



# REGIONE LAZIO

DIPARTIMENTO TERRITORIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TRASPARENZA



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

E. prot DSA - 2009 - 0022297 del 18/08/2009

11 AGO. 2009

Roma, li .....

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

Prot. 157253 .....

→ Al Ministero Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
Direzione Generale per la salvaguardia ambientale  
Via Colombo Cristoforo, 44  
00147 Roma (RM)

e p.c. Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione PARC servizio II  
Via di San Michele, 22  
00153 Roma



Oggetto : trasmissione determinazione regionale n. 133400 del 31.07.09 relativa alla Variante di Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia

Si trasmette per il seguito di competenza la pronuncia di compatibilità ambientale espressa da questa Amministrazione sul procedimento in oggetto .

Il responsabile del procedimento

Arch. Paola Pelone

Il Dirigente dell'area VIA

Arch. Luca Colosimo

# REGIONE LAZIO



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

## DETERMINAZIONE

N. 133400 del 31 LUG. 2009

Proposta n. 11583 del 26/06/2009

**Oggetto:**

Pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di variante al piano regolatore portuale di Civitavecchia

**Proponente:**

Estensore	GIZZI ANNA LIDIA	
Responsabile del procedimento	ARCH. PAOLA PELONE	
Responsabile dell' Area	L. COLOSIMO	
Direttore Regionale	G. BARGAGNA	
Direttore Dipartimento	R. DE FILIPPIS	
Protocollo Invio		169541 31 LUG. 2009
Firma di Concerto		

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

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

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO TERRITORIO

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

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

VISTA la D.G.R.L. n.734 con la quale è stata istituita la figura del Direttore del Dipartimento;

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

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

VISTA la L.R. n.25.2001 norme in materia di Programmazione Bilancio e Contabilità Regionale;

VISTE le L.R. nn.26 e 27 del 28 dicembre 2007 riguardanti rispettivamente la Legge Finanziaria Regionale e il Bilancio di previsione della Regione Lazio per l'esercizio finanziario 2008;

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

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

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

VISTO l'art.35 2 ter D.Lgs 152/06 "Norme in materia ambientale", così come modificato dal D.Lgs 4/08;

VISTA la L.R. n.6 del 7.06.99, che all'art.19 richiama l'assunzione degli atti amministrativi a carico dei dirigenti e che all'art. 46, nelle more dell'emanazione della apposita legge regionale che disciplini la materia, dà attuazione alle Direttive Comunitarie in materia di VIA ed individua fra l'altro l'Autorità competente in materia di VIA nell'apposita struttura dell'Assessorato Utilizzo, Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, oggi Assessorato all'Ambiente e Cooperazione tra i Popoli;

PRESO ATTO che l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha depositato presso questa Autorità competente copia dello studio di impatto ambientale relativo al progetto di variante del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia 2004 e ha provveduto a pubblicare sul quotidiano 'Il Messaggero' e 'Il Sole 24 Ore' l'annuncio di avvenuto deposito;

CONSIDERATO che in data 18.06.2009 la competente Area ha redatto la relazione istruttoria;

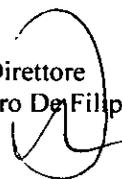
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

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

DETERMINA

1. di approvare il giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni, espresso con l'istruttoria soprarichiamata, che si allega quale parte integrante della presente determinazione.
2. di stabilire che la presente determinazione sarà inoltrata per il giudizio di compatibilità ambientale al competente Ministro dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare.

Il Direttore  
Dr. Raniero De Filippis



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

**DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO**

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

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

**PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE RELATIVA AL PROGETTO DI  
VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CIVITAVECCHIA 2004**

**PROCEDURA**

**Direttiva 85/337/CEE**

**Direttiva 97/11/CE**

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

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

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

**L'Estensore Arch. Monica Angelè**

**Il Responsabile del Procedimento Arch. Paola Pelone**

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

Roma, 18.06.09

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

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

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

VISTO l'art.35 2 ter D.Lgs 152/06 "Norme in materia ambientale", così come modificato dal D.Lgs 4/08;

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

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

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

PRESO ATTO che in data 2 gennaio 2006 l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha depositato presso questa Autorità competente copia dello studio di impatto ambientale relativo al progetto di variante del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia 2004 e ha provveduto a pubblicare sul quotidiano 'Il Messaggero' e 'Il Sole 24 Ore' l'annuncio di avvenuto deposito;

PRESO ATTO che la suddetta documentazione è stata registrata da questa Autorità competente nel proprio elenco progetti con il n.2/2006;

