67$ dB(a)/m;
- sono state individuate due tipologie di recettori:
 - o Recettori in facciata all'edificato esistente, già considerati nel rapporto di ottemperanza allo SIA opere strategiche (da R1 a R100):

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number 21.

- Ricettori in campo libero corrispondenti ai punti di stazione di rilevamento fonometrico (da R148 e R200 ed R300 con stazione di rilevamento fonometrico di durata settimanale;
- lo studio evidenzia che il Comune di Civitavecchia, nel 2003, ha predisposto una classificazione acustica basata sulla relativa fruizione delle aree e non su metodi di analisi quantitativa;
- ai fini della valutazione degli impatti sono state effettuate una verifica dei recettori in facciata all'edificio esistente (confronto dei livelli simulati ante operam e post operam ed evidenziazione delle differenze superiori a 3 dB(A)) e una verifica dei recettori in campo libero (confronto dei livelli simulati ante operam e post operam e confronto rispetto ai valori misurati);

VALUTATO CHE:

- non sono state prese in considerazione altre sorgenti come l'attività del Porto commerciale e dei relativi macchinari (es. carico scarico container; n gru e carrelli) e come le aree produttive portuali, soprattutto la IA2; tuttavia le navi sono state posizionate a riempire le banchine utili, secondo un quadro di capacità massima odierna che si ritiene sovrastimato. La simulazione in 3D, al fine di creare uno scenario acustico quanto più pesante possibile, ha inserito negli specchi d'acqua portuali tre sorgenti lineari emisferiche con altezza della sorgente a 10 metri, piattaforma 20 mt e livello di emissione pari a $L_w = 87$ dB(A)/m, a simulare il percorso in navigazione di avvicinamento ed allontanamento dal Porto. Il traffico ferroviario è stato immesso all'interno dell'area portuale come indicato dallo stato di progetto, considerandolo solamente mercantile con una velocità di 20 Km/h, e livello di emissione pari a $L_w = 67$ dB(A)/m;
- da quanto riportato nelle simulazioni i superamenti dei limiti registrati riguardino esclusivamente recettori ad uso produttivo;
- sulla base del lavoro di analisi e valutazione svolte, l'Autorità Portuale conclude che l'assetto delle attività portuali, previste dal PRP2004 in uno scenario di esercizio massimo ha impatto acustico nullo ai recettori abitativi; la realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio comporterà uno "spostamento" dei livelli acustici generati dall'attività portuale verso nord, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di recettori abitativi; lo sviluppo areale del Porto verso ovest e nord-ovest, allontana le fonti di rumore dalla porzione nord dell'area urbana come anche dagli insediamenti abitativi posti nell'intorno della SS1 Aurelia nord;
- la valutazione evidenzia l'esistenza di emergenze acustiche derivanti dalla realizzazione delle sole seguenti infrastrutture, quali Bretella Nord, Mediana Nord, Bretella Sud, completamento Via Terme di Traiano; la progettazione definitiva ed esecutiva di tali infrastrutture dovrà essere effettuata realizzando una puntuale valutazione di impatto acustico una volta fissati i tracciati definitivi e le loro caratteristiche geometriche, gli effettivi flussi presumibili di esercizio, e la geometria specifica in relazione alla posizione dei singoli recettori; occorre pertanto un monitoraggio continuo per verificare l'eventuale superamento dei limiti imposti dal D.P.R. 142/04 in relazione alla categoria della strada, alle fsce A o B di pertinenza acustica, ed alla tipologia del recettore ed effettuare la progettazione delle opere di mitigazione del rumore stradale, conformemente alle leggi vigenti;
- l'analisi del progetto, non prevede sorgenti vibrazionali immesse nell'ambiente nelle fasi di esercizio e di attività del Porto tali da essere percepite agli edifici o dagli occupanti di essi, sia in ambito portuale che nelle aree extraportuali;
- per la fase di cantiere e di realizzazione delle opere dovranno essere effettuate valutazioni di impatto acustico e vibrazionale sulla base degli specifici piani di lavoro e dei mezzi utilizzati per la loro costruzione;
- si rende opportuno un monitoraggio dei livelli acustici, come previsto anche per la componente atmosfera, che tiene conto di tutti i monitoraggi già in corso, come prescritti dalle precedenti autorizzazioni delle opere, per tutta la fase del cantiere e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale;

CONSIDERATO CHE:

SUOLO E SOTTOSUOLO

- è stata effettuata la caratterizzazione del territorio per la valutazione delle interferenze che le opere in progetto possono determinare sul contesto idro-geomorfologico locale, con particolare riferimento

Se
ARE
CO
AS

all'alterazione dei processi morfoevolutivi ed alla equilibrata utilizzazione delle risorse naturali, prendendo a riferimento dati bibliografici inerenti il comprensorio dei Monti della Tolfa e dati geologico-stratigrafici derivati da campagne geonostiche effettuate nell'ambito dei procedimenti di approvazione delle opere;

- l'area portuale è caratterizzata dall'affioramento di depositi sedimentari pleistocenici, di natura per lo più sabbioso limosa e calcarenitica, impostati su termini argilloso-limosi, a loro volta giacenti sul substrato flyschoidi; nell'ambito delle integrazioni è stato presentato uno studio geomorfologico dell'area della "Buca di Nerone";
- in ordine alla sismicità dell'area lo studio ha fatto riferimento all'Ordinanza n°3274 del 20/03/03, con la quale la regione Lazio, con Deliberazione n°766, del 01/08/2003, ha approvato la "riclassificazione sismica del territorio della Regione Lazio", confermando la posizione in zona sismica 4 del territorio del Comune di Civitavecchia;

VALUTATO CHE:

- le mitigazioni previste evidenziano le scelte progettuali per le tipologie delle opere, basate sull'utilizzo di cassoni prefabbricati in calcestruzzo armato, che consentono un risparmio di materiale da cava di circa l'80% oltre ad un riutilizzo del materiale dragato per il riempimento dei cassoni; pertanto i fattori di riduzione degli impatti dalla riduzione di volumi e dall'utilizzazione del materiale di dragaggio per le colmate, oltre che dalla ricerca di un massimo "compenso" ed una riutilizzazione tra volumi di materiali scavati e rilevati;

CONSIDERATO CHE:

AMBIENTE IDRICO

- le opere sono dimensionate in compatibilità con il regime di circolazione delle acque superficiali e profonde, con l'obiettivo di migliorare la situazione di deflusso attuale dei fossi minori interessati; è stato effettuato uno studio idrologico ed idraulico del fosso della Fiumaretta e del fosso del Prete, nell'ambito del progetto per il completamento della banchina commerciale e per la realizzazione della darsena traghetti, esaminato nell'ambito della relativa istruttoria CIPE (delibere n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008), ed oggetto di apposite prescrizioni;
- in merito al sistema dell'approvvigionamento idrico lo studio fa riferimento alle iniziative intraprese dal Comune di Civitavecchia, miranti ad una produzione a basso costo di acque per uso industriale;
- per la caratterizzazione del moto ondoso si è fatto riferimento soprattutto alla boa ondometrica direzionale di Torre Valdaliga, posta al largo del sito in esame. Gli eventi più rilevanti sono dal settore sud-sud-ovest. Il fetch efficace massimo che ne deriva è pari a circa 300 km ed è riferibile al settore sud-sud-ovest (180°-210°N mezzogiorno-libeccio);
- i venti locali regnanti (più frequenti) sono diretti lungo l'asse sud-est (scirocco) - nord-ovest maestrale), mentre i venti dominanti (più forti) sono diretti lungo l'asse sud-ovest (libeccio) - nord-est (grecale). Si nota inoltre che i venti più intensi (con la velocità del vento maggiore di 25 nodi) hanno una frequenza di circa 2% (circa 6 giorni l'anno);
- i flussi delle correnti di gradiente (o di densità) sono condizionati dal fenomeno di riflusso della circolazione d'insieme antioraria del Mar Tirreno e pertanto sono diretti da Sud verso Nord. In generale nel Tirreno centrale la velocità media delle correnti in superficie è piuttosto modesta, circa 0.05 m/s, con punte massime comunque inferiori a 0.5 m/s;
- la conformazione batigrafica del sito in esame, associata alla limitata escursione dei livelli di marea astronomica, lascia prevedere valori trascurabili delle possibili correnti di marea. In definitiva il regime delle correnti marine nel paraggio costiero in esame ha effetti irrilevanti sulla dinamica dei sedimenti costieri, dominata invece dalle correnti litoranee, comprese tra la linea dei frangenti e la riva, indotte dall'azione del moto ondoso frangente;
- l'onda significativa per un tempo di ritorno di 100 anni è pari a circa 5.65 m su base trioraria e di circa 6.30 m su base oraria o semioraria; durante la mareggiata del 28 dicembre 1999, risultata la più intensa verificatasi nel Tirreno e per questo definita anche "la mareggiata del secolo", è stata rilevata un'altezza d'onda significativa al colmo pari a 7.9 m dall'ondametro di Ponza (che appartiene alla Rete Ondametrica

Nazionale) e pari a circa 5.6 m al largo di Civitavecchia;

- gli studi e le simulazioni effettuati relativi alla penetrazione del moto ondoso nei due accessi del Porto hanno evidenziato che, per quanto riguarda la realizzazione del nuovo accesso al bacino storico, le altezze d'onda residue si mantengono su livelli contenuti ed entro ai limiti ammissibili anche in concomitanza con il verificarsi di condizioni meteomarine eccezionali;
- ai fini del dimensionamento dell'imboccatura nord del Porto, sono state considerate le dimensioni delle navi (in modo particolare delle navi da crociera) e si è optato per una larghezza del canale di accesso pari a 200 m che consente l'ingresso e l'uscita dal Porto delle imbarcazioni in condizioni di sicurezza;
- le simulazioni con modello numerico hanno consentito di determinare le zone e i tempi nei quali si verifica la maggiore agitazione dovuta alla penetrazione del moto ondoso, in base alla distribuzione planimetrica dei coefficienti di diffrazione e alla serie storica di misure ondometriche rilevate dalla boa di Torre Valdaliga; in via cautelativa, si sono ritenuti non operativi gli ormeggi o le banchine in corrispondenza delle quali l'altezza d'onda significativa residua superi il valore limite di 0.5 m per il bacino dei traghetti e per la banchina per il traffico dei container, e di 1.0 m per la banchina delle merci secche; per il settore di traversia del moto ondoso 235-305°N, si manifesta la seguente non operatività delle banchine:
 - per quanto riguarda il bacino traghetti sono stati considerati separatamente i tre moli di attracco: per il molo n.3 la non operatività è risultata nulla indipendentemente all'entità del prolungamento del molo di sopraflutto. Per gli altri due moli la non operatività si riduce da circa 10 giorni/anno a circa 1.5 giorni/anno prolungando il molo di sopraflutto da 200 a 400 m;
 - per quanto riguarda le banchine per merci secche del terminal container la non operatività è risultata pari a circa 1 giorno/anno sia per un prolungamento dell'antemurale pari a 200 m sia per quello pari a 400 m,
 - considerando un prolungamento del molo di sopraflutto pari a 800 m la non operatività delle banchine è risultata mediamente nulla;
 - per quanto riguarda il bacino destinato ai pescherecci ed alle autorità non si è riscontrato un livello di agitazione residua all'interno del bacino tale da rendere non operative le banchine.
- l'analisi del rischio di navigazione si è basata su prove di navigabilità eseguite presso il laboratorio del Force Technology; il valore della probabilità di urto è risultato in generale molto basso e si abbassa ulteriormente nel caso di prolungamento del molo di sopraflutto del Porto;
- lo studio della tracimazione ondosa su modello fisico eseguito dal Laboratorio di Idraulica Ambientale e Marittima (LIAM) del Dipartimento di Ingegneria delle Strutture delle Acque e del Terreno (DISAT) della Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di L'Aquila per conto dell'Autorità Portuale di Civitavecchia si è basato sull'aggiornamento dello studio meteomarino al largo del Porto di Civitavecchia e sull'esecuzione di prove sperimentali bidimensionali (eseguite in canale) in scala 1:35 della tracimazione ondosa dell'antemurale C. Colombo del Porto di Civitavecchia finalizzate all'ampliamento e al banchinamento dell'antemurale. Tale studio ha permesso di ottimizzare la sezione della diga per garantire la sicurezza e il transito di veicoli e persone e per la sicurezza delle strutture; lo studio evidenzia che le prestazioni in termini di contenimento dei volumi tracimanti possono essere notevolmente migliorate prevedendo il risvolto in sommità del muro paraonde e modificando la forma della porzione a parete verticale dell'opera;
- in merito alla qualità delle acque lo studio fa riferimento alle campagne di monitoraggio effettuate ai sensi del DM VIA 97; sono stati effettuati prelievi e misure in 25 transetti, consistenti di 3 stazioni ciascuno, Sono stati determinati temperatura, torbidità, salinità, pH, ossigeno disciolto e saturazione (anche in profilo verticale), idrocarburi totali, IPA, PCB, Pesticidi Clorurati, NO₂, NO₃, NH₄, N organico, P totale, PO₄, SiO, Cu, As, Cd, Cr tot, Hg, Ni, Pb, Zn, Chl "a", coliformi totali e fecali;
- si nota una maggiore torbidità che interessa la fascia meridionale sia per quanto riguarda i valori medi sia per quelli massimi. Tali valori risultano correlati anche con i maggiori livelli di fluorescenza (clorofilla "a") presenti in tale area;
- lo stato trofico e microbiologico sembra legato al persistere in tale sito di una "lente" d'acqua a minor salinità e, soprattutto, meno satura in Ossigeno e più ricca in composti dell'azoto e in silicati, in logica correlazione con la qualità e le portate considerevoli dei due fossi principali (Fosso Fiumaretta e Fosso del Prete) che recapitano in mare acque da scarichi non trattati;