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

#### ESAMINATI gli elaborati trasmessi:

- Quadri di riferimento Programmatico e Progettuale: Relazione
- Quadri di riferimento Programmatico e Progettuale: Allegati
- Allegato 1 Pareri in merito allo studio di Impatto Ambientale del Progetto Preliminare per le Opere Strategiche
- Allegato 2 Relazione Idrologica e Idraulica del fosso della Fiumaretta e del fosso del Buon Augurio
- Allegato 3 Studio trasportistico del Porto di Civitavecchia
- Allegato 4 Analisi Costi e Benefici
- Quadri di riferimento Programmatico e Progettuale: Tavole
- QR Pgt 01 Inquadramento territoriale, scala 1:15000
- QR Pgt 02 Stato attuale e P.R.P. 2004, scala 1:15000
- QR Pgt 03 P.R.P. vigente, scala 1:5000
- QR Pgt 04 P.R.P. vigente e P.R.P. 2004, scala 1:5000
- QR Pgt 05 Schema generale della variante, scala 1:5000
- QR Pgt 06 PRG Comune di Civitavecchia e PRP 2004, scala 1:10000
- QR Pgt 07 Modello di assetto dell'attuale rete di accessibilità al porto, scala 1:15000
- QR Pgt 08 Modello di assetto della rete di accessibilità al porto prevista dal Piano, scala 1:15000
- QR Pgt 09 Scelte localizzative ed ambiti, scala 1:5000
- QR Pgt 10 Porto e territorio: unità funzionali, scala 1:15000
- QR Pgt 11 Porto e territorio: il progetto, scala 1:15000
- QR Pgt 12 Articolazione degli interventi, fasi 1, 2 e 3, scala 1:5.000
- QR Pgt 13 Fasi realizzative degli interventi e ubicazione delle aree di cantiere. Fase 1. Scala 1:5.000
- QR Pgt 14 Fasi realizzative degli interventi e ubicazione delle aree di cantiere. Fase 2. Scala 1:5000
- QR Pgt 15 Fasi realizzative degli interventi e ubicazione delle aree di cantiere. Fase 3. Scala 1:5000
- QR Pgt 16 Studio della viabilità portuale e piano delle aree di sosta principali, scala 1:5000
- Quadro di riferimento Ambientale: Relazione
- Quadro di riferimento Ambientale: Allegati
- Allegato 1 Metodologia per la stima delle emissioni in atmosfera da traffico marittimo
- Allegato 2 Rapporto della campagna di misurazioni fonometriche
- Allegato 3 Studio delle Attività Estrattive
- Allegato 4a
- Ricerca bibliografica per l'individuazione dei siti archeologici nel tratto di costa compreso tra le località Torre Valdaliga e Punta del Cimitero, comune di Civitavecchia
- Allegato 4b
- Prospezioni S.S.S. per l'individuazione dei siti archeologici nel tratto di costa compreso tra le località torre Valdaliga e Punta del Cimitero, comune di Civitavecchia
- Quadro di riferimento Ambientale: Tavole
- QR Amb 01 Carta delle stazioni di rilevamento fonometrico, scala 1:5 000
- QR Amb 02 Rendering 3D dello scenario ante-operam, scala 1:5 000
- QR Amb 03 Planimetria dello scenario ante-operam, scala 1:10.000
- QR Amb 04 Mappa acustica ad isofone dello scenario ante-operam, scala 1:10 000
- QR Amb 05 Rendering 3D dello scenario post-operam, scala 1: 5 000
- QR Amb 06 Planimetria dello scenario post-operam, scala 1:10 000
- QR Amb 07a Mappa acustica ad isofone dello scenario post-operam, scala 1,10.000
- QR Amb 07b Planimetria dello scenario post-operam con ricettori corrispondenti ai punti di stazione fonometrica
- QR Amb 08 Carta fisionomica strutturale delle tipologie vegetazionali reali presenti 1:25000
- QR Amb 09 Carta fisionomica strutturale delle tipologie vegetazionali reali presenti 1:5000
- QR Amb 10 Carta degli ecosistemi reali presenti (area vasta) 1:25000
- QR Amb 11 Carta degli ecosistemi reali presenti 1:5000
- QR Amb 12 Componente Ecosistemi Naturali Carta BatiMorfologica (01), scala 1:10000
- QR Amb 13 Componente Ecosistemi Naturali Carta BatiMorfologica (02), scala 1:10000
- QR Amb 14 Componente Ecosistemi Naturali Carta BatiMorfologica (03), scala 1:10000
- QR Amb 15 Componente Ecosistemi Naturali Carta BatiMorfologica (04), scala 1:10000
- QR Amb 16 Carta Geologica 1:25000

- QR Amb 17 Carta Idrogeologica I:25000
- QR Amb 18 Carta delle Intervisività o Vedute , scala 1:15.000
- QR Amb 19 Carta delle emergenze paesaggistiche e regime vincolistico. scala 1:15.000/1:5.000
- QR Amb 20 Carta dei Sistemi Paesaggistici, scala 1:15.000
- QR Amb 21 Caratteristiche Percettive dell'ambito territoriale esaminato. scala 1:15.000
- QR Amb 22 a Componente paesaggio: misure proposte. Molo del Bicchiere Sezione A-A'. Scala 1:500
- QR Amb 22 b Componente paesaggio: misure proposte. Lato terra. Sezione B-B'. Scala 1.500
- QR Amb 22 c Componente paesaggio: misure proposte. Lato Lazzaretto. Sezione C-C'. Scala 1:500
- QR Amb 23 Opere di sistemazione a verde. Scala 1: 5.000
- Sintesi Non Tecnica: Relazione

**PRESO ATTO** che in data 20.11.06 prot. 0015624 acquisite da questa Autorità in data 27.11.2006 prot. 209365 ed esaminati gli elaborati trasmessi:

- el.n.5 sovrapposizione PRP vigente/opere strategiche/PRP2004
- el.n.6 interventi previsti nel PRP 2004-ampliamento antemurale
- el.n.7 interventi previsti nel PRP 2004-Prolungamento antemurale
- el.n.8 interventi previsti nel PRP 2004- terminal Commerciale-banchina nord

**PRESO ATTO** che in data 2.12.08 prot. 0015891 acquisite da questa Autorità in data 4.12.08 prot. 213769 ed esaminati gli elaborati trasmessi:

- ampliamento antemurale c. colombo-progetto esecutivo
- planimetria di progetto
- sezione tipo del nuovo terrapieno
- sezione tipo del raccordo con l'antemurale interno a Nord
- completamento funzionale terminal container banchina nord
- progetto esecutivo
- planimetria di progetto
- planimetria ubicazione sezioni tipologiche
- sezioni tipologiche a-a, b-b e cc
- sezioni tipologiche
- prolungamento antemurale c.colombo. darsena servizi e darsena traghetti-progetto esecutivo
- sezioni caratteristiche di progetto tav.1-2-3
- pianta e sezione trasversale pontili traghetti
- prolungamento antemurale colombo sezione tipo dell'opera
- opere strategiche per il porto di Civitavecchia-progetto preliminare
- planimetria generale di progetto
- prolungamento banchina 13 planimetria di progetto
- prolungamento banchina 13 planimetria di progetto sezione tipo del banchina mento e carpenteria cassone
- nuovo accesso al bacino storico sezioni tipo scogliera. sezioni tipo banchina
- nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale
- ponte mobile. planimetria a opera finita
- ponte mobile sezioni tipo