ENTE
MARE
VAS

- il monitoraggio ha rilevato basse concentrazioni di metalli, con particolare riferimento a Zn, Cu e Pb, una diffusa presenza di naftalene, sia pure ai limiti della dosabilità e PCB, pesticidi clorurati e idrocarburi totali sempre al di sotto delle capacità di rivelazione dei rispettivi metodi analitici;

VALUTATO CHE:

- al fine di evitare dispersioni nel sottosuolo, e quindi a mare, di acque di rifiuto e di altri fluidi potenzialmente inquinanti, occorre prevedere un'adeguata rete di drenaggio e di raccolta e di depurazione delle acque di prima pioggia;
- occorre inoltre prevedere a livello esecutivo la predisposizione degli interventi per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nei voti 250/2000, 185 del 2003, 209 del 2004 e 49 del 2005, ha ritenuto opportuna ed ha prescritto una verifica a livello esecutivo della sezione proposta per l'ampliamento dell'antemurale C.Colombo, allo scopo di ottimizzare la sezione del molo, in tutte le sue parti, e contenere la tracimazione in limiti tali da conseguire la sicurezza del terminal crocieristico;
- occorre proseguire i monitoraggi già prescritti sulla qualità delle acque;

CONSIDERATO CHE:

VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI TERRESTRI

- lo studio vegetazionale ed ecosistemico è stato finalizzato all'analisi delle fisionomie vegetali e degli ecosistemi dell'area interessata indirettamente e direttamente dalla realizzazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia; l'analisi eco sistemica dell'area vasta ha rilevato una netta distribuzione degli ecosistemi urbani nella zona costiera, ecosistemi agricoli nel settore nord ed orientale e sistemi di transizione ad elevata naturalità distribuiti nelle aree attraversate dai principali fossi della zona;
- gli unici ecosistemi forestali si sviluppano nel settore nord occidentale, in corrispondenza del rimboschimento a conifere "bosco la Frasca", e nel settore sud orientale, in corrispondenza del bosco a prevalenza di *Quercus ilex*, localizzato sulle colline in località "l'Infernaccio";
- l'identificazione degli impatti potenziali evidenzia un contesto territoriale fortemente modificato dall'azione dell'uomo, con aree naturali e seminaturali molto scarse e relegate alle zone più impervie, quindi non utilizzabili a scopi agricoli e/o urbanistici in senso lato; Il PTPR individua nell'area costiera compresa tra S. Agostino e la Mattonara un "sistema territoriale di interesse paesistico", con prescrizione per la zona costiera di tutela orientata o integrale; la fascia corrispondente alla pineta La Frasca è classificata come "boschi a tutela integrale"; la fascia interna in corrispondenza a Torre Valdaliga è classificata come "zona agricola ad alto valore paesistico" e per essa si prescrive la tutela paesaggistica;
- lo studio rileva che l'unica area che potrebbe presentare una criticità intrinseca e/o una sensibilità alle opere in progetto è quella dove è presente la Pineta della Frasca. Allo stato attuale è stato redatto il progetto preliminare - Interventi di recupero e di razionalizzazione della fruizione pubblica della pineta "La Frasca";

VALUTATO CHE:

- il "Progetto di riqualificazione ambientale" relativo alla Pineta della Frasca è già oggetto di prescrizione in sede del decreto VIA n. 2935 del 22 dicembre 1997 e del decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002; l'insieme di interventi per la riqualificazione della pineta consistono in :
 - riqualificazione forestale-ambientale dell'area della pineta, separazione degli elementi di maggior impatto presenti e rimodellamento morfologico della costa. interventi di diradamento selettivo
 - interventi di manutenzione sulle singole alberature
 - interventi fitosanitari
 - pulizia e miglioramento del suolo
 - costituzione di nuovi settori di pineta mediante impianti ex novo
 - separazione degli elementi di maggior impatto presenti
 - la centrale termoelettrica di TorreValdaliga Nord si pone certamente quale elemento di certa intrusione visiva; al fine di isolare quanto più possibile tale elemento, nel settore meridionale dell'area di intervento si propone la realizzazione di una barriera vegetale, eventualmente da impiantarsi al culmine di un rimodellamento artificiale (duna).

- riqualificazione naturalistica della linea di costa mediante formazione di una fascia di macchia mediterranea continua, da realizzarsi con la massa a dimora di elementi coerenti con i caratteri fitoclimatici dei luoghi eventualmente previo rimodellamento morfologico a formare una duna artificiale
 - valorizzazione delle aree archeologiche mediante pulizia degli elementi emersi dalla vegetazione infestante, eventuale restauro (da verificare e concordare con competenti enti), posa di cartellonistica esplicativa, eventuale recinzione dei beni, sentieristica di accesso
 - percorsi pedonali in pozzolana compattata , pista ciclabile, aree di sosta attrezzate
 - strutture ricettive ad alta compatibilità ambientale e arredi
 - impianto sportivo ad alta compatibilità ambientale composto da piscina scopribile, campi polivalenti, strutture di servizio e ricezione adeguate
 - approdo per piccole imbarcazioni e sistemazione del fondale come supPorto per le attività didattiche, sportive e di utilizzo della fascia costiera, realizzato con materiale lapideo e passerelle in legno
 - parcheggi
 - riqualificazione del campeggio (impianto di illuminazione, rete di smaltimento delle acque nere, impianto di depurazione, viabilità interna e strutture di servizio);
- in merito alle mitigazioni proposte si rileva il “Piano generale per la sistemazione paesaggistica-ambientale del Porto di Civitavecchia”, che definisce le linee guida e le zone per la sistemazione a verde dell’ambito portuale, e il documento di approfondimento denominato “Piano regolatore del verde”, in corso di completamento;
 - lo studio identifica le possibili specie da impiegare per la realizzazione degli interventi, scelte sulla base di diversi parametri, tra cui coerenza con le caratteristiche climatiche e fitoclimatiche dell’area, velocità di accrescimento, ridotta manutenzione, tolleranza agli stress, caratteristiche estetiche del fogliame, dei frutti e dei fiori, tolleranza gli aerosol marini; il progetto per la gestione delle aree verdi è rimandato alla fase esecutiva

CONSIDERATO CHE:

VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI MARINI

- lo studio fa riferimento al susseguirsi di studi ambientali marini condotti sul paraggio di Civitavecchia a partire dagli inizi degli anni '70, nel segmento di costa che va, all’incirca, dal Lido di Tarquinia a S. Severa, illustrando soprattutto le attività molto recenti, relativi al monitoraggio prescritto dal DEC/VIA/2935 del 22 dicembre 1997 (PRP Civitavecchia) e al trapianto di *Posidonia oceanica* prescritto dal DEC/VIA/6923 del 28 gennaio 2002 (Variante D.E.G.M.), e reimpostato ai sensi del DEC/VIA 680 del 4 novembre 2003 (centrale ENEL di Torrevaldaliga Nord), tuttora in fase di raccolta, elaborazione ed interpretazione dei dati;
- la caratterizzazione bati-morfologica dei fondali fino alla profondità di 40 m è stata realizzata a mezzo Sonar a Scansione Laterale, interfacciato ad un sistema di posizionamento DGPS, ad un sistema di navigazione e acquisizione dati e ad un sistema batimetrico single beam; gli aerofotogrammi della costa sono stati realizzati con un volo ad hoc;
- ai fini della mappatura dell’area sono state eseguite riprese Remote Operated Vehicle perpendicolari alla costa, intervallati di 400 m ed estesi fino alla profondità di 40m; sono state inoltre eseguite due mappe di maggiore dettaglio, nella zona della Mattonara e in quella di S: Marinella, a servizio del progetto di trapianto di 300.000 talee di *Posidonia* dalla zona in cui è prevista la costruzione della DEGM a S. Marinella, così come prescritto dal DEC/VIA/6923 del 28 gennaio 2002. In questo caso, la verità-mare è stata valutata mediante una lunga serie di immersioni subacquee e specifiche osservazioni ROV;
- l’arco costiero, fino alla profondità di 20-25 m, presenta un fondale caratterizzato da affioramenti rocciosi riferibili alla panchina quaternaria a calcareniti; tali affioramenti si presentano assai accidentati ed erosi, spesso incisi da canali e da depressioni più o meno ampie in cui si raccoglie del sedimento, in prevalenza sabbioso. E’ su questo substrato che si possono insediare popolamenti a *Posidonia oceanica*, talora formanti delle “mattes” cordoniformi. Spesso il pendio del fondale è accentuato, come si osserva dalle isobate in molti casi assai ravvicinate; dalla profondità di 25 m in poi, gli affioramenti sono sporadici e prevalgono i sedimenti sciolti, caratterizzati da sabbie che via via si arricchiscono in peliti;

- per quanto riguarda i popolamenti bentonici lo studio descrive quelli di fondo mobile e quelli di fondo duro, richiamando studi già effettuati nell'ambito degli studi di impatto ambientale elaborati per l'approvazione delle opere;

CONSIDERATO CHE:

INCIDENZA DELLE OPERE SULLE AREE TUTELATE

- le coste dell'alto Lazio, a partire da Punta S. Agostino a Nord, fino a Punta Macchia Tonda a Sud, presentano un ampio sistema di praterie di Posidonia oceanica impostate prevalentemente su roccia, con locali estensioni su fondi mobili o su matte. In particolare, in prossimità dell'attuale Porto di Civitavecchia, si sviluppano due praterie di posidonia oceanica. La prima, denominata "La Mattonara" (SIC IT6000005), si estende nella zona nord del Porto tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara per complessivi circa 500 ha; la seconda, "Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro" (SIC IT6000006), si estende a sud del Porto;
- nello specchio di mare che verrà interessato dalla realizzazione di moli, banchine, aree di dragaggio, ecc. della Darsena Energetico Grandi Masse (già approvata con DEC/VIA/6923 del 28.01.2002) è presente la porzione più meridionale della prateria denominata "La Mattonara". Anche la Darsena traghetti e la Darsena servizi (opere strategiche di cui sono già stati valutati e approvati i progetti definitivi delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008) ed inoltre il molo di sottoflutto della DEGM (di competenza dell'ENEL ed approvato con Decreto del Ministero delle Attività Produttive n.55/02/2003 e DEC VIA 680 del 04/11/2003) ricadono parzialmente all'interno del SIC "La Mattonara" (IT6000005).
- l'Autorità Portuale, ha riportato gli studi effettuati da vari autori sulle aree SIC IT6000005 e IT6000006 ed ha evidenziato che la continuità del sistema dei posidonieti si interrompe per alcuni chilometri all'altezza di Civitavecchia, dalle propaggini della città fino all'estremità settentrionale del Porto. Ai fini della valutazione dell'incidenza delle opere del PRP, ai sensi del DPR 357/97, sulle due aree SIC adiacenti all'area portuale è stato rinviato alla Valutazione di Incidenza Ambientale ex DPR 357/97 predisposta nell'ambito dei progetti delle Opere Strategiche;