**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, N. 669 del 28/3/ 1990 e con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 3252 del 27 dicembre 1990;
- il PRP 1990 ha parere di VIA positivo dalla Commissione di VIA del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali di cui al Decreto n. 2935 del 22/12/1997, deliberazione della Regione Lazio n.2933 del 20.05.1997, ad eccezione di un ulteriore bacino indipendente a Nord denominato Darsena Energetica Grandi Masse;
- 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 determinazione della Regione Lazio n.486 del 6.12.2001 e n.494 del 21.12.2001 e con il decreto VIA del MATT n. 6923 del 28/01/2002;
- nel decreto sopracitato la Regione Lazio per l'approvazione del DEGM richiedeva come compensazione un progetto di riqualificazione e recupero ambientale della pineta la 'Frasca'

COPIA CONFESSIONE ALL'ORIGINALE

- attraverso la costituzione di un osservatorio ambientale con la partecipazione oltre alla Regione Lazio anche del Ministero dei Beni Culturali e del Ministero dell'Ambiente
- 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 del MATT 6923/02 e determinazione della Regione Lazio n.1058 del 26.05.2003 e conseguentemente tale molo è stato escluso dalla perimetrazione dell'ambito del P.R.P. di Civitavecchia;
  - 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, con determinazione della Regione Lazio 124298, nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche;
  - 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 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 nel 2006 ha chiesto integrazioni al progetto stesso per una seconda verifica di ottemperanza conclusasi con esito favorevole con prescrizioni nell'ambito dell'istruttoria di approvazione delle opere strategiche sopra richiamata;
  - 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;
  - il Comune di Civitavecchia con nota n.19123 del 29.04.2008 ha precisato che la DEGM è compatibile con la previsione degli strumenti comunali vigenti;

#### TENUTO CONTO CHE:

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.

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

#### **Motivazioni del piano regolatore portuale 2004**

*l'Autorità Portuale del porto di Civitavecchia, divenuta nel frattempo Autorità dei porti dell'intero Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) predispose nel 2002 un Piano Regolatore sostitutivo di quello del 1990 e che aveva in animo di inviare al Ministero dei LL.PP. per la necessaria approvazione.*

*Al termine del 2002, invece, si è concretizzata l'opportunità di procedere con i finanziamenti della Legge Obiettivo (L. 443/01), in quanto a livello governativo si è riconosciuta la validità delle affermazioni precedenti, cioè che il porto di Civitavecchia costituisce uno dei nodi strategici per lo sviluppo nazionale dei trasporti.*

*Pertanto gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale del 2002, secondo le indicazioni della legge suddetta, hanno costituito la base per la redazione di dieci progetti preliminari, inviati alla cosiddetta "Unità di Missione" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la quale doveva raccogliere le osservazioni degli Enti istituzionalmente preposti, al fine di stabilire l'accettabilità dei progetti stessi e inviarli quindi al CIPE per i successivi adempimenti. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n°185 reso nella seduta del 19.12.2003, ha ritenuto di poter approvare soltanto tre dei dieci progetti presentati, mentre ha richiesto integrazioni e o modifiche per gli altri sette progetti.*

*Il Ministero dell'Ambiente, al quale i progetti sono stati inviati con il relativo SIA, ha espresso in proposito un parere favorevole con prescrizioni con nota prot.GAB20/04 842/B01 del 20.12.03.*

COPIA INFORMATICA ALL'ORIGINALE

L'Autorità Portuale di Civitavecchia ha provveduto tempestivamente all'esecuzione degli studi supplementari richiesti dal voto dell'Assemblea Generale del CSLPP 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.

L'Autorità Portuale, nell'ottica di costruire il quadro programmatico entro cui collocare le opere strategiche, ha ritenuto necessario approntare una nuova ed aggiornata versione del Piano Regolatore, denominata PRP 2004, la quale recepisce anche alcune ulteriori varianti studiate nel corso degli ultimi mesi.

Il presente Studio di Impatto Ambientale, che accompagna il PRP 2004, recepisce le prescrizioni sopracitate e non si discosta, quindi, nei contenuti dal SIA già approvato delle Opere Strategiche, ad eccezione del porto storico e della Darsena Energetica Grandi Masse, ricompresi nel nuovo Piano Regolatore Portuale.

Infatti, il recupero del porto storico e la valorizzazione delle risorse storico-monumentali sono posti alla base della strategia del Piano, attraverso l'allontanamento delle attività commerciali legate ai traffici marittimi.

In merito alla Darsena Energetica Grandi Masse, di rilevanza strategica negli obiettivi di Piano ai fini dello sviluppo del porto anche in relazione ai traffici commerciali, è stata già espressa dal Ministero dell'Ambiente pronuncia di compatibilità ambientale con prescrizioni nel DEC:VIA6923 del 28.01.2002

#### **Inquadramento normativo del Nuovo Piano Regolatore Portuale**

Sono stati analizzati i seguenti strumenti urbanistici:

- 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.

Dal confronto è emerso che le linee adottate dal Nuovo Piano Regolatore Portuale sono congruenti con quanto previsto dai piani.

In particolare:

- le aree a terra interessate dalla trasformazione dell'assetto portuale a seguito della realizzazione, sono destinate dal PRG di Civitavecchia a zona portuale, risultando in tal modo la destinazione d'uso conforme alle previsioni urbanistiche, seppur con una diversa configurazione finale del porto;
- le previsioni del nuovo PRP rientrano entro il 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 sono in piena armonia 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

#### **Quadro di riferimento progettuale**

##### **Aree territoriali e ambiti del Piano**

Il Piano Regolatore Portuale 2004, a livello localizzativo, propone una configurazione portuale articolata come segue:

- Porto Commerciale, articolato nelle seguenti aree territoriali ed ambiti:

- 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.

##### **Area ENEL**

L'area riservata all'attività delle Centrali ENEL, Torre Valdaliga Nord e Sud, è situata all'estremità settentrionale del porto. Essa è delimitata a Nord dal confine portuale, a Sud dall'area industriale destinata alla cantieristica navale, dalla Darsena Energetica Grandi Masse e dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord.

Negli obiettivi di Piano, l'area ENEL è funzionale all'allontanamento delle attività produttive dall'area urbana, volendo concentrare le attività portuali di natura più invasiva in prossimità del territorio industrializzato.

La superficie complessiva d'ambito è di 18.700m<sup>2</sup>.

##### **Area cantieristica navale**

CONFERMAZIONE ALL'ORIGINALE

L'Area Cantieristica Navale è ubicata a Nord, a ridosso della Darsena Energetica Grandi Masse. Possiede un affaccio proprio sullo specchio acqueo della stessa darsena. E' accessibile dalla viabilità portuale principale.

Obiettivo generale del Piano è lo sviluppo delle attività produttive legate alla riparazione e costruzione di imbarcazioni da lavoro e da diporto di dimensioni piccole e medie (fino a 30m l.f.t.). Tale sviluppo è da perseguire anche tramite la razionalizzazione nell'uso e nel potenziamento delle risorse territoriali.

La superficie complessiva d'ambito è di 42.000 m<sup>2</sup>.

#### **Darsena Energetica Grandi Masse**

La Darsena Energetica Grandi Masse è situata nella parte più settentrionale dell'area portuale. E' delimitata a Nord dall'Area Cantieristica Navale, a Nord-Est dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord e a Sud dalla Darsena Servizi.

Negli obiettivi di piano tale area possiede una rilevanza strategica ai fini dello sviluppo del porto anche in relazione ai traffici commerciali. La prossimità al tessuto industriale di Civitavecchia conferma tale vocazione.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 1.103.000 m<sup>2</sup>

#### **Darsena Servizi**

La Darsena Servizi è situata nella parte Settentrionale del Porto Commerciale, tra la Darsena Energetica Grandi Masse a Nord e la Darsena Traghetti a Sud. L'accesso via mare alla darsena, ubicato ad Ovest della stessa, è protetto dall'antemurale C. Colombo.

L'accesso a terra è garantito dalla viabilità portuale principale.

Negli obiettivi di piano la Darsena Servizi è destinata ad ospitare le autorità di pubblica sicurezza (VVF; Guardia di Finanza; Carabinieri; Guardia Costiera), i servizi portuali (ormeggiatori; rimorchiatori, piloti), nonché la flotta peschereccia locale.

Strategica ai fini del controllo è la posizione prossima all'imboccatura del porto commerciale.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 195.500 m<sup>2</sup>

#### **Area produttiva connessa ai traffici portuali**

L'area produttiva connessa ai traffici portuali, localizzata nella parte centrale del porto commerciale, si sviluppa lungo il confine portuale, tra l'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso Nord e l'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso commerciale.

Negli obiettivi di piano tale area è destinata ad ospitare le attività industriali ed artigianali connesse alla movimentazione e trasformazione delle merci. Si tratta di attività già presenti all'interno del porto nonché di eventuali attività di nuovo impianto. La vicinanza al territorio industrializzato le conferisce il ruolo di tramite tra il porto e il territorio stesso. In tal senso la definizione degli interventi da parte dell'Autorità Portuale è subordinata al rispetto dei criteri e delle modalità di concertazione previste dal protocollo d'intesa per l'attuazione del piano integrato in ambito urbano sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30/06/2004.

E' accessibile in maniera diretta dalla viabilità portuale principale.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 257.500 m<sup>2</sup>.

#### **Darsena Traghetti**

Il Terminal traghetti è situato nella parte centro-settentrionale dell'area portuale. E' delimitato a Nord dalla Darsena Servizi, a Sud dal Terminal Commerciale. E' accessibile da terra direttamente dalla viabilità portuale principale.

La realizzazione di un terminale dedicato per il traffico di cabotaggio è giustificata dal ruolo che il Porto di Civitavecchia intende rivestire, in questo precipuo settore, nell'ambito del Sistema del Medio Tirreno. Lo scalo laziale, che, infatti, è già leader nei traffici con la Sardegna, sta costruendo la sua partecipazione attiva al Progetto "Autostrade del Mare".

Il nuovo terminal, oltre ad essere situato lontano dal centro abitato, fatto che ne consente il collegamento diretto alla rete autostradale, è dotato di idonei spazi per la sosta.

La componente funzionale caratterizzante è di attracco, attesa e servizio ai traghetti.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 336.600 m<sup>2</sup>

#### **Aree cerniera e viabilità stradale**

Il Piano individua due Aree Cerniera all'interno del porto, poste a completamento della viabilità principale: una a Nord, a ridosso della Darsena Energetica Grandi Masse; una a Sud, alle spalle del Terminal Commerciale.

Considerata l'importanza strategica di tali aree in relazione al collegamento porto-territorio, la definizione degli interventi da parte dell'Autorità Portuale è subordinata al rispetto dei criteri e delle modalità di concertazione previste dal protocollo d'intesa per l'attuazione del piano integrato in ambito urbano sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30/06/2004.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 63.100 m<sup>2</sup> per l'area Nord e 131.700 m<sup>2</sup> per l'area Sud.

#### **Terminal commerciale**

Il Terminal Commerciale è delimitato a Nord dalla Darsena Traghetti, a Sud dall'Area Authority Trade Center e ad Est dall'Area Cerniera in corrispondenza dell'ingresso commerciale.

E' stato realizzato per incrementare l'estensione delle banchine e delle superfici a terra dedicate al traffico merci rispetto alla situazione attuale. Tale nuova disponibilità di aree a terra consente di modernizzare l'attività portuale di Civitavecchia, sia in relazione al traffico merci varie sia al traffico merci in containers nonché al traffico delle rinfuse solide.

Il Terminal è accessibile direttamente dalla viabilità portuale principale.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 634.000 m<sup>2</sup> (area a terra).

#### **Terminal crocieristico**

Il Terminal Crocieristico occupa la parte della diga di sopraflutto compresa tra il prolungamento dell'antemurale C. Colombo a Nord e il Porto Storico a Sud, nonché lo sporgente attiguo.

La previsione di crescita nel settore crocieristico ha comportato la necessità di incrementare lo sviluppo lineare delle banchine e le aree a tergo dedicate.

La localizzazione del terminal in prossimità del porto Storico e della città ne conferma la vocazione turistica.

Le componenti funzionali caratterizzanti sono: La superficie complessiva dell'ambito è pari a 237.000 m<sup>2</sup> (area a terra).

#### **Area Authority Trade Center**

Tale area è situata nella parte meridionale dell'area portuale, delimitata a Nord dal Terminal Commerciale, a Sud dal Porto Storico e ad Ovest dal Terminal Crocieristico.

COPERTURA INFORMATICA

L'area è caratterizzata da una posizione strategica. Essa funge da cerniera tra Porto Commerciale e Porto Storico ed è, inoltre, prossima alla città. La componente funzionale caratterizzante è SD, ovvero servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici). La superficie complessiva dell'ambito è pari a 28.000 m<sup>2</sup>.

### **Studio della viabilità portuale e piano dei parcheggi**

#### **Porto Industriale**

La pianificazione del porto industriale individua nell'Ingresso Sud 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 interna al porto.

#### **Ingresso Sud**

In corrispondenza dell'ingresso sud è prevista la realizzazione del completamento dello svincolo esistente del Raccordo Superstradale Civitavecchia-Viterbo che, nell'attuale configurazione, presenta due sole rampe a servizio del settore meridionale del porto, con la predisposizione prevista dei manufatti esistenti al raddoppio delle rampe per la destinazione opposta, verso nord.

#### **Ingresso Nord**

In corrispondenza dell'ingresso nord è prevista la realizzazione del collegamento con l'Area Industriale di Civitavecchia, che è a sua volta collegata con la S.S.1 Aurelia e il Raccordo Superstradale Civitavecchia-Viterbo.

Gli standard di progetto adottati per la strada sono i medesimi assunti per l'ingresso sud.

#### **Viabilità portuale di servizio e parcheggi**

La viabilità minore realizzata all'interno dell'area portuale viene distinta fra quella afferente il porto industriale e quella a servizio del porto storico.

#### **Porto industriale**

La viabilità minore a servizio delle varie aree del porto industriale è stata predisposta e dimensionata al fine di poter guidare il traffico previsto lungo canali prestabiliti, secondo criteri volti alla tutela della sicurezza nella circolazione.

Nella parte meridionale l'intervento maggiore consiste nella viabilità di servizio al Terminal Crocieristico per il quale è previsto, in proiezione, con l'aumento del traffico crocieristico, un corrispondente elevato incremento di traffico "a terra".

La strada parte dall'Area cerniera Sud, segue il perimetro del Terminal Commerciale, oltrepassa l'Authority Trade Center, supera il ponte fra porto industriale e porto storico fino a raggiungere il Terminal Crocieristico. Lungo il percorso, un sistema di uscite distribuisce convenientemente i vari flussi a tutte le aree prospicienti. La strada lunga circa 1,6 km sarà, per alcuni tratti, a due corsie per senso di marcia al fine di consentire la gestione razionale del traffico e delle eventuali "code" di accumulo che dovessero verificarsi per possibili attese ai passaggi doganali.

In corrispondenza della Area Cerniera Sud sono presenti altre viabilità di breve percorrenza atte a servire il Terminal Granaglie e il Terminal Commerciale.

Nella parte mediana del porto industriale, all'altezza della rotatoria "R3" è presente una seconda importante viabilità interna a servizio dell'Area produttiva connessa ai traffici portuali. Si tratta di una ampia strada di due corsie di 4,00 m, lunga circa 800 m, avente diramazioni atte a raggiungere i singoli lotti dell'area. Ancora nella parte mediana, in prossimità della rotatoria "R3", di fronte all'accesso per l'Area produttiva, è presente la viabilità "V2". Il tratto complessivo misura circa 1,1 km. Nella parte settentrionale del porto la viabilità "V4", con caratteristiche simili alle viabilità "V2" e "V3" e di circa 300 m, collega direttamente la rotatoria "R2" dell'Area Cerniera Nord alle aree afferenti la Darsena Energetica Grandi Masse e la Cantieristica Navale. In punti del porto ritenuti ottimali è prevista la realizzazione di ampi parcheggi, distribuiti in numero rilevante ed adeguato alle necessità. In particolare, in prossimità delle aree doganali, sono presenti parcheggi "polmone" aventi funzione di area per il controllo doganale ed area di attesa per i veicoli destinati all'imbarco.

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.

L'area complessiva a parcheggio ammonta a 124.100 mq che, detratte le superfici di pertinenza della viabilità, consente un'offerta corrispondente a circa 750-800 stalli.

Altre aree destinate a parcheggio sono inoltre ubicate in prossimità dell'Authority Trade Center (5.000 mq) e dell'Ingresso Vespucci (15.000 mq). Ulteriori aree saranno infine previste in corrispondenza delle banchine e dei terminal in specifici punti che andranno individuate ed definite in base alle attività di gestione ed esercizio dei singoli moli.

### **Quadro di riferimento ambientale**

#### **Atmosfera**

Il giudizio definitivo di valutazione della componente inquinamento atmosferico, ricavato dal confronto tra gli scenari ante-operam e post-operam, mostra che l'impatto ambientale sull'atmosfera prodotto dalle opere previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale e dal suo completo funzionamento a regime, risulta praticamente nullo e ben al di sotto dei limiti di legge. Sia le nuove arterie viarie, che il presumibile aumento del traffico mercantile all'interno del bacino portuale, non producono nuove situazioni di criticità per la qualità dell'aria. Pertanto, dall'analisi dell'interazione della componente Atmosfera con l'intervento progettuale, non sono scaturiti ambiti problema.

#### **Acustica**

Impatti previsti:

- Attività portuali: l'assetto delle attività portuali previste dal PRP2004 in uno scenario di esercizio massimo proiettato all'anno 2010, ha impatto acustico nullo ai ricettori abitativi; infatti, 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 ricettori abitativi. Oltremodo 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 SSI Aurelia nord.

MODA CONSULTING ARCHITETTURA

- *Infrastrutture: la valutazione del clima acustico, nello scenario post-operum, evidenzia l'esistenza di emergenze acustiche derivanti dalla realizzazione delle sole seguenti infrastrutture:*

- Bretella Nord*
- Mediana Nord*
- Bretella Sud*
- Completamento Via Terme di Traiano*

#### **Accorgimenti di mitigazione**

*La progettazione definitiva ed esecutiva delle infrastrutture sopra riportate dovrà essere effettuata realizzando una puntuale valutazione di impatto acustico una volta fissati i tracciati definitivi e le loro caratteristiche geometriche, i flussi di progetto, gli effettivi flussi presumibili di esercizio, e la geometria specifica in relazione alla posizione dei singoli ricettori. Nel caso in cui la valutazione di impatto acustico verifichi il superamento dei limiti imposti dal D.P.R. 142/04 in relazione alla categoria della strada, alla ricadenza all'interno della fascia A o B di pertinenza acustica, ed alla tipologia del ricettore, dovrà essere redatta la progettazione delle opere di mitigazione del rumore stradale, conformemente a quanto stabilito dal D.M. 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e dagli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" (G.U. del 6 dicembre 2000, n. 285) e successive modifiche ed integrazioni. In merito a quest'ultimo D.M. si specifica che la valutazione di impatto e la progettazione delle opere di difesa acustica nelle modalità previste, spetta all'Ente gestore dell'infrastruttura, che nel contesto odierno e per le strade sopra citate non si configura nell'Autorità Portuale di Civitavecchia ricadendo le stesse al di fuori del confine portuale.*

#### **Suolo, Sottosuolo e Ambiente Idrico**

##### **Impatti previsti:**

##### **Suolo e sottosuolo**

*• Reperimento del materiale (massi naturali e materiali sciolti): in relazione ai massi naturali, una parte deriverà dai salpamenti di strutture già esistenti e per il resto si dovrà ricorrere ad apporti esterni (cave); per quanto riguarda i materiali sciolti, il reperimento sarà parzialmente garantito dai dragaggi e la restante parte da apporti da cava.*

*L'attività estrattiva locale, compresa nel raggio di 40-50 Km dall'area portuale, è in grado di fornire i volumi necessari: l'impatto sull'ambiente è, quindi, dovuto allo sfruttamento di una risorsa naturale disponibile, ma non rinnovabile.*

*• Trasporto e collocazione in opera dei massi naturali e dei materiali sciolti: il trasporto dei materiali di cava dal sito di estrazione a quello di costruzione delle opere comporterà un aumento del traffico veicolare sulle infrastrutture stradali e, quindi, un impatto sulla qualità dell'aria e sulla componente rumore; per la trattazione specifica si rimanda alle componenti Acustica e Atmosfera del presente SIA.*

*Ambiente idrico: La situazione delle acque di circolazione profonda e superficiale è sostanzialmente indifferente alle azioni direttamente od indirettamente indotte dalle nuove opere.*

##### **Accorgimenti di mitigazione ed interventi di qualificazione e miglioramento**

*• Riduzione dei volumi di materiale: è uno dei principali fattori di attenuazione; infatti, qualsiasi accorgimento possa essere preso, l'impatto delle opere sull'ambiente sarà tanto maggiore quanto più grandi saranno i volumi di materiale impiegato. In particolare risulta che, per il molo di sovrastito a servizio della darsena grandi masse, alcune variazioni apportate alla sua disposizione in pianura rispetto a quanto inizialmente previsto, hanno comportato sensibili riduzioni di materiale da porre in opera; inoltre è indubbio il vantaggio prodotto dalla scelta progettuale di realizzare la diga frangiflutti con la tipologia a cassoni prefabbricati in calcestruzzo armato (invece della classica diga a scogliera), che consente un risparmio di materiale di circa l'80% oltre ad un riutilizzo di materiale dragato (circa 100.000 m<sup>3</sup>) per il riempimento dei cassoni.*

*• Utilizzo del materiale di dragaggio per le colmate: questa scelta annulla e/o riduce sensibilmente gli impatti collegabili al reperimento di grandi quantitativi di materiale idoneo e alle operazioni di trasporto e posa in opera del materiale stesso.*

*• Scelta delle cave: un ulteriore elemento di attenuazione degli impatti, sia di tipo temporaneo che permanente, e' da ricercare nella più opportuna scelta delle provenienze dei materiali. Dallo studio sulle attività estrattive presenti sul territorio, si è evinto che le cave autorizzate, esistenti nell'area compresa in un raggio di circa 40÷50 Km dall'area portuale di Civitavecchia, sono in grado di sopperire alle ingenti quantità di materiali necessari.*

*• Per i tratti di strada non asfaltata si dovrà provvedere alla costante annaffiatura della piattaforma stradale onde ridurre la dispersione delle polveri nell'atmosfera*

*• L'Ente Appaltante provvederà a mettere a punto e a far rispettare un protocollo per la "gestione ambientale del cantiere" che tuteli tutti gli aspetti ambientali legati alle attività di cantiere per la realizzazione della colmata.*

*• Gli impatti previsti sono tutti di tipo temporaneo essendo limitati ai tempi necessari per la realizzazione dell'intervento.*

##### **Vegetazione, Flora, Fauna ed ecosistemi terrestri**

##### **Impatti previsti**

*L'unica area che potrebbe presentare una criticità e' o una sensibilità "intrinseca" è quella dove è presente la Pineta della Frasca, situata sulla fascia costiera a Nord della centrale di Torre Valduliga Nord.*

*Gli interventi previsti dal Piano non generano impatti su tale area, per la quale lo stesso Piano prevede la riqualificazione e il recupero ambientale della pineta finalizzati ad una fruizione ludico-turistico-sportiva, in sintonia con le indicazioni dei PTP, concernente i Boschi a tutela integrata, che prevede la salvaguardia, il mantenimento ed il rafforzamento dei caratteri del paesaggio.*

##### **Vegetazione, Flora, Fauna ed ecosistemi acquatici**

##### **Impatti previsti**

*• Distruzione delle comunità in posto nelle zone di dragaggio e in quelle di imbonimento: per quanto riguarda le opere da realizzarsi nella zona Nord, della prateria di Posidonia presente nei 32 ha circa di superficie appartenente al SIC IT 6000005, si stima che tra 4,8 ha e 9,6 ha, supponendo coperture del 15% e del 30%, rispettivamente, verranno definitivamente perduti. Altrettanto dicasi per quelle di fondo mobile dove verranno effettuati dragaggi e costruite opere marittime nella zona Sud.*

*• Sostituzione delle comunità biologiche in posto. Se la realizzazione di un porto comporta sempre la distruzione delle comunità bentoniche in posto, è altrettanto vero che essa comporta la sostituzione di tali comunità con altre che sono caratteristiche delle nuove condizioni ecologiche. Se da una parte i fondali a sedimenti sciolti sono oggetto di una ricolonizzazione che conduce a comunità diverse da quelle naturali, l'aggiunta di substrati duri (antemurali, banchine) favorisce l'insediamento di comunità precedentemente assenti.*

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

- Riduzione della trasparenza nella colonna d'acqua con conseguente alterazione quali quantitativa dell'irradianza. Tale evento interferisce con i processi fotosintetici della flora planctonica e bentonica, con particolare riferimento alla componente macrofitica di quest'ultima.
- Effetti da aumento locale della rata di deposizione che, specialmente in profondità, può localmente interferire con l'alimentazione dei "filter feeders". – di contenimento dell'inquinamento atmosferico e i parte del rumore, in virtù delle attitudini biotecniche delle piante:
  - di aumento del rapporto superfici permeabili/superfici impermeabili, con conseguenti benefici sul sistema idrico superficiale e profondo;
  - di miglioramento del microclima locale, in dipendenza dei meccanismi di evapotraspirazione delle piante stesse.

#### **Interventi di mitigazioni**

Le mitigazioni proponibili riguardano solo gli aspetti connessi con le tecnologie di dragaggio, ai fini di non generare torbide eccessive e persistenti, come già menzionato nei paragrafi che precedono.

La mitigazione principale consiste nell'adottare tecniche di dragaggio e di colmata che, pur in presenza di condizioni naturali favorevoli, come un campo dinamico modesto, atto quindi al mantenimento in sospensione di peliti ed eventuali inquinanti, siano caratterizzate da modeste generazioni di torbide.

Per quanto riguarda il rischio di dispersione di inquinanti le operazioni di cantiere devono prevedere i seguenti accorgimenti:

- tecniche di dragaggio capaci di minimizzare la generazione di torbide e la loro esportazione all'esterno del porto;
- tecniche di segregazione delle aree da imbonire capaci di minimizzare la creazione di torbide
- la destinazione del materiale dragato è a terra; pertanto non sono previsti trasporti di materiale via mare.

Le procedure necessarie all'ottenimento delle autorizzazioni di cui al DM 24.01.96 preciseranno meglio la possibilità di risospensione di contaminanti intrappolati in fase sedimentaria.

#### **Opere di compensazione proposte**

• Si ritiene che le compensazioni prescritte dal DEC/VA 6923 del 28.1.02 in relazione alla Darsena Energetica Grandi Masse tengano conto anche della perdita ascritta alla porzione di SIC IT 6000005 interessato dal progetto previsti nel Nuovo Piano Regolatore; pertanto non si ritiene di dover proporre ulteriori trapianti.

• Intensificazione e ampliamento (ad esempio alla componente pelagica) del monitoraggio in corso di esecuzione da parte dell'Autorità Portuale; ciò dovrebbe avvenire nella zona interessata dai lavori, almeno durante l'escavo dei fondali e la realizzazione delle colmate.

#### **Salute pubblica**

##### **Impatti previsti:**

• Atmosfera: il giudizio definitivo di valutazione della componente inquinamento atmosferico, ricavato dal confronto tra gli scenari ante-operam e post-operam, mostra

che l'impatto ambientale sull'atmosfera prodotto dalle opere previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale e dal suo completo funzionamento a regime, risulta praticamente nullo e pertanto la realizzazione del porto è compatibile con la normativa sulla qualità dell'aria per la tutela della salute pubblica.

• Rumore:

– Attività portuali: l'assetto delle attività portuali previste dal PRP2004 in uno scenario di esercizio massimo proiettato all'anno 2010, ha impatto acustico nullo ai ricettori abitativi; infatti, 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 ricettori abitativi. Oltremodo 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 SSI Aurelia nord;

– Infrastrutture: la valutazione del clima acustico nello scenario post-operam evidenzia l'esistenza di emergenze acustiche derivanti dalla realizzazione delle sole seguenti infrastrutture:

Bretella Nord

Mediana Nord

Bretella Sud

Completamento Via Terme di Traiano

#### **Accorgimenti di mitigazione**

La progettazione definitiva ed esecutiva delle infrastrutture sopra riportate dovrà essere effettuata realizzando una puntuale valutazione di impatto acustico una volta fissati i tracciati definitivi e le loro caratteristiche geometriche, i flussi di progetto, gli effettivi flussi presumibili di esercizio, e la geometria specifica in relazione alla posizione dei singoli ricettori. Nel caso in cui la valutazione di impatto acustico verifichi il superamento dei limiti imposti dal D.P.R. 142/04 in relazione alla categoria della strada, alla ricadenza all'interno della fascia A o B di pertinenza acustica, ed alla tipologia del ricettore, dovrà essere redatto la progettazione delle opere di mitigazione del rumore stradale, conformemente a quanto stabilito dal D.M. 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e dagli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" (G.U. del 6 dicembre 2000, n. 285) e successive modifiche ed integrazioni. In merito a quest'ultimo D.M. si specifica che la valutazione di impatto e la progettazione delle opere di difesa acustica nelle modalità previste, spetta all'Ente gestore dell'infrastruttura, che nel contesto odierno e per le strade sopra citate non si configura nell'Autorità Portuale di Civitavecchia ricadendo le stesse al di fuori del confine portuale.

AVENDO valutato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti;

CONSIDERATO che:

- il PRP1990 aveva previsto una riorganizzazione del Porto Storico con una separazione fisica tra il Porto Storico e il Porto Commerciale, sottolineata anche dal recupero del patrimonio storico architettonico esistente, con lo scopo di svincolare i traffici di carattere commerciale ed industriale dal Porto Storico ;
- la Regione Lazio, Area VIA, alla Conferenza dei Servizi del 24.12.2008 nota prot.225416, rappresentava che il Porto Storico di Civitavecchia doveva essere sottoposto a procedura di VIA a norma dell'art. 22 e seguenti del D.Lgs. 04/2008.
- risulta che l'area interessata dal progetto, è soggetta a vincoli di tipo paesaggistico ed ambientale, ai sensi del D. Lgs. n. 42 del 22/01/2004 e quindi tutte le attività in aree vincolate dovranno ottenere parere preventivo dall'Autorità preposta alla tutela dei suddetti vincoli
- con Determinazione della Regione Lazio del 6.12.2001 n.486 e successivo Dec.n. 6923 del MATT del 28.01.2002, riguardante il progetto della Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia Darsena Energetica Grandi Masse, venne richiesta come compensazione il progetto di riqualificazione ambientale dell'area 'La Frasca';
- dalle integrazioni fornite in data 17.06.09 , elaborato tav.1 data 20.06.2009 e relazione, riguardante chiarimenti sul 'sistema delle connessioni infrastrutturali' emerge lo studio della rete dei collegamenti tra l'infrastruttura portuale e il sistema infrastrutturale esterno sia viario e che ferroviario, al fine di realizzare delle connessioni stabili ed efficienti;

#### TUTTO CIO' PREMESSO

si esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale al progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia con le seguenti prescrizioni :

- - dovranno essere realizzati tutti gli interventi di viabilità e infrastrutturali previsti, in particolare :
  - l'adeguamento della bretella di collegamento S.S.248-A12 e il relativo svincolo sull'autostrada A12
  - il completamento delle rampe C e D di collegamento della S.S. 248 al porto;
  - il raccordo ferroviario Civitavecchia-Orte (il riavvio della linea è stato riconosciuto di interesse comunitario e la fermata in corrispondenza delle aree individuate nella Tav.1. dove è prevista la realizzazione della nuova stazione marittima);
  - la bretella nord con parte terminale di accesso all'ambito portuale;
  - dovranno essere prese tutte le misure per l'interdizione del transito sulla S.S. Aurelia del traffico pesante, in corrispondenza del centro abitato.
- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazioni previsti nel S.I.A. e successive integrazioni;
- dovranno essere rispettate le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti nei precedenti Determinazioni e Decreti VIA: determinazione della Regione Lazio n.486 del 6.12.2001 e n.494 del 21.12.2001 e con DEC VIA del MATT n. 6923 del 28/01/2002; DEC VIA del MATT 6923/02 e determinazione della Regione Lazio n.1058 del 26.05.2003; Commissione Speciale VIA, con nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, con determinazione della Regione Lazio 124298
- per quanto attiene il *progetto di riqualificazione ambientale della pineta "la Frasca"* , area di considerevole valore archeologico, naturalistico e paesaggistico per la quale potranno essere realizzati solo interventi di tutela ambientale e valorizzazione dei beni storico-archeologici, al fine di completare l'ottemperanza prevista nel Decreto del Ministeriale soprarichiamato; dovrà essere attivata la procedura di verifica di ottemperanza ;

COPIA MANUSCRITTA ALL'ORGANISMO

- dovrà essere redatto uno specifico progetto del sistema portuale relativo agli impianti energetici, redatto ai sensi del D.lgs 192/2005, e s. m. i., con l'obiettivo di privilegiare l'uso di impianti che utilizzano fonti rinnovabili e di tecnologie ad alta efficienza (co-trigenerazione, impianti a condensazione, ecc.), e relativo all'elettrificazione delle banchine;
- l'Autorità Portuale dovrà 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;

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

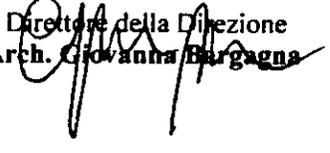
Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Paola Pelone



Il Dirigente dell'Area  
Arch. Luca Colosimo



Il Direttore della Direzione  
Arch. Giovanna Bargagna



La presente copia fotostatica composta di N. 14 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 5.08.08  
4

COPIA MANTENUTA  
ATTI INDIVIDUALI E