VALUTATO CHE:

- l'identificazione degli impatti rileva la distruzione delle comunità in posto nelle zone di dragaggio e in quelle di imbonimento ed in particolare della prateria di *Posidonia oceanica*, a causa della realizzazione delle opere precedentemente approvate, nonché la sostituzione delle comunità biologiche con altre caratteristiche delle nuove condizioni ecologiche, la riduzione della trasparenza nella colonna d'acqua; le mitigazioni proposte riguardano aspetti connessi con le tecnologie di dragaggio, ai fini di non generare torbide eccessive e persistenti;
- in merito allo stato di conservazione della *Posidonia oceanica*, le analisi effettuate nell'ambito dello studio rilevano che il giudizio finale più prossimo alla realtà ecologica del sito è che non ci troviamo in presenza di una vera prateria, bensì di un mosaico complesso di popolamenti di fondo duro (che, nelle porzioni più profonde si manifesta con un'attività concrezionante tipo "coralligeno") all'interno dei quali si trovano disseminati popolamenti a Posidonia di modesta estensione, impostati su roccia e aventi densità e caratteristiche localmente variabili; solo i tratti di fondo mobile che si osservano tra gli affioramenti della panchina quaternaria ospitano macchie di Posidonia, talora su matte;
- gli effetti delle opere sui SIC sono stati già valutati e compensati sia nell'ambito della VIA ordinaria Decreto VIA n. 6923/2002 relativo alla DEGM e Decreto VIA 680/2003 relativo alla centrale ENEL, sia nell'ambito delle procedure legge obiettivo per le darsene traghetti e servizi e il prolungamento dell'antemurale Colombo, attraverso l'effettuazione di apposite valutazioni d'incidenza. Nell'ambito delle prescrizioni delle delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008 è stato prescritto di "prevedere che, in considerazione della riduzione complessiva dell'habitat determinata anche da interventi pregressi, l'area di riempimento della prateria a Posidonia oceanica sia incrementata di un ulteriore ettaro rispetto all'estensione prevista nelle prescrizioni del decreto ministeriale n. 6923/2002, garantendo il mantenimento delle condizioni ecologiche specifiche delle praterie a Posidonia oceanica nelle aree di trapianto";
- pertanto a seguito di valutazione d'incidenza, come prescritto dalle norme comunitarie, sono stati

identificati gli impatti e ricompensati con opere di compensazione già commisurate nelle autorizzazioni ambientali già concesse; le opere nuove previste dal PRP 2004 sono di ridotta entità rispetto al contesto di riferimento e non ricadono nelle aree dei SIC;

DELL'
TERR'
Tecnica
Ambiente
Colombi
ROMA

CONSIDERATO CHE:

PAESAGGIO

- la componente ambientale paesaggio è stata descritta nei decreti VIA precedentemente emessi e nelle istruttorie relative all'approvazione delle opere della legge obbiettivo. Le nuove opere previste dal PRP 2004 non incidono ulteriormente su tale componente.
- nello studio effettuato il paesaggio è inteso come sintesi dello stato dell'ambiente costituito dai dinamismi evolutivi degli elementi esistenti in natura, comprendendo in esso l'uomo, le sue attività ed i riferimenti culturali legati all'evoluzione del territorio.
- gli obiettivi dello studio sul paesaggio hanno riguardato:
 - la determinazione dell'area interessata visivamente dall'intervento;
 - la definizione degli elementi fisici e topologici che costituiscono il paesaggio;
 - la verifica del grado di sensibilità alla trasformazione, evidenziando le caratteristiche di pregio e/o criticità dell'area e dei punti principali di osservazione.
- sono state esaminate le caratteristiche morfologiche dell'area, per verificare il grado di visibilità dell'opera legato all'andamento altimetrico del suolo ed alla presenza di eventuali schermature ed è stata, quindi, delimitata la zona di influenza visiva del progetto, sulla base della collocazione paesaggistica dell'intervento e della morfologia del territorio in questione;
- l'identificazione degli impatti potenziali, delle misure di mitigazione e degli interventi di compensazione sono stati definiti per le quattro differenti aree critiche individuate, ossia il mare e la costa, la zona delle pinete, il Porto storico e il Porto industriale;
- in particolare lo studio fa riferimento alle attività di trapianto della *Posidonia oceanica* e alle indagini archeologiche effettuate negli ultimi anni nell'area interessata dal Nuovo Piano Regolatore Portuale, in fase di progettazione avanzata delle singole opere, prevedendo l'adozione di soluzioni tecniche sulla base dei vincoli posti dalla competente autorità dei BB.AA.CC. in considerazione della natura e qualità dei beni; gli interventi di riqualificazione del Porto storico sono connessi alla realizzazione di un organismo portuale riservato alla nautica da diPorto nel pieno rispetto delle preesistenze storiche tese a valorizzare ogni singolo monumento attraverso il recupero ed il restauro; la riqualificazione della pineta "La Frasca" rappresenta la misura di compensazione ambientale per la perdita dell'area libera della Mattonara;

VALUTATO CHE:

- nell'ambito delle prescrizioni delle delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008, relative all'approvazione del progetto definitivo e dei finanziamenti per la realizzazione del prolungamento dell'antemurale Colombo, della Darsena Traghetti e della Darsena Servizi, sono previsti progetti archeologici e scavi sotto sorveglianza della competente Soprintendenza, anche subacquei, sia sulla zona della Mattonara che lungo la fascia costiera tra il Porto Romano e la località Torre Valdaliga, nonché misure di mitigazione volti alla tutela e alla fruizione delle preesistenze e dei reperti archeologici, sia durante la fase di cantiere e in quella di esercizio;
- nell'ambito delle prescrizioni delle delibere CIPE n. 140 del 21 dicembre 2007 e n. 2 del 25 gennaio 2008, sono previsti inoltre indicazioni per la redazione dei progetti di recupero e riqualificazione del Porto storico, impartite dal ministero per i Beni e le Attività Culturali;

CONSIDERATO CHE:

SALUTE PUBBLICA

- i rischi per la salute pubblica sono legati essenzialmente alla manifestazione dei fenomeni di inquinamento atmosferico ed inquinamento acustico, tuttavia lo studio effettuato non prevede impatti aggiuntivi provocati dalle attività portuali in fase di esercizio sulle componenti ambientali atmosfera e rumore; non si riscontrano impatti aggiuntivi dalla realizzazione delle nuove opere rispetto a quelli già valutati nell'ambito dei precedenti decreti VIA e delle delibere CIPE;


VALUTATO CHE:

- il progetto del PRP 2004 oggetto di esame raccoglie un insieme di progetti di opere per i quali sono state eseguite già valutazioni, anche ambientali, cercando di riportare in un quadro complessivo, come quello del Piano regolatore portuale, le sinergie e la sovrapposizione degli effetti che i singoli progetti possono portare sull'ambiente;
- il presente parere ha lo scopo "ricucire" la compatibilità delle opere già approvate, chiarendo il quadro di riferimento e richiamando le approvazioni già concesse, anche in considerazione dello stato di realizzazione delle opere stesse;
- anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel Voto n. 209/2004 ha fatto riferimento all'iter pianificatorio a ritroso di conferma e ratifica delle "opere strategiche" effettuata dal PRP 2004, che "non procede dal Piano alla progettazione delle opere ma conforma il nuovo Piano sulla base di opere già progettate"; il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha evidenziato i problemi della "generalità degli strumenti di pianificazione (portuali e non), che, per la complessità e la durata del loro procedimento di formazione, finiscono spesso con l'essere superati dalle esigenze reali prima ancora che il procedimento stesso si concluda e, quanto tali esigenze lo richiedono, vengono preceduti dalla progettazione delle opere che essi stessi avrebbero dovuto programmare";
- il Porto di Civitavecchia è un Porto di rilevanza internazionale, il cui ampliamento è rientrato nell'ambito dei progetti strategici per lo sviluppo del Paese; il progetto del PRP 2004 garantisce la conformità tra la realizzazione delle opere marittime e la pianificazione delle stesse, anche se a posteriori;
- le tre opere nuove previste dal PRP 2004 e non rientranti nelle approvazioni già concesse, per dimensioni e collocazione, non si ritengono in grado di produrre modifiche sostanziali alle valutazioni ambientali già intercorse nelle approvazioni precedenti; parimenti gli approfondimenti dei fondali previsti si ritengono necessari al fine di garantire la sicurezza dell'accosto delle navi, anche in considerazione della rilevanza del Porto di Civitavecchia per la strategia di sviluppo del Paese;
- la documentazione integrativa fornita sul reimpiego dei materiali di dragaggio evidenziano un'ottimizzazione rilevante sul recupero di tali materiali per riimpimenti;

PRESO ATTO che nel corso dell'istruttoria è pervenuta al MATTM la seguente osservazione, acquisita al prot. DSA/2007/31841 del 10/12/2007, avanzata ai sensi dell'art. 6, comma 9 della L. 349/1986 dai seguenti soggetti riuniti:

- Associazione Parco Antiche Mole;
- Associazione Archeologica Centumcellae;
- Italia Nostra Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico Artistico e Naturale d'Italia;
- Associazione WWF

VALUTATO che come dichiarato dagli stessi osservanti, l'oggetto dell'osservazione riguarda "la sola parte che si riferisce alla rete di collegamenti stradali tra il Porto di Civitavecchia e l'entroterra" e in particolare riguarda l'asse viario "Bretella Sud" di collegamento dell'Autostrada 12 con il centro di Civitavecchia. Tale viabilità, anche se di importanza rilevante per la regolamentazione del traffico cittadino, non è a carico del Proponente. Peraltro gli interventi nuovi previsti dal PRP 2004 non hanno particolare rilevanza sugli incrementi di traffico già valutati nelle precedenti autorizzazioni di compatibilità ambientale, per cui tale viabilità non è funzionalmente legata agli stessi. Pertanto le questioni sollevate nelle osservazioni dovranno essere affrontate e risolte nell'ambito della progettazione esecutiva dell'asse viario dai soggetti competenti alla realizzazione dell'opera;

PRESO ATTO che non è ancora pervenuto il parere della Regione Lazio;

PRESO ATTO che non è ancora pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

TENUTO CONTO dei decreti VIA e delle delibere CIPE in vigore, nonché dei relativi giudici di compatibilità ambientale già intervenuti relativamente alle opere comprese nel PRP in esame, come citati nelle premesse;

TENUTO CONTO che il progetto del PRP non prevede modifiche alle opere ex legge obiettivo già approvate dal

CO.DELT
L.TERRI
ne Tecni
bientr
o Colo
17 RO

CIPE con il parere favorevole della Commissione Speciale VIA;

TENUTO CONTO altresì che gli interventi nuovi di cui non è stata ancora valutata la compatibilità ambientale sono l'allargamento dell'antemurale Colombo, il prolungamento dell'antemurale Colombo e la realizzazione della Banchina Nord del Terminal Container, nonché alcune variazioni della profondità dei fondali, funzionali all'utilizzo delle banchine, ferma restando la profondità massima dei 18 m all'ingresso del Porto;

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE circa la compatibilità ambientale del progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia "PRP 2004" subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito elencate:

- 1) **devono essere rispettate tutte le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti dal decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002, relativo alla "Darsena Energetico-Grandi Masse (DEGM), dalla Delibera CIPE 20 dicembre 2004, n. 103, relativo ai progetti preliminari delle dieci opere strategiche, dalla Delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 140, relativo ai i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti, dalla Delibera CIPE 25 gennaio 2008, n. 2, relativa al progetto definitivo della Darsena servizi, nonché dai relativi pareri del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Commissione Speciale VIA, e dai relativi Voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emessi per le citate opere, e inoltre dal Voto n. 209, del 29 ottobre 2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativo al "PRP 2004", e dai conseguenti Voti relativi alle singole opere;**
- 2) l'Autorità Portuale deve rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;
- 3) dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello S.I.A. e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle presenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come "Norme ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative;
- 4) per tutte le opere previste dal PRP, i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, prima di iniziare i lavori, durante i lavori e a fine lavori;
- 5) deve proseguire il monitoraggio sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi marini come previsto, rispettivamente, dalle lettere b) e c) del quadro prescrittivo del decreto VIA n. 2935 del 22/12/1997, e recepito nei decreti successivi, per tutta la durata dei cantieri e per almeno due anni successivi alla messa in esercizio del Porto nell'assetto finale, tenendo conto degli aggiornamenti delle tecniche disponibili;
- 6) i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere il progetto delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati e ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità;
- 7) in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nell'ambito del bacino portuale, come risultante dalla preventiva caratterizzazione che dovrà essere effettuata ai sensi del D.M. 24.1.1996 e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini-Dragaggi portuali", dovranno essere stabilite in accordo con ARPA Lazio e attuate le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata, preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca di colmata esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Lazio le modalità di

stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;

- 8) ferme restando le misure di mitigazione previste dal progetto per non incrementare gli impatti in termini di rumore, qualità dell'aria, sicurezza stradale e più in generale di vivibilità dei contesti limitrofi all'area portuale, la movimentazione dei materiali di costruzione in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, ove possibile;
- 9) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere concordato con l'ARPA Lazio e attuato un regolamento del cantiere con l'indicazione analitica delle attività di cantiere, della localizzazione delle aree di lavorazione, degli accorgimenti e dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie ed accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) da parte dei macchinari operativi, dei tempi e dei percorsi dei mezzi pesanti e dei veicoli comunque in transito da/per le aree di cantiere, che comunque non dovranno interferire con il centro abitato di Civitavecchia, di tutte le misure di mitigazione e dei presidi ambientali come individuati nello SIA e concordati con l'ARPA Lazio. Tale regolamento dovrà essere attuato sotto il controllo dell'ARPA Lazio e dovrà fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori;
- 10) i progetti esecutivi devono inoltre prevedere: accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare lungo il percorso di banchina, accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale, idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare, impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso;
- 11) in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
- 12) ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

Traffico stradale:

- a. allo scopo di monitorare i flussi di traffico sui varchi portuali e sulla viabilità esterna dell'area periportuale, verificare la congruità della "ricostruzione ed analisi dell'impatto" effettuata nell'ambito dello studio trasportistico e appurare l'incidenza del traffico portuale sulla viabilità cittadina, anche ai fini del riscontro dei dati emersi dai monitoraggi relativi alle componenti ambientali atmosfera e rumore, l'Autorità portuale deve predisporre ed attuare un Piano di monitoraggio dei flussi del traffico, con verifica dei livelli di servizio della rete viaria, per tutto il periodo del cantiere e per almeno due anni dalla messa in esercizio del Porto nell'assetto finale;
- b. l'Autorità Portuale, in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, deve prevedere l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;

Componente atmosfera:

- c. l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria dell'area periportuale e nel centro abitato di Civitavecchia interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'installazione di postazioni fisse di rilevamento, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPA Lazio, il monitoraggio dovrà tenere conto dei dati e dei rilievi delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1) e dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del Porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una

idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

- d. ai fini della riduzione delle emissioni inquinanti delle navi dovranno essere proseguiti i programmi di elettrificazione delle banchine già previste dall'Autorità portuale, secondo le migliori tecnologie in materia;
- e. dovrà essere adottata la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione di energia solare;

Componente ambiente idrico:

- f. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovranno essere perfezionati con il Comune di Civitavecchia e con il gestore del servizio idrico accordi per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;
- g. le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
- h. nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale e comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito di mezzi e materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D. Lgs.152/2006 e successive modificazioni, le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, dovranno essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 dell'All. 5 del D. Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, oppure inviate ad impianto di depurazione;
- i. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9.3.2004 n. UL/2004/1825;
- j. il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;
- k. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà predisporre:
 - un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc., utilizzate nelle aree destinate alla cantieristica o in altre aree portuali;
 - un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;
 - un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al "Piano operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005";
 - con riferimento alle aree portuali destinate ad attività artigianali e industriali deve essere stabilita la tipologia degli impianti industriali di cui è consentita la realizzazione ai fini della sicurezza
 - i suddetti piani e programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo;

Componente rumore e vibrazioni:

- l. in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, l'Autorità Portuale dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati

ARE

in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16.3.1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei recettori sensibili intervenendo, in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai recettori sensibili maggiormente esposti. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un piano di monitoraggio che dovrà tenere conto dei dati e dei rilievi delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1), dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

- 13) tutti gli interventi dovranno essere condotti tenendo conto delle emergenze archeologiche e monumentali, nonché degli edifici e costruzioni tutelati del centro storico, secondo le disposizioni impartite dalle locali Soprintendenze e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali; alle Soprintendenze di settore deve essere data preventiva comunicazione della data di inizio lavori delle opere previste dal PRP; gli edifici previsti nel Porto che a causa delle loro altezze o volumetrie potrebbero causare disturbi o occlusione visiva al centro storico o a beni vincolati tutelati devono essere sottoposti all'approvazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali o della Soprintendenza di settore;
- 14) i parcheggi interrati dovranno ottenere le apposite autorizzazioni dalle autorità preposte;
- 15) dovranno essere acquisiti tutti i pareri delle autorità preposte alla tutela dei vincoli per aree e beni ricadenti all'interno del PRP, anche con riferimento al nuovo Piano Territoriale Paesistico regionale in corso di approvazione;
- 16) tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti dal progetto o contenuti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura e spese dell'Autorità Portuale, concordandone con ARPA Lazio (qualora non diversamente disposto) le modalità operative, la frequenza, i parametri, i metodi di analisi e i tempi di esecuzione;

Le prescrizioni n. 3, 4, 5, 6, 12 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Le prescrizioni n. 7, 8 e 9 e 11 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte dell'ARPA Lazio.

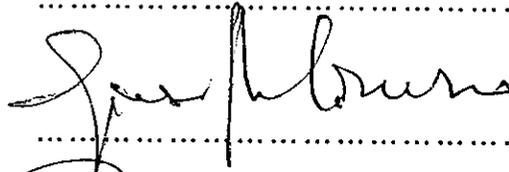
Tenuto conto delle caratteristiche del progetto, si ritiene che, ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, può essere stabilito un periodo di quindici anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale per la realizzazione del progetto.

MINISTERO
PUBBLICA TUTELA DEL
CONSUMO
Commissione
della
VIA Cassanese
0014

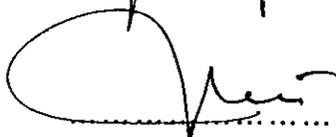
Presidente Claudio De Rose

Assente

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



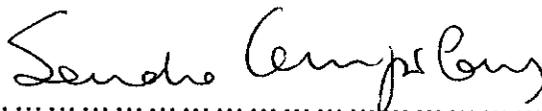
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



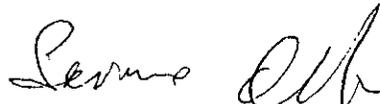
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Assente

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



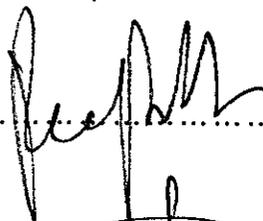
Prof. Saverio Altieri



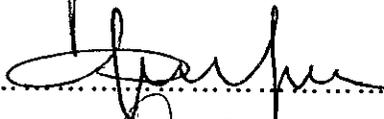
Prof. Vittorio Amadio

Assente

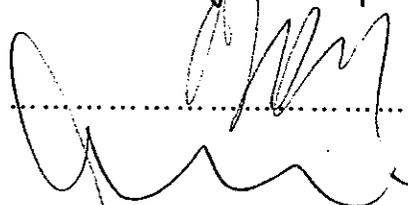
Dott. Renzo Baldoni



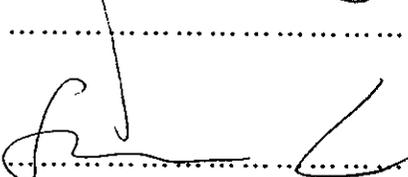
Prof. Gian Mario Baruchello



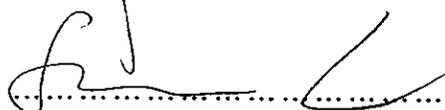
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali

Assente



Dott. Gaetano Bordone

Arenne

Dott. Andrea Borgia

Arenne

Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



Ing. Antonio Castelgrande

Arenne

Arch. Laura Cobello



Prof. Ing. Collivignarelli

Arenne

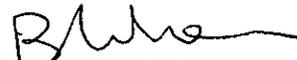
Dott. Siro Corezzi

Arenne

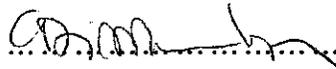
Dott. Maurizio Croce



Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno



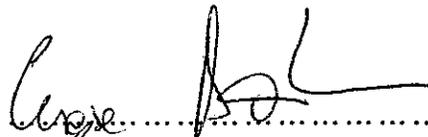
Ing. Chiara Di Mambro



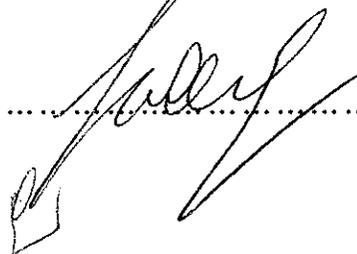
Avv. Luca Di Raimondo

Arenne

Dott. Cesare Donnhauser



Ing. Graziano Falappa



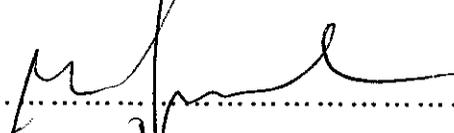
Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Amenite

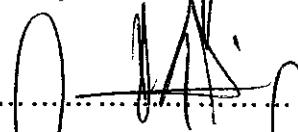
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Amenite

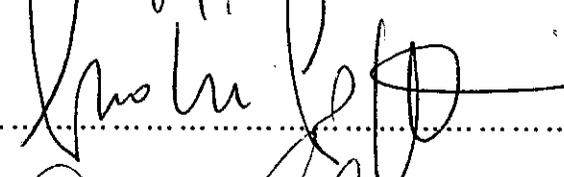
Prof. Antonio Grimaldi



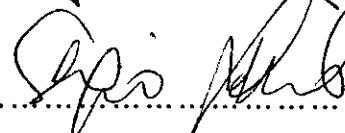
Ing. Despoina Karniadaki



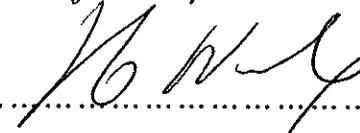
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

Amenite

Prof. Mario Manassero

Amenite

Avv. Michele Mauceri

Amenite

Ing. Arturo Luca Montanelli

Amenite

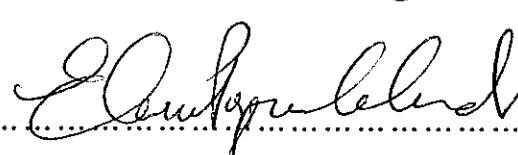
Ing. Santi Muscarà

Amenite

Avv. Rocco Panetta

Amenite

Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta
di N° 19 (DICIANNOVE) fogli è conforme al
suo originale,
Roma, li 16/01/2009

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione