



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Centro Settentrionale

PORTI DI ROMA E DEL LAZIO - CIVITAVECCHIA - FIUMICINO - GAETA

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale



NUOVO PORTO COMMERCIALE DI FIUMICINO

PROGETTO ESECUTIVO I LOTTO FUNZIONALE I STRALCIO "Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere"

Committente:

Il presidente
AVV. Francesco Maria Di Majo

Il responsabile del procedimento
Dott. Ing. Maurizio Marini

Il coordinatore generale
Dott. Ing. Giuseppe Solinas

Progettazione:

ACQUA
TECNO

Ing. Renato Marconi
Ing. Paolo Turbolente
Ing. Barbara Doronzo



Titolo elaborato

Elaborato

A.2202.12 | PE | R

RPO

Scala

RAPPORTO DI OTTEMPERANZA

Data	Preparato	Controllato	Approvato
Novembre 2020	Arch. Vittoria Biego	Ing. Paolo Turbolente	Ing. Renato Marconi
Revisione	Data		
01	Giugno 2021		
02	Febbraio 2022		

1. PREMESSA	4
1.1. Scopo e contenuti del documento.....	4
1.2. Gruppo di lavoro	6
1.3. Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci	6
1.4. Elaborati che sostanziano il Rapporto di ottemperanza	14
2. QUADRO DI RIFERIMENTO DELL'OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DEC VIA N. 07/2010	21
2.1. PRP vigente del nuovo Porto commerciale di Fiumicino	21
2.2. Progetto preliminare.....	26
2.3. Progetto definitivo del I Lotto funzionale	30
3. OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONE DEL DEC VIA N. 07/2010	32
3.1. Riepilogo delle prescrizioni contenute nel Decreto Interministeriale di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000007 del 16/02/2020 con indicazione di quelle ottemperate	32
3.2. Illustrazione delle modalità di ottemperanza per ciascuna Prescrizione oggetto dell'attività 15	
3.2.1. Prescrizione a) 1 (MATTM) – Rispetto delle misure di sicurezza, prevenzione e controllo e mitigazione.....	15
3.2.2. Prescrizione a) 2 (MATTM) – Nuova viabilità ad anello	16
3.2.3. Prescrizione a) 4.a (MATTM) – Eliminazione della destinazione d'uso delle strutture alberghiere 16	
3.2.4. Prescrizione a) 4.b (MATTM) – Riquantificazione dei parcheggi e del verde.....	17
3.2.5. Prescrizione a) 4.e (MATTM) – Elettrificazione delle banchine.....	20
3.2.6. Prescrizione a) 4.g (MATTM) – Previsione di accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare.....	20
3.2.7. Prescrizione a) 4.h (MATTM) – Studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo.....	20

3.2.8.	Prescrizione a) 4.i (MATTM) – Inserimento delle prescrizioni relative alle mitigazioni degli impatti delle attività di cantiere tra gli oneri contrattuali dell'Appaltatore.....	22
3.2.9.	Prescrizione a) 5 (MATTM) – Attuazione delle misure di mitigazione	24
3.2.10.	Prescrizione a) 6 (MATTM) – Caratterizzazione e gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi	24
3.2.11.	Prescrizione a) 7 (MATTM) – Trasporto dei materiali da costruzione via mare.....	25
3.2.12.	Prescrizione a) 8 (MATTM) – Regolamento del cantiere.....	25
3.2.13.	Prescrizione a) 9 (MATTM) – Piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti.....	26
3.2.14.	Prescrizione a) 10.a – Attuazione del programma di monitoraggio della qualità dell'aria	26
3.2.15.	Prescrizione a) 10.b – Approvvigionamento idrico	28
3.2.16.	Prescrizione a) 10.c (MATTM) – Acque di prima pioggia.....	29
3.2.17.	Prescrizione a) 10.h (MATTM) – Monitoraggio dell'unità fisiografica compresa tra Capo Linaro e Capo d'Anzio	30
3.2.18.	Prescrizione a) 10.i (MATTM) – Monitoraggio delle acque di balneazione	35
3.2.19.	Prescrizione a) 11 (MATTM) – Monitoraggio del rumore	37
3.2.20.	Prescrizione a) 12) (MATTM) – Realizzazione di tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti.....	40
3.2.21.	Prescrizione a) 14 – Programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma.	40
3.2.22.	Prescrizione b) i (MIBACT) – Progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale.....	41
3.2.23.	Prescrizione b) ii (MIBACT) - Realizzazione della rete infrastrutturale adeguata prima dell'avvio dei lavori	46
3.2.24.	Prescrizione b) iii (MIBACT) – Opere di compensazione.....	46
3.2.25.	Prescrizione b) 1) (MIBACT) – Aspetto archeologico	47
3.2.26.	Prescrizione b) 3) (MIBACT) – Esecuzione di segmenti compiuti di opere	50

3.2.27.	Prescrizione b 5) (MIBACT) – Progetto di recupero dell'attuale percorso del Porto Canale	51
3.2.28.	Prescrizione b) 8 (MIBACT) – Progetto di recupero dell'area urbana prospiciente il nuovo porto	57
3.2.29.	Prescrizione c) 1 (RL, MATTM, MIBACT) – Progettazione di un sistema infrastrutturale su gomma e ferro.....	59
3.2.30.	Prescrizione c) 2 (RL, MATTM, MIBACT) – Strumenti di programmazione finanziaria	59
4.	CONCLUSIONI.....	61

1. PREMESSA

1.1. Scopo e contenuti del documento

Il presente elaborato costituisce il Rapporto di ottemperanza alle prescrizioni contenute del Decreto Interministeriale di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000007 del 16/02/2010 del vigente Piano Regolatore Portuale di Fiumicino (PRP) e completa il “Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci e della viabilità di accesso al cantiere” del nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Il suddetto DEC VIA n. 7/2010 è stato emanato dal Ministero dell’Ambiente e del Territorio del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Turismo. Il PRP di Fiumicino è stato approvato dalla Regione Lazio con Deliberazione della Giunta n. 358 del 13/07/2012.

L’Acquatecno S.r.l. è stata incaricata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale (AdSP del Mare Tirreno Centrale) di redigere il Progetto esecutivo di cui sopra.

Il presente Rapporto di ottemperanza indica le modalità con le quali si è ottemperato alle prescrizioni riconducibili alla Darsena Pescherecci di Fiumicino contenute nel suddetto DEC VIA n. 07/2010.

La Darsena Pescherecci, corrispondente al I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale, costituisce una unità funzionale a sé stante che, nell’articolazione in fasi dello sviluppo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino prevista nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) di cui al sopracitato DEC VIA n. 7/2010, corrisponde alle Fasi 1 e 2.

La Darsena Pescherecci rappresenta la risposta più immediata alle seguenti esigenze espresse dal territorio, ottemperando ad alcune raccomandazione/prescrizioni espresse nel corso dell’istruttoria:

- 1) assicurare un riparo sicuro alla flotta da pesca di Fiumicino e ad ulteriori mezzi navali ormeggiati nel Porto Canale, la cui accessibilità è fortemente compromessa in condizioni meteo – marine avverse, anche quando non estreme. A tal proposito si riporta quanto scritto nel voto del CSLLPP n. 208 allegato dal DEC VIA n. 07/2010 del PRP del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, “con voto sopra citato (n. 418 del 26/10/2001 sempre del CSLLPP) questa assemblea ha evidenziato chiaramente la necessità di “trasferire qualsiasi funzione portuale, attualmente esistente nel canale navigabile di Fiumicino, all’esterno dello stesso”, richiesta già formulata dall’Autorità di Bacino del fiume Tevere nella seduta del Comitato tecnico e recentemente ribadita dalla stessa Autorità nella seduta del 12 dicembre 2003”.
- 2) liberare le aree che, lungo il Porto Canale, sono attualmente occupate dai cantieri nautici, così fornendo, alla città di Fiumicino, una irrinunciabile occasione di riconversione ad usi turistici, di svago e del tempo libero del fronte sull’acqua. A tal proposito si riporta quanto citato nel parere del MiBACT prot n. DG BAP S02/30.19.04/4021/2009 allegato al DEC VIA n. 07/2010 “è opportuno ricordare che da diversi anni questa Soprintendenza ha richiesto sia al Comune

Rapporto di ottemperanza

di Fiumicino sia alle altre Autorità competenti l'allontanamento dei cantieri navali, posti lungo il Canale di Fiumicino e Fiumara Grande che interferiscono pesantemente con le aree archeologiche che si affacciano sui due corsi d'acqua. Ribadendo tale istanza anche in questa sede si richiede la ricollocazione all'interno del nuovo Porto di Fiumicino (...) di tali attività produttive”.

La Darsena Pescherecci in quanto I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, sono state definite nell'ambito del processo progettuale che segue:

- Progetto preliminare, approvato con Decreto dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta n. 371 del 26/11/2012 e n.169 del 31.07.2014, esteso al complesso della struttura portuale;
- Progetto definitivo del I Lotto funzionale approvato con Decreto dell'Autorità Portuale n. 295 del 13/11/2015 e Voto 71/18 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riguardante, invece, parte delle opere costituenti la struttura portuale, come spiegato nel paragrafo dedicato.

Il DEC VIA n. 07/2010 raccoglie le prescrizioni impartite dalla Commissione Tecnica per l'Impatto Ambientale VIA-VAS con parere n. 187 del 15/12/2008, quelle della Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea, Servizio IV, Qualità del paesaggio, Parere Prot. n. DG BAP S02/30.19.04/4021/2009 e, infine, quelle dell'Area 2S/04 – Valutazione Impatto Ambientale e Danno Ambientale della Regione Lazio, Parere prot. n. 111560/25/25 del 15/06/2009 di cui alla Determinazione n. B2467 dell'11/06/2009.

Queste prescrizioni influiscono, in parte sulle attività di progettazione esecutiva delle opere previste dal Piano regolatore portuale, in parte sulle modalità realizzative della stessa (cantiere), in parte, infine, sul funzionamento della nuova struttura portuale, a conclusione dei lavori di costruzione. Altre, infine, riguardano opere ed interventi che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale è chiamata a progettare/realizzare dovendo compensare quegli impatti negativi sull'ambiente, procurati dal nuovo Porto commerciale di Fiumicino, che non è stato possibile mitigare, né ricorrendo a soluzioni progettuali, né adottando misure e dispositivi di protezione aggiuntivi.

La presente relazione contiene:

- *l'illustrazione sintetica del progetto esecutivo della Darsena Pescherecci e della viabilità di accesso al cantiere*, a cui questo Rapporto di ottemperanza si accompagna;
- *il quadro di riferimento dell'ottemperanza alle prescrizioni del DEC VIA n. 07/2010 che descrive, sinteticamente, il PRP vigente, il Progetto preliminare dell'intera struttura portuale e il Progetto definitivo del I Lotto Funzionale;*

- *l'ottemperanza alle prescrizioni del DEC VIA n. 07/2010*, in termini di prescrizioni alle quali si è dato risposta e relative modalità di risposta.

Nelle conclusioni sono riassunti gli esiti del lavoro svolto.

1.2. Gruppo di lavoro

Il gruppo di lavoro che ha predisposto il Rapporto di ottemperanza e i relativi allegati è costituito da:

- Arch. Vittoria Biego;
- Arch. Gabriele Rossetti;
- Dott.ssa Francesca Perugini,

in aggiunta ai professionisti che hanno partecipato alla redazione del Progetto esecutivo.

1.3. Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci

La Darsena Pescherecci sarà ubicata immediatamente a nord del Porto Canale di Fiumicino ed occuperà le aree demaniali marittime rientranti nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (DM Infrastrutture del 12/06/2002 e D.M. del 23/12/2005).

Essa si svilupperà lungo la costa per circa 640 m ed occuperà circa 285.000 m² di aree a terra e specchio acqueo. Ospiterà, oltre alla flotta da pesca, i servizi tecnico-nautici ed ambientali, le Forze dell'Ordine ed alcuni concessionari che, attualmente, ormeggiano nel Porto Canale di Fiumicino. Per quanto concerne i servizi tecnico-nautici e le Forze dell'Ordine, in particolare, la nuova ubicazione in una struttura portuale sicura e non soggetta ad interrimento, è tale da garantire loro la possibilità di operare con continuità nel corso dell'anno, anche in ausilio all'Aeroporto Leonardo Da Vinci.

Rispetto alla zonizzazione del PRP di Fiumicino, l'area a terra investirà la Zona della pesca, parte della Zona della cantieristica nautica e di quella dei Servizi portuali.

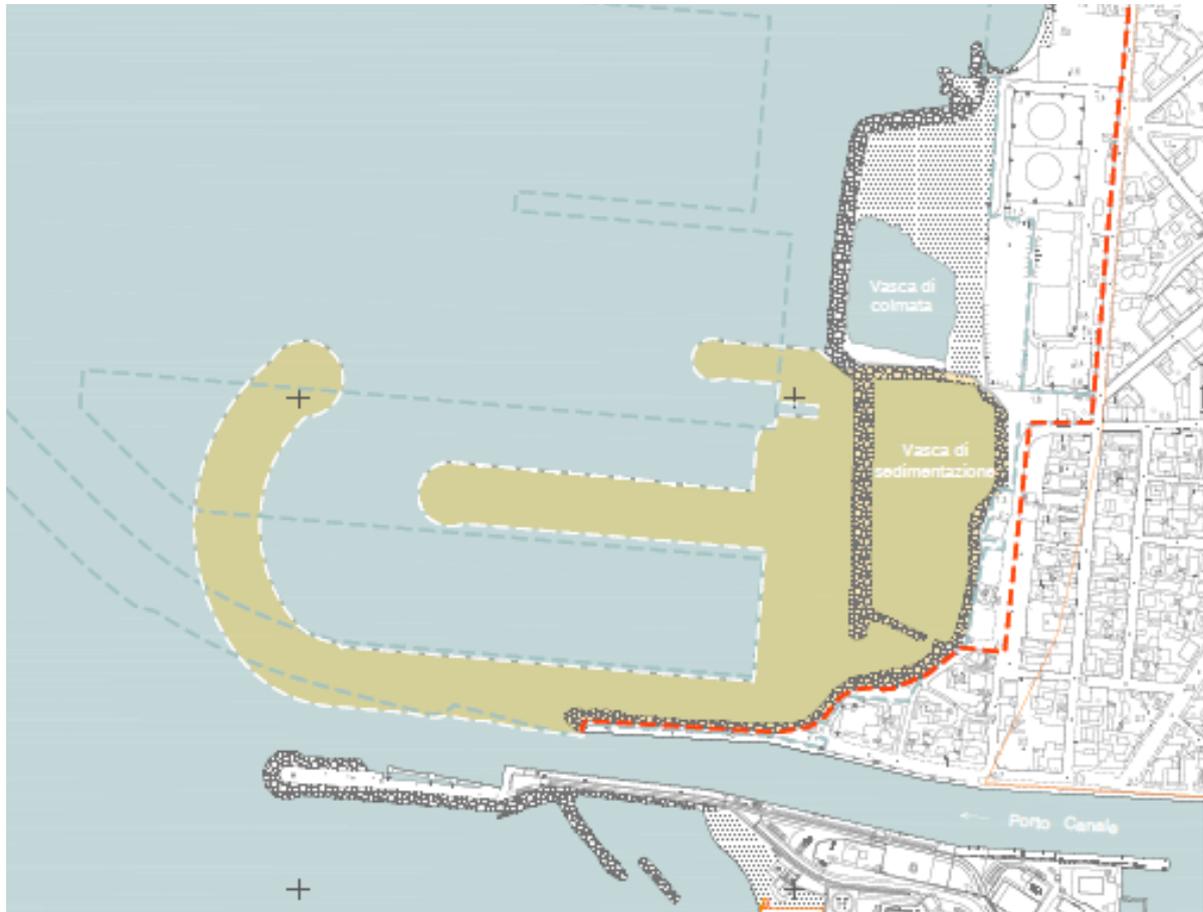


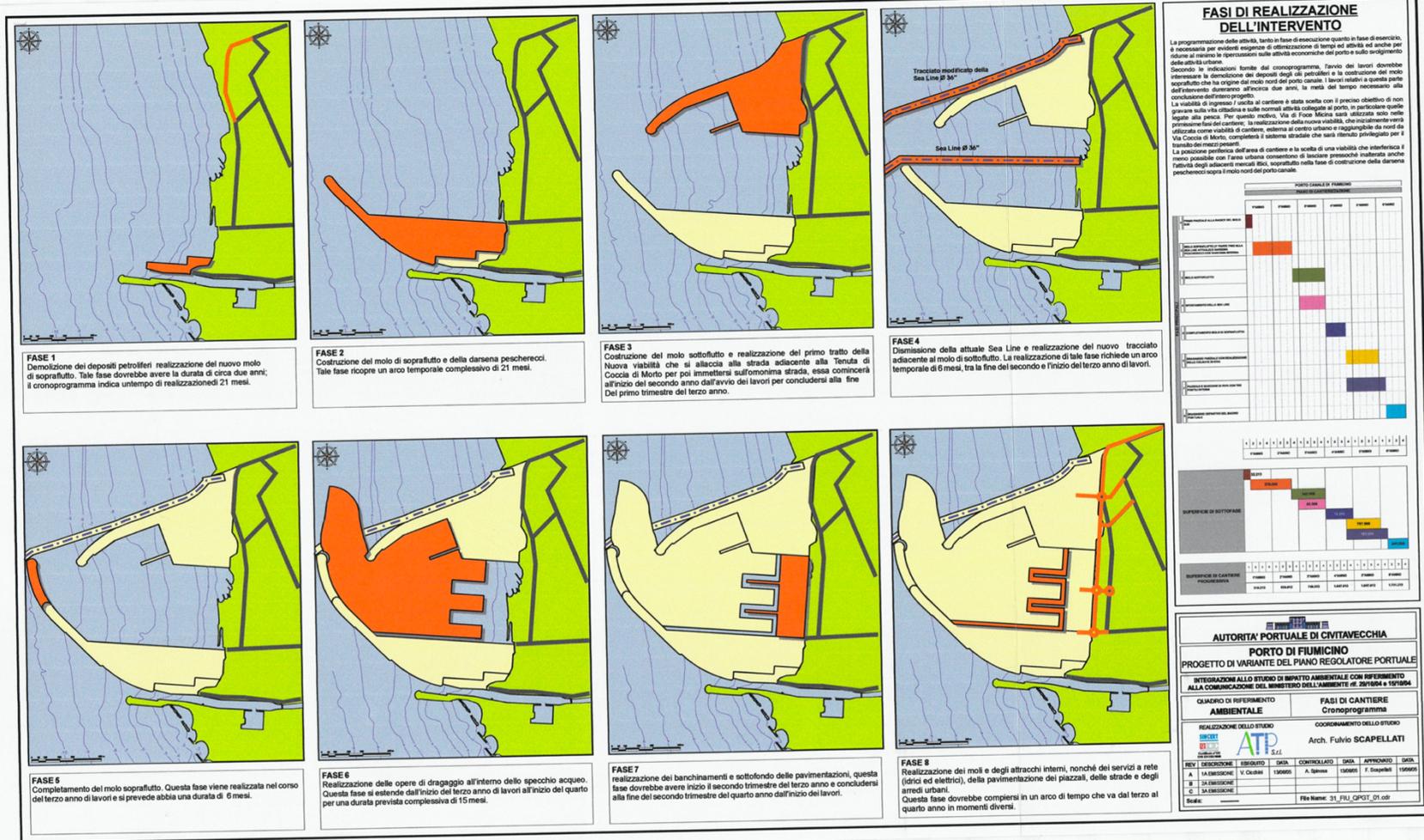
Figura 1. Darsena Pescherecci e scalo di alaggio. Individuazione dell'area di intervento.

Come già scritto, nell'ambito dello SIA, sulla base del quale il PRP di Fiumicino ha ottenuto la compatibilità ambientale di cui al DEC VIA n. 07/2010, si prevedeva l'attuazione del PRP in diverse Fasi attuative (Integrazioni a seguito della Comunicazione del Ministero dell'Ambiente rif. 29/10/04 e 15/11/04 – Quesito 31 – Specificare le modalità di costruzione delle opere nelle diverse fasi di PRP ed indicare le aree di cantiere).

La Darsena Pescherecci risulta essere la prima opera da realizzare, essendo prevista nella SECONDA FASE, a seguito dell'istallazione dell'area di cantiere, in prossimità della riva destra del Canale Navigabile, all'altezza di via della Torre Clementina (PRIMA FASE).

Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
 Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere

Rapporto di ottemperanza



Rapporto di ottemperanza

Questa struttura portuale, del tipo a bacino, sarà protetta da una diga di sopraflutto, radicata alla banchina Sud (in corrispondenza dell'attuale foce del porto canale) con andamento est-ovest e lunga circa 442,50 m, e da una diga di sottoflutto, circa 339,30 m a nord, radicata a terra, anch'essa con andamento est-ovest. Entrambe le dighe saranno costituite da massi naturali ed artificiali e banchinate sul lato interno (la diga di sopraflutto solo in prossimità della radice). La diga di sopraflutto e la diga di sottoflutto sono caratterizzate da una quota di progetto in sommità di + 7,00 m s.l.m.m. (quota raggiunta al termine del consolidamento).

L'imboccatura della Darsena Pescherecci, rivolta verso nord-est, presenta una larghezza di 150 m (distanza calcolata in corrispondenza del l.m.m.). Lo specchio acqueo all'interno del bacino portuale sarà caratterizzato da una superficie dello specchio acqueo pari a 86.513m² e profondità minima di - 6,00 m s.l.m.m.

La nuova struttura portuale disporrà di tre banchine. La Banchina NORD, detta anche banchina Pescherecci, correrà a tergo della diga di sottoflutto, sarà a parete verticale, lunga 323,30 m e costituita da un palancoato principale vincolato tramite paratie di ancoraggio. La superficie dedicata misurerà circa 6.401 m². La Banchina SUD sarà realizzata in corrispondenza della diga di sopraflutto, lunga 373,20 m e del tipo a giorno. La superficie della banchina sud misurerà 12.640 m². Infine, la Banchina EST, o banchina di RIVA, prospiciente la vasca di sedimentazione esistente, sarà lunga 135 m e anch'essa a parete verticale. Le Banchine Nord, Sud e di Riva saranno pavimentate con pavimentazione di tipo flessibile per una superficie complessiva di 21.389 m².

Nell'estremità occidentale della Banchina Sud sarà realizzato il pontile su pali per il rifornimento carburanti avente dimensioni 42,20x 5,40 m con piano di calpestio a quota di progetto +2,00 m s.l.m.m. A nord della Darsena Pescherecci, in area destinata alla Cantieristica Navale (come da ATF) è prevista la realizzazione di una zona da destinare allo scalo di alaggio costituita da:

- un banchinamento realizzato con palancoato principale vincolato tramite paratie di ancoraggio ed avente uno sviluppo lineare di m (lunghezza fronte banchina 129,4 m);
- il bacino destinato alle operazioni di varo ed alaggio (lunghezza 40,50 m, larghezza 12,50 m) costituito da un doppio palancoato tipo "Cofferdam";
- un pennello di protezione in massi naturali, avente lunghezza totale 167,500 m (di cui L1 = 90,00 m a sezione completa).

A tergo della banchina di riva e dello scalo di alaggio è prevista la realizzazione di un piazzale operativo avente una superficie complessiva di 70.159 m² di cui 18.007 m² pavimentata (pavimentazione di tipo flessibile)

La banchina Nord presenta un piazzale a tergo pavement

Rapporto di ottemperanza

Un'approfondita analisi geotecnica dei terreni di fondazione delle opere, unitamente agli aspetti marittimi e strutturali propri delle opere portuali, ha consentito di ottimizzare le quote dei piazzali, delle banchine e delle opere foranee e, in particolare:

- Banchina Sud - piano di calpestio a +1,50 m s.l.m.m a filo banchina (a consolidazione avvenuta);
- Pontile bunkeraggio - piano di calpestio a +2,00 m s.l.m.m a filo banchina (a consolidazione avvenuta);
- Banchina di Riva - piano di calpestio a +1,50 m s.l.m.m a filo banchina (a consolidazione avvenuta);
- Banchina di alaggio - piano di calpestio a +1,50 m s.l.m.m a filo banchina (a consolidazione avvenuta);
- Piazzali operativi (a tergo della Banchina di riva e della zona di alaggio) sono stati progettati con quote variabili a seconda delle pendenze da garantire (a consolidazione avvenuta).

Di questi, solo parte sarà pavimentata.

La nuova struttura portuale sarà completata con l'installazione degli arredi di banchina e dotata di predisposizioni impiantistiche.



Figura 2. Darsena Pescherecci. Planimetria generale di intervento (rif. elaborato EG.OM.01)

Come si è detto, la nuova Darsena Pescherecci, nel breve – medio periodo, ospiterà, oltre alla flotta da pesca, i servizi tecnico-nautici ed ambientali e alcuni concessionari che, attualmente, ormeggiano nel Porto Canale di Fiumicino, in condizioni non sicure, soprattutto in situazioni meteo marine avverse, anche non estreme. **Si ribadisce ancora una volta come l'allontanamento di tutti i mezzi navali sia necessario onde evitare situazioni di pericolo in caso di esondazioni (vedi rif voto CSLPP n. 208 allegato al DEC VIA n. 07/2010, Autorità di Bacino del Fiume Tevere) che grava sul Porto Canale.** Si riportano nel seguito la tabella di riepilogo del naviglio ospitato e una immagine che mostra la disposizione dello stesso lungo le banchine.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

Sigla ID	Denominazione	Numero	Dimensioni (m)	Tipo bitta (ton)
GP	Flotta peschereccia alturiera (Grande pesca)	13	30.00 x 9.00	50
		13	25.00 x 7.00	50
TS	Flotta peschereccia locale (Turbosoffianti)	9	15.00 x 6.00	50
		6	15.00 x 5.00	50
PP	Flotta peschereccia locale (Piccola pesca)	7	14.00 x 4.00	10
		6	10.00 x 4.00	10
ASL	Azienda Sanitaria Locale	1	30.00 x 10.00	20
SP	Servizi Portuali	2	30.00 x 10.00	20
FHS	Concessionario del Servizio Trasporto Passeggeri e Trasporto Merci	3	20.00 x 5.00	60
		1	20.00 x 5.00	60
MTM	Autorizzati ed Iscritti ex Art.68 Cod.Nav. Servizio Sommozzatori	2	17.00 x 5.00	20
		1	30.00 x 10.00	60
SGF	Autorizzati ed Iscritti ex Art.68 Cod.Nav. Servizio Guardia ai Fuochi	1	10.00 x 5.00	20
CSA	Concessionario del Servizio Antinquinamento	1	40.00 x 8.00	20
		1	20.00 x 10.00	20
		1	15.00 x 10.00	20
IP	Concessionari o Terminalista IP INDUSTRIAL S.p.a.(R1 – R2)	2	17.00 x 5.00	20
STO	Servizio Tecnico Nautico Ormeggiatori	2	12.00 x 5.00	20
STP	Servizio Tecnico Nautico di Pilotaggio	2	12.00 x 5.00	20
FMM	Concessionari o Terminalista FIAMMA 2000 S.p.a.(Campo Boe Ardea)	2	20.00 x 5.00	20
CSR	Concessionario del Servizio di Rimorchio	2	36.40 x 11.00	60 e 20
		1	30.00 x 11.00	60 e 20
CP	Capitaneria di Porto	2	22.00 x 7.50	20
		Totale	82	

Tabella 1. Darsena Pescherecci. Tabella di riepilogo degli accosti.

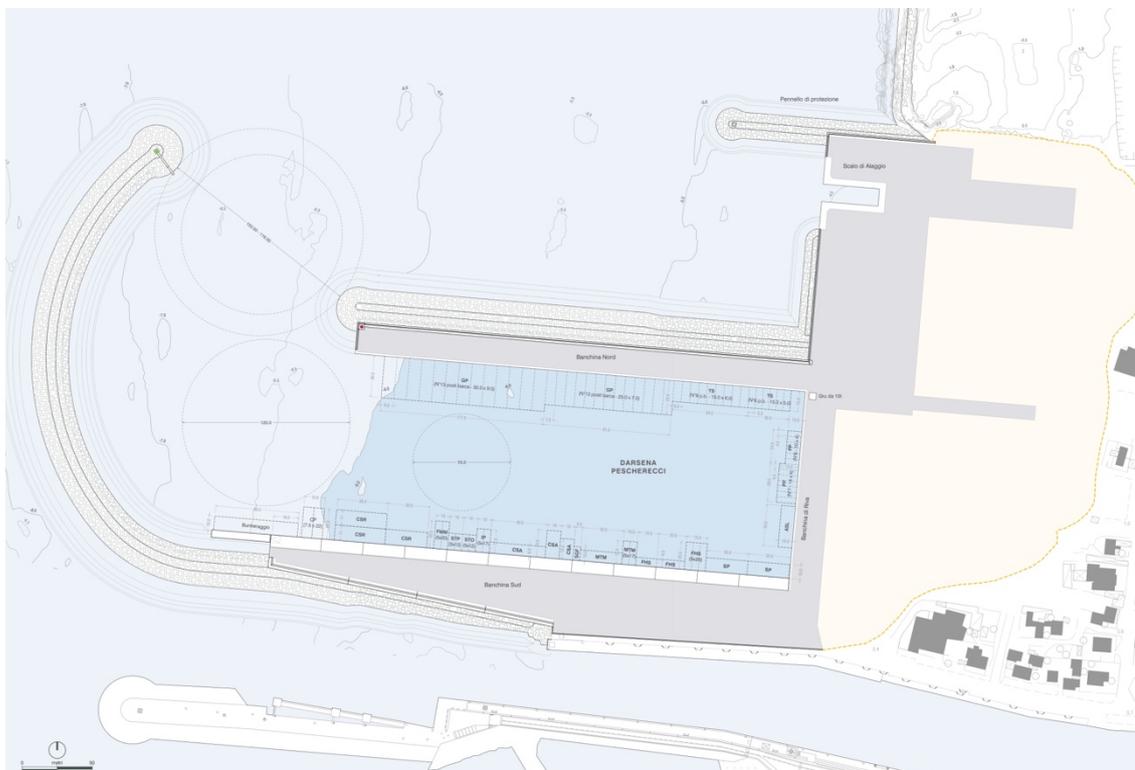


Figura 3. Darsena Pescherecci. Piano degli ormeggi (rif. elaborato EG.IG.07)

Dall'immagine che precede si osserva come, la banchina nord sia destinata alla flotta da pesca, la banchina est, oltre che alle unità da pesca di minori dimensioni, alla ASL e a vari concessionari e la banchina sud, infine, ai servizi tecnico – nautici ed ambientali e ad ulteriori concessionari.

Le dimensioni della darsena interna assicurano un cerchio di evoluzione con diametro di 70 m, tale da consentire la fruizione in sicurezza della stessa da parte del mezzo navale più lungo ospitato (l.f.t. di 30 m).

1.4. Elaborati che sostanziano il Rapporto di ottemperanza

Il Rapporto di ottemperanza rimanda, per la risposta ad alcune prescrizioni, ad alcuni elaborati costituenti il Progetto esecutivo e, precisamente:

- per la **Prescrizione a) 2** che impone la *realizzazione della viabilità perimetrale ad anello confinante con via Coccia di Morto*, al **progetto esecutivo della viabilità**, approvato nella Conferenza di Servizi del 21/12/2021, il cui verbale conclusivo di approvazione contiene alcune prescrizioni per il cui recepimento è in corso la revisione dello stesso;
- per la **Prescrizione a) 4.b**, riguardante la *riquantificazione delle aree destinate a parcheggi e verde*, all'elaborato **EG.IG.08 – Sistemazione delle aree a terra**, che ipotizza l'assetto finale della Darsena Pescherecci;
- per la **Prescrizione a) 4.e**, relativa alla *elettrificazione delle banchine*, rimanda al **progetto degli impianti elettrici** che è parte del Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci;
- per la **Prescrizione a) 4.g**, relativa ai *dispositivi anticaduta in mare*, per la quale rimanda al progetto di illuminazione delle banchine;
- per la **Prescrizione a) 4.h**, riguardante lo *studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo* e, anche, il *bilancio generale del materiale di escavo*, si riferisce alla **Relazione sul dragaggio** e alla **Relazione sulla gestione delle materie prime (cave)**. Il bilancio di materia generale del Progetto è contenuto nella Relazione generale e, per completezza di informazione, nella presente relazione, nel paragrafo dedicato a questa prescrizione. La Relazione sul dragaggio ottempera anche alla **Prescrizione a) 6**, riguardante la definizione delle *modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi* definite sulla base dei risultati delle indagini ambientali eseguite nel 2021 ai sensi del DM n. 173/2016;
- per la **Prescrizione a) 4.i**, riguardante le *mitigazioni degli impatti delle attività di cantiere*, rimanda al **Capitolato Speciale di Appalto**, contenente le relative prescrizioni.
- per la **Prescrizione a) 10.b**, relativa alle *acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne*, che rimanda alla sezione impiantistica del Progetto esecutivo, elaborato grafico **IMP.05**
- per la **Prescrizione b) 3**, riguardante, tra l'altro, la *produzione di segmenti compiuti della struttura portuale*, si riferisce al Progetto esecutivo nel suo complesso e, in particolare, al documento **EG.IG.08 – Sistemazione delle aree a terra**.

In ottemperanza ad altre prescrizioni, invece, sono stati prodotti documenti specifici, forniti in allegato al presente Rapporto di ottemperanza e, precisamente:

Rapporto di ottemperanza

1. per la **Prescrizione a) 6** relativa a “*Caratterizzazione e gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi*” sono resi i risultati delle indagini ambientali effettuata ai sensi del D.M. n. 173/2016 e, precisamente:

Cartella 01_Prot.2021_13075 del 08.11.2021

- 23124_Chimica_AP_CIVITAVECCHIA_FIUMICINO
- 23124_Ecotossicologia_AP_CIVITAVECCHIA_FIUMICINO
- RDP Analisi ecotossicologiche
- RDP chimica

Cartella 02_Prot.2021_13129 del 08.11.2021

- report_caratterizzazione_chimica_Marcato
- Tab_integrazione_automatica_Marcato

Cartella 03_Prot.2021_13194 del 09.11.2021

- prot 13194 del 9.11.2021
- RDP Analisi ecotossicologiche
- RDP chimica

2. il **Regolamento di cantiere**, che indica le prescrizioni e le buone pratiche ambientali che dovranno essere osservate durante la costruzione, tramite cui si ottempera alla **Prescrizione a) 8** e, anche, alla **Prescrizione a) 9** in quanto il suddetto documento contiene *il Piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione sostanze inquinanti a seguito dei dragaggi*;
3. per la **Prescrizione a) 10.a** relativa al *monitoraggio della qualità dell'aria*:
- la Convenzione quadro AdSP-ARPAL (01_Convenzione quadro rinnovo 2019-2023) e gli Addenda alla Convenzione quadro (02_Addenda alla Convenzione quadro);
 - il Report dei monitoraggi Qualità dell'aria Anno 2019 (03_prot.1908 del 11.02.2020);
 - la documentazione acquisita in data 02.02.2021 al n.1425 del protocollo generale di questa AdSP, concernete “Monitoraggio della qualità dell'aria della regione Lazio-Valutazione preliminare anno 2020” (04_prot.1425 del 02.02.2021).
4. per la **Prescrizione a) 11** relativa ai *monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale*:
- la Relazione tecnica Monitoraggio acustico Porto di Fiumicino 1 Gennaio 2019 – 31 Dicembre 2019 (01_prot 2384 del 19.02.2020);
 - la Relazione tecnica Monitoraggio acustico Porto di Fiumicino 1 Gennaio 2020 – 30 Giugno 2020 (02_Prot 13576 del 19.11.2020);

Rapporto di ottemperanza

- la documentazione acquisita in data 03.03.2021 al n. 3077 del protocollo generale dell'Ente, concernente gli esiti dell'attività di monitoraggio del clima acustico per il Porto di Fiumicino (Luglio – Dicembre 2020) (03_Prot 3077 del 03.03.2021).
 - la documentazione acquisita in data 27.09.2021 al n.11381 del protocollo generale dell'Ente, concernente gli esiti dell'attività di monitoraggio del clima acustico per il Porto di Fiumicino (Gennaio – Giugno 2021) (04_Prot 11381 del 27.09.2021).
 - la documentazione acquisita in data 28.01.2022 al n.862 del protocollo generale dell'Ente, concernente gli esiti dell'attività di monitoraggio del clima acustico per il Porto di Fiumicino (Luglio – Dicembre 2021) (05_Prot 862 del 28.01.2022).
5. per la **Prescrizione a) 10.h**, riguardante il *monitoraggio dell'ambiente marino costiero esteso da Capo Linaro a Capo d'Anzio*:
- la lettera di trasmissione ad ISPRA del “Piano di monitoraggio dei comparti biotico, morfodinamico e di trasporto solido lungo l'unità fisiografica Capo Linaro – Capo d'Anzio”, prot.n. 0009077 del 03/07/2014 (01_Rich ad ISPRA monit_3.7.14);
 - le osservazioni di ISPRA al Piano di monitoraggio di cui al punto precedente (02a_Nota trasm ISPRA osservazioni PdM 23/03/2015 e 02b_Osservazioni ISPRA PdM unità fisiografica_23mar2015);
 - la trasmissione del PMA – FASE 0 predisposto dalla Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), redatto sulla base della Convenzione quadro siglata con l'AdSP (03_Tras monit relat a I Stralcio_8.11.19 e relativi allegati 03a e 03b);
 - la Convenzione operativa n. 1 riguardante il Progetto di ricerca denominato “Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I° Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino” (03_b prot. 8139 del 19.06.2019);
 - la Convenzione operativa n.2 relativa al Progetto di ricerca denominato “Caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linaro – Capo d'Anzio” (04_CONVEN_n.2 e 04a_Prospetti CO n.2);
 - la trasmissione ad ISPRA di quanto indicato al punto che precede (05_Prot 10211 del 07.09.2020 e 05a_prot. 9346 del 06.08.2020);
 - la “Relazione avanzamento: attività relative alla caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linaro” (06_Prot.12803 del 03.11.2020);
 - la nota ISPRA prot.2020/51217 del 05.11.2020 acquisita in pari data al n.12909 del protocollo generale di questa AdSP, concernente: “Relazione di sintesi delle risposte alle condizioni

- ambientali del decreto 2010-00000007 del 16 febbraio 2010 e considerazioni tecniche - elementi per la stesura della bozza di relazione istruttoria per la verifica di ottemperanza” (07_Prot. 2020/51217 del 05.11.2020);
- il “Progetto di ricerca Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido -Idrodinamica ed Ecologica dell’Unita Fisiografica Capo Linaro Capo d’Anzio - Programma Esecutivo di Monitoraggio e relativi Allegati” redatto dal CMCC in funzione delle osservazioni di cui ai sopracitati pareri/osservazioni ISPRA del 23.03.2015 e del 05.11.2020, acquisito in data 22.04.2021 al n. 5368 del protocollo generale di questa AdSP (08_Prot. 5368 del 22.04.2021);
 - il “Progetto di Ricerca- Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I Lotto Funzionale del Nuovo Porto commerciale di Fiumicino - Relazione di avanzamento Dati Raccolti Agosto 2020 - Marzo 2021 e relativi Allegati” redatto dal CMCC ed acquisito in data 22.04.2021 al n. 5369 del protocollo generale di questa AdSP (09_Prot. 5369 del 22.04.2021).
 - la Relazione di avanzamento Fase 1 relativa alle attività di cui al Progetto di ricerca denominato “Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido -Idrodinamica ed Ecologica dell’Unita Fisiografica Capo Linaro Capo d’Anzio”, redatto dal CMCC ed acquisito in data 31.01.2022 al n. 912 del protocollo generale di questa AdSP (10_Prot. 912 del 31.01.2022).
6. per la **Prescrizione a) 10.i**, relativa al *monitoraggio delle acque di balneazione*:
- la richiesta di supporto tecnico – scientifico indirizzata ad ARPA Lazio, facente riferimento alla Convenzione quadro già in essere e che, tra l’altro, riguarda anche la “valutazione sull’eventuale incidenza delle opere in progetto sulla qualità delle acque di balneazione” (01_prot.7166 del 17.06.2020);
 - la nota acquisita in data 14.04.2021 al n. 5033 del protocollo generale di questa Amministrazione con la quale ARPA Lazio ha trasmesso copia dell’Addendum n. 8 alla Convenzione Quadro del 20.02.2009, nonché i relativi prospetti tecnico/economici aventi ad oggetto “Valutazione sull’eventuale incidenza delle opere in progetto sulla qualità delle acque di balneazione” (02_prot. 5033 del 14.04.2021);
 - il Decreto del Presidente dell’AdSP del MTCS n.96 del 30.04.2021, con il quale, avendo le Parti ravvisato mutuo interesse ad avviare un’attività di collaborazione mirata alla valutazione dei potenziali effetti sui principali parametri che normano la balneabilità delle acque negli ambiti afferenti le opere di grande infrastrutturazione di cui trattasi, vengono approvate le attività di monitoraggio di cui al prospetto tecnico/economico in uno all’Addendum n. 8 alla Convenzione

- Quadro del 20.02.2009 e smi ed assunto il relativo impegno di spesa dell'Ente erogante; (03_Dec.del Presidente dell'AdSP del MTCS n. 96/2021);
- la Deliberazione n. 69 del 11.5.2021, con la quale ARPA Lazio approva l'Addendum n. 8 alla Convenzione quadro concernente "Porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta - Monitoraggio acque di balneazione" secondo lo schema allegato alla citata deliberazione unitamente all'allegato tecnico n. 1 e all'allegato n. 2, prospetto costi (04_Deliberazione n. 69 del 11.5.2021);
 - la documentazione avente ad oggetto "Risultati delle Attività di Monitoraggio – Anno 2021", concernente la Fase Ante Operam del programma di monitoraggio in argomento, redatta da Arpa Lazio ed acquisita in data 28.12.2021 al n.15009 del protocollo generale della scrivente AdSP del MTCS (05_prot 15009 del 28.12.2021).
7. Sono forniti lo "**Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone**" del 2013, predisposto dalla Motonavi Andes Negrini Soc. Coop. in ottemperanza alla **Prescrizione a) 14 – Programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma, il Verbale della Conferenza di Servizi del 23/10/2013 e il Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n. 79/2014** di approvazione del suddetto Studio. Infine, è **trasmessa anche la Revisione 1 dello Studio**, predisposta in recepimento delle prescrizioni di cui alla citata Conferenza di Servizi del 23/10/2013.
8. Sono allegate le tavole **PP OT 01_Inquadramento territoriale di medio periodo e PP OT 01a_Inquadramento territoriale di lungo periodo** del Progetto preliminare del nuovo Porto commerciale di Fiumicino che insieme al progetto della viabilità (collegamento Coccia di Morto – nuova struttura portuale) del **Progetto definitivo del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale** e supportate dal **Protocollo di Intesa Presidenza del Consiglio dei Ministri 2013**, rispondono alla **Prescrizione b) i**, relativa al *progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino*, e alla **Prescrizione c)1**, *richiedente la programmazione e progettazione di un sistema infrastrutturale sul ferro*. Rispetto alla documentazione di cui sopra, la viabilità di accesso al cantiere che corrisponde alla prima fase di sviluppo dei collegamenti stradali di livello territoriale, essendo realizzata prima della nuova Darsena Pescherecci, risponde anche alla **Prescrizione b) ii**, riguardante la *realizzazione del progetto di cui sopra prima dell'avvio dei lavori di costruzione della nuova infrastruttura portuale*. Nel merito si rimanda alla Prescrizione a) 2
9. Si forniscono i Certificati di collaudo statico (per la sponda destra del 08/05/2013, per la sponda sinistra del 04/08/2011) dei lavori di "**Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle**

banchine in sponda destra e sinistra. Tratto dal Ponte 2 Giugno alla Passerella pedonale”, in risposta alla **Prescrizione b) iii**, riguardante la *contestuale esecuzione delle opere di compensazione e del Porto* e la **Prescrizione b) 5** *Recupero dell'attuale percorso del Porto Canale* quale opera di compensazione conclusa prima della realizzazione della Darsena Pescherecci.

10. Per la **Prescrizione b) 1**, riguardate l' *aspetto archeologico* sono trasmesse:

- La nota n. 5025 del 21/07/2006 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia (acquisita dal MIBACT con prot. DG/BAP/S02/34.04/14242 del 1/07/2006), prodotta in risposta alla nota n.4383 del 30/03/2006 e alla nota n. 6794 del 22/05/2006 dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, di trasmissione delle “Integrazioni allo SIA e Piano Regolatore Portuale” e “Studio per la individuazione del paleofondale di età romana nel sottosuolo dell'area del futuro porto di Fiumicino” – Conclusione indagini Fase 1.all. 01
- la nota prot. n. 41265 del 04/12/2014 del MIBACT, Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma, “Fiumicino – Piano Regolatore Portuale – Lavori di esecuzione dei sondaggi preliminari alla realizzazione del nuovo porto commerciale – Conclusione Fase 2 – Parere” all 02;
- lo “Studio geologico dell'area marina di realizzazione del nuovo porto di Fiumicino e identificazione del paleo-fondale di età romana” e il relativo “Allegato 1: Analisi granulometriche” di Novembre 2014, a cura del Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università della Sapienza, all. 03a e 03b;
- la lettera di trasmissione dei documenti di cui sopra all'AdSP da parte della Sapienza, a firma del Prof. Salvatore Milli, all 03.

11. E' fornito il progetto intitolato “**Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale**” in ottemperanza alla **Prescrizione b) iii**, riguardante la *contestuale esecuzione delle opere di compensazione e del Porto*, e alla **Prescrizione b) 8**, che richiede il *recupero dell'area prospiciente il nuovo porto e la riqualificazione del tessuto urbano e delle interconnessioni con l'area portuale*;

12. in risposta alla **Prescrizione c) 2**, relativa agli *strumenti di programmazione finanziaria necessari a supportare finanziariamente la realizzazione delle opere infrastrutturali*, sono trasmessi:

- il Protocollo di Intesa per il “Completamento del Piano Strategico dell'HUB PORTUALE di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del Sistema di Rete e della Logistica” siglato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e, tra gli altri, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta del 24/03/2013;

Rapporto di ottemperanza

- il Decreto n. 192 del 03/07/2020 dell'Area tecnica e Pianificazione delle Opere/Ufficio Pianificazione Opere avente ad oggetto la "Progettazione esecutiva del I Stralcio del I Lotto funzionale del Nuovo Porto commerciale di Fiumicino" che, a pag. 7, specifica come la copertura delle attività in questione avvenga a mezzo di:
 - Accordo di Programma "Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese";
 - Protocollo ne 15992 del 10.12.2019 – EDIL – DG per l'edilizia stata e gli interventi speciali Decreto autorizzazione impegno pluriennale di spesa per un totale pari ad euro 1.306.000,00 a favore dell'AdSP MTCS;
 - Protocollo di Intesa per il "Completamento del Piano Strategico dell'HUB PORTUALE di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del Sistema di Rete e della Logistica" siglato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e, tra gli altri, l'AdSP il 24/03/2013;
 - LR n. 21/75. Partecipazione della Regione Lazio alle attività dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Comunicazione finanziamento in conto capitale di € 300.000,00 sul cap. D22504 e. fin. 2019. Progetto definitivo di I Lotto del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO DELL'OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DEC VIA N. 07/2010

2.1. PRP vigente del nuovo Porto commerciale di Fiumicino

Come anticipato in premessa, il PRP di Fiumicino è stato approvato dalla Regione Lazio con Deliberazione della Giunta n. 358 del 13/07/2012.

L'espletamento della procedura di approvazione del PRP di Fiumicino, ai sensi dell'art. 5 della L. n. 84/1994, ha comportato, nel complesso, l'ottenimento dei seguenti pareri/autorizzazioni:

- il parere positivo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 208 del 30/07/2004;
- il parere positivo di compatibilità ambientale reso dal Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali, tramite Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010-0000007 del 16/02/2020;
- l'approvazione della Regione Lazio con Delibera n. 358 del 13/07/2020.

Il PRP di Fiumicino prevede la realizzazione di un nuovo Porto commerciale immediatamente a nord della foce del Tevere, destinato ad accogliere un terminale passeggeri per la navigabilità fluviale, la flotta pescherecci oggi stanziata presso il Porto Canale, navi da crociera di ultima generazione, navi Ro-Pax per i collegamenti con le isole del Mediterraneo, navi Ro-Ro, spazi per la cantieristica nautica attualmente ubicata presso le sponde del Tevere, spazi per i servizi portuali e per attività artigianali ed industriali, oltre a quelli dedicati alla Raffineria di Roma. Sono previste, infine, aree per i servizi di connessione tra la città di Fiumicino e il Porto.

Il Piano prefigura una struttura portuale del tipo a bacino, con molo di sopraflutto, posto in prosecuzione dell'attuale molo guardiano Nord del Porto Canale, lungo circa 1.300 m e con molo di sottoflutto lungo circa 1.200 m. L'imboccatura della nuova struttura portuale sarà orientata verso nord-ovest ed immetterà su di un vasto avamposto.

Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
 Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere

Rapporto di ottemperanza

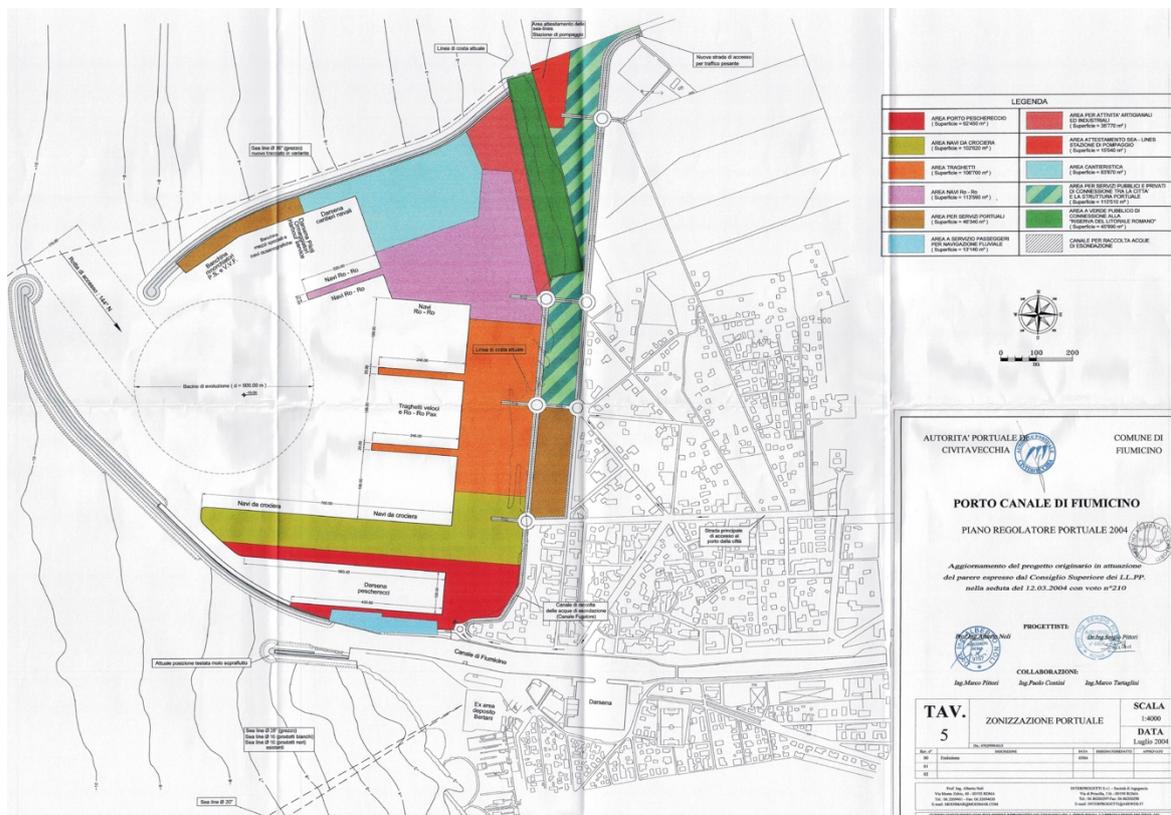


Figura 4. PRP di Fiumicino. Zonizzazione portuale Luglio 2004.

Nel 2017, dovendo adeguare il Porto commerciale previsto alle dimensioni e alle esigenze delle navi da crociera di ultimissima generazione, al fine di garantire loro le necessarie condizioni di sicurezza alla navigazione e allo stazionamento, l'AdSP del Mare Tirreno Centro-Settentrionale ha predisposto un Adeguamento Tecnico Funzionale (nel seguito ATF) del PRP di Fiumicino. Le modifiche non sostanziali da quello rappresentate consistono nello scambio di ubicazione tra le funzioni crocieristica e cantieristica navale-servizi portuali, a parità di superficie occupata, in un modesto allargamento dell'imboccatura portuale e nell'approfondimento del fondale in corrispondenza della stessa, nell'ulteriore spostamento della sea-line per evitare l'interferenza con l'imboccatura portuale nella nuova configurazione e nella variazione minimale dello sviluppo di alcune banchine.

Sull'ATF si è positivamente espresso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), con voto n. 02/2018 del 20/04/2018, seguito dalla presa d'atto della Regione Lazio, con Determinazione n. G10722 del 03/09/2018 (il provvedimento è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio n. 74 dell'11/09/2018). Il CSLLPP, nell'ambito del voto sopra citato, ha chiesto che lo scambio tra le funzioni sopra descritto fosse condiviso con il Ministero dell'Ambiente espletando la procedura di valutazione ambientale preliminare di cui all'art. 6, comma 9, del D.Lgs. n. 152/2006.

Con nota prot. 13870 del 25/11/2020, l'AdSP del MTCS ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto di "Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino - Proposta di adeguamento tecnico funzionale", in quanto adeguamento tecnico ad opera, ricadente al punto 11, dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero "Porti marittimi commerciali, etc..".

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa e delle valutazioni svolte, come più diffusamente illustrato nella nota tecnica prot. Int. 2041/MATTM del 12/01/2021, il MATTM (D.G. CRESS) con Determinazione Dirigenziale prot.3388 del 14.01.2021, ha ritenuto che il progetto in valutazione non determini impatti ambientali significativi e negativi e che quindi sia ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

La descrizione sintetica del nuovo Porto commerciale di Fiumicino nel seguito riportata si riferisce al PRP così come modificato dall'ATF.

Il nuovo Porto commerciale di Fiumicino, racchiuso tra le dighe di protezione di cui si è detto, sarà costituito da un ampio specchio acqueo e da un vasto terrapieno ricavato a mare. L'imboccatura portuale, sarà larga 210 m e il diametro del cerchio di manovra dell'avamposto misurerà 550 m.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

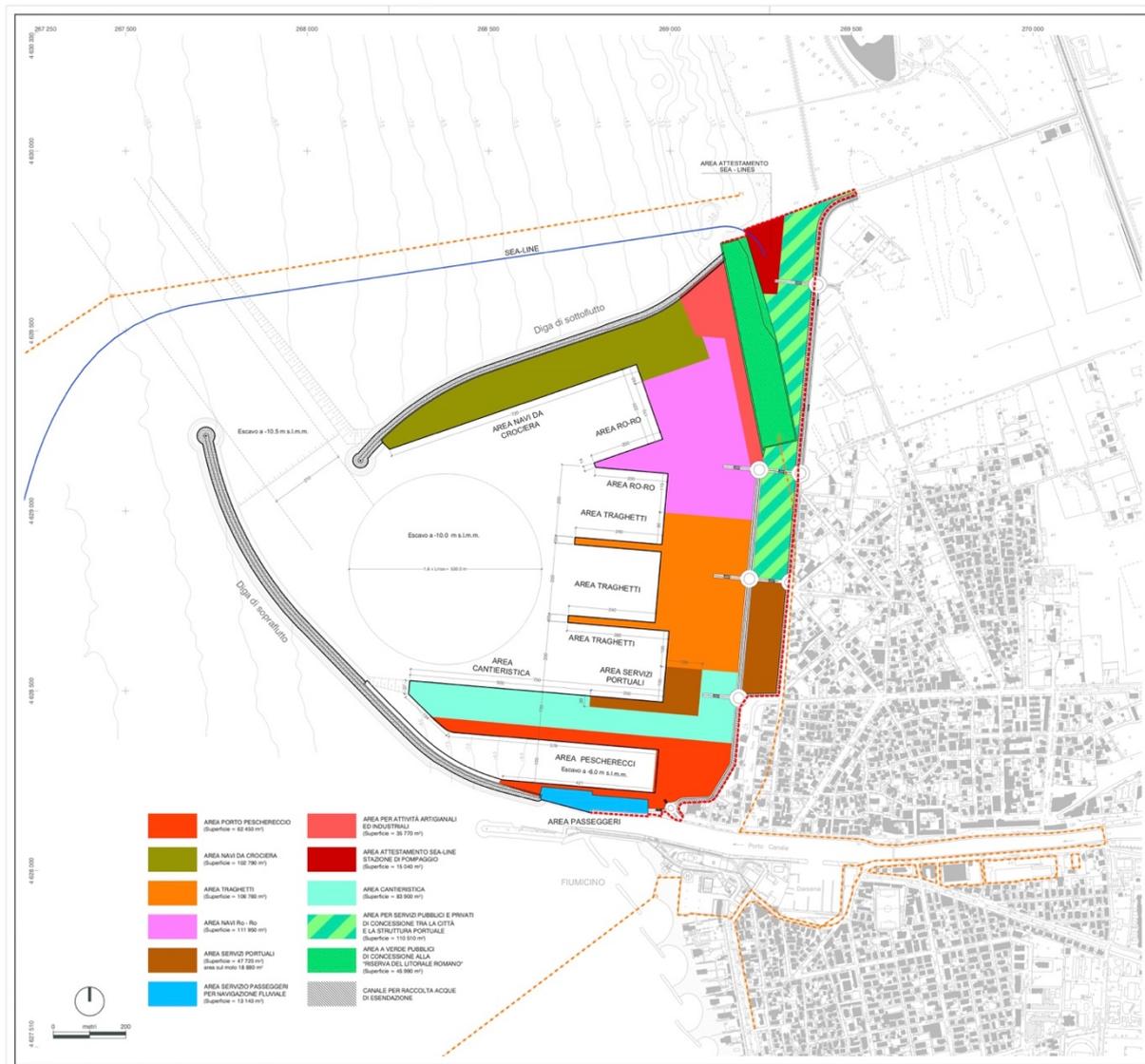


Figura 5. Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP di Fiumicino. Nuova zonizzazione funzionale.

Come si è detto, le banchine e i pontili saranno destinati all'ormeggio di navi da crociera, Ro-Ro, Ro Pax e pescherecci. Tutti gli attracchi saranno orientati in direzione est-ovest, corrispondente alla direzione media dei venti dominanti.

L'area a terra, nella zona orientale dell'infrastruttura, sarà costituita dalle seguenti opere principali:

- Area lungo costa;
- Area a tergo della radice del molo di sopraflutto;
- Sporgente centrale;
- Area e terrapieno a tergo del molo di sottoflutto.

Rapporto di ottemperanza

Il PRP di Fiumicino vigente articola la suddetta area a terra come di seguito indicato (procedendo da sud verso nord):

- *Area a servizio dei passeggeri per la navigazione fluviale*, ubicata presso la radice del molo di sopraflutto ed estesa su una superficie di 13.140 m²;
- *Area Porto Pescherecci*, posizionata tra la radice del sottoflutto e la parte meridionale dello sporgente centrale, con superficie di 62.450 m²; il bacino dedicato, largo 120 m, sarà accessibile tramite un canale largo 40 m ed sarà in grado di ospitare 96 unità da pesca;
- *Area navi da crociera*, posizionata presso la parte settentrionale dello sporgente centrale, la cui superficie misura 102.620 m²;
- *Area traghetti*, localizzata lungo la costa, con estensione pari a 106.700 m², destinata essenzialmente ai collegamenti con la Sardegna e dotata di 4 accosti; alla banchina dedicata, saranno radicati due pontili lunghi 240 m e larghi 20 m;
- *Area Navi Ro-Ro*, posizionata presso il terrapieno prossimo alla radice del molo di sottoflutto, ha una superficie di 113.590 m²; è destinata al cabotaggio effettuato nel Mar Tirreno ed è in grado di accogliere contemporaneamente tre navi, di cui una ormeggiata in banchina, due ad un pontile lungo 220 m e largo 20 m, a sua volta radicato alla banchina di riva. Il terrapieno retrostante sarà essenzialmente destinato a parcheggio;
- *Area cantieristica*, localizzata a tergo del sottoflutto, misura 83.870 m² e destinata ad accogliere cantieri di costruzione e riparazione di unità da diporto;
- *Area per servizi portuali*, ubicata sempre a tergo del sottoflutto, con superficie di 46.340 m² e destinata a ricevere le imbarcazioni di piloti, ormeggiatori, forze dell'ordine, rimorchiatori, navi oceanografiche e mezzi speciali.

Completano l'assetto funzionale ed operativo a terra dell'infrastruttura le seguenti aree, tutte ubicate nell'estremità orientale dell'infrastruttura portuale:

- *Area per attività artigianali ed industriali*, con superficie di 35.770 m²;
- *Area attestamento Sea-Linea Stazione di pompaggio*, con superficie di 15.040 m²;
- *Area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale*, di 110.510 m²;
- *Area a verde pubblico* per connessione alla "Riserva del Litorale Romano, la cui superficie misura 45.990 m².

L'infrastruttura portuale occuperà una porzione ridotta di area costiera, per lo più ricadente nell'ambito demaniale marittimo di competenza dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale, ed una

consistente porzione di specchio acqueo marino antistante la suddetta area. L'area costiera oggetto di trasformazione è, allo stato attuale, caratterizzata dalla presenza di:

- una cassa di colmata in parte riempita a seguito del recente dragaggio della foce del Tevere;
- una vasca di sedimentazione non confermate;
- i depositi costieri della Raffineria di Roma S.p.A.;
- alcuni insediamenti abitati a carattere spontaneo e non.



Figura 6. Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP di Fiumicino. Planimetria dello stato attuale.

2.2. Progetto preliminare

Il Progetto preliminare del nuovo Porto commerciale approfondisce e perfeziona, tenendo conto dello stato attuale del luogo, le previsioni del PRP di Fiumicino vigente, chiarendo la posizione degli accessi

da terra, lo sviluppo delle connessioni con il territorio circostante ed evidenziando l'efficienza delle zone funzionali che caratterizzano l'infrastruttura.

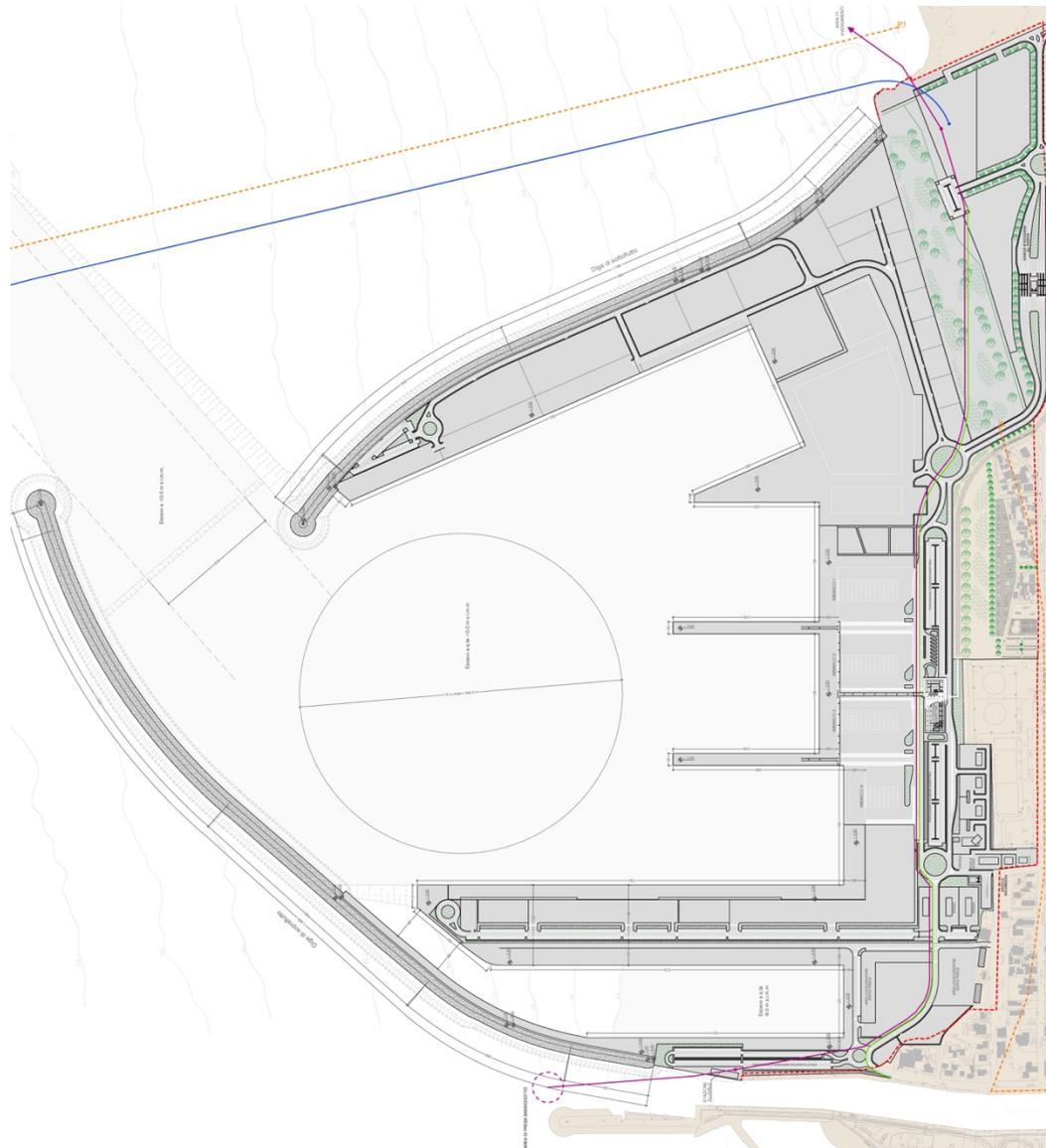


Figura 7. Nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Progetto preliminare. Planimetria generale post – operam (Rev.1 – Aprile 2014).

Le opere marittime caratterizzanti sono di seguito elencate:

- una diga di sovralfutto, a sud, consistente in una “opera a gettata” ad andamento planimetrico curvilineo, banchinata in prossimità della radice;
- una diga di sottoflutto, a nord, anch’essa del tipo “a gettata”, ad andamento leggermente curvilineo, interamente banchinata;

Rapporto di ottemperanza

- banchine per l'attracco delle navi, ad est, costituite da paratie combinate, adeguatamente tirantate e chiuse da trave di correa e soletta;
- pontili di attracco, sempre ad est, realizzati mediante "cofferdam" costituito da paratia combinata adeguatamente tirantati alla paratia di ancoraggio;
- escavo del bacino interno, alla quota di -10,00, ad esclusione della darsena destinata ai pescherecci il cui fondale è a quota -6,00 s.l.m.m.

L'area a terra della nuova struttura portuale sarà articolata come di seguito indicato.

- *Area di Attracco navi da crociera:* a queste navi sarà riservata la banchina meridionale del nuovo porto, lunga 700 m, in grado quindi di ricevere, contemporaneamente, due/tre unità. La larghezza della banchina sarà di circa 133 m, di cui 95,50 destinati ad accogliere edifici, attrezzature e aree di sosta a servizio del terminal.
- *Area di Attracco navi Ro-Pax.* Si svilupperà lungo la banchina di riva, per una lunghezza pari a circa 495 m. La larghezza del terrapieno retrostante sarà di circa 200 m. E' previsto l'attracco contemporaneo di quattro traghetti, di lunghezza massima pari o superiore a 200 m. A tal fine, alla banchina di riva, saranno radicati due pontili lunghi 240 m e larghi 20 m. La zona di evoluzione delle navi coinciderà con quella delle navi da crociera. I terrapieni a tergo ospiteranno le aree di sosta (breve e lunga) ed una stazione marittima.
- *Area di Attracco navi Ro-Ro.* La lunghezza complessiva di banchine di riva a disposizione della zona per navi Ro-Ro sarà di circa 158 m. Inoltre, è previsto un pontile di attracco di larghezza variabile da 13,60 m a 96,60 m e lungo 200 m, di modo che la capacità ricettiva totale sia di due navi Ro-Ro con portellone poppiero di lunghezza fino a 200 m. Il terrapieno retrostante sarà direttamente collegato alla viabilità portuale, accessibile da nord. Il terrapieno ospiterà i depositi dei "bilici", gli edifici amministrativi e quelli strettamente connessi al funzionamento del terminale (officine di riparazione, etc.).
- *Area di attracco per traffico passeggeri fluviale.* Situata in prossimità della Foce del Canale di Fiumicino, sarà attrezzata per accogliere una stazione fluviale per il trasporto dei passeggeri in transito nel porto, diretti a Roma e ad altre mete turistico-archeologiche presenti nei dintorni.
- *Area a servizio della Darsena Pescherecci e del mercato ittico.* La darsena per la pesca sarà accessibile dal bacino principale attraverso un canale dedicato, parallelo al molo di sopraflutto. Il lato adiacente al canale (posizionato ad una distanza di circa 65 m da esso) sarà lungo 420 m, mentre il lato opposto sarà lungo 579 m, largo 37,50 m, e si prolungherà fino al limite del molo di sopraflutto, verso l'imboccatura, formando un canale di accesso largo 56,20 m e lungo circa 154 m. I lati meridionale e settentrionale della darsena saranno destinati all'ormeggio di punta

dei pescherecci (o, se i pescatori preferiscono, all'inglese su due file affiancate), sia di quelli stanziali che di quelli in transito. Inoltre, questa darsena disporrà di punto di sbarco dedicato alla miticultura/acquacultura e di un impianto di rifornimento di carburante in esenzione doganale. Parte della darsena sarà destinata alla riparazione dei mezzi marittimi. La darsena, infine, disporrà di ampi piazzali presso cui è prevista la realizzazione di edifici destinati alle attività connesse al settore ittico.

- *Area a servizio della Cantieristica navale.* Questa zona è destinata ad accogliere le attività preposte alla manutenzione e costruzione navale, ma anche mezzi speciali per costruzioni edili quali cassoni galleggianti, pontoni attrezzati, ecc.
- *Area per Servizi complementari al porto.* Si tratta di una zona destinata ad accogliere sedi istituzionali ed amministrative (ad esempio quella dell'Autorità di Sistema Portuale), aree di sosta ed eventuali edifici per servizi.

Il Progetto preliminare comprende anche la “Zona per servizi pubblici e privati di connessione fra la città e la struttura portuale”, con funzione di "cuscinetto”, che potrà ospitare spazi verdi e servizi per l’abitato. Lungo di essa si svilupperà la nuova strada di accesso al porto. L'area in esame si estenderà a nord-est dell’infrastruttura, raggiungendo il limite meridionale della riserva Coccia di Morto. Il Progetto, infine, descrive anche gli impianti fluido – meccanici, elettrici e speciali, di cui la nuova struttura portuale sarà dotata al fine di garantire servizi di elevato standard qualitativo.

La viabilità interna del nuovo Porto commerciale di Fiumicino sarà costituita da un asse principale, orientato in direzione nord-sud, gestita mediante due rotatorie posizionate agli estremi della stessa. Per quanto concerne le relazioni con il territorio, il Progetto preliminare propone di collegare:

- l’area traghetti/crociere e l’aeroporto di Fiumicino mediante una linea ferroviaria leggera, tipo *people mover*;
- il terminal crociere e il centro di Roma tramite linee di navigazione fluviale;
- l'area crociere/traghetti con il centro di Roma tramite ferrovia (Stazione Termini). Tale collegamento è in grado di mettere in comunicazione il porto anche con Parco Leonardo.

Il progetto comprende, infine, la riqualificazione dell’area urbana prospiciente la nuova infrastruttura portuale. All’interno di ogni area funzionale, in conformità alle indicazioni di Piano, sono stati individuati gli spazi da destinare a standard per parcheggi e verde pubblico, nonché a parcheggi privati, con particolare riferimento alle superfici destinate a Ro-Pax e alle crociere, per le quali si prevede afflusso ingente di visitatori in transito.

2.3. Progetto definitivo del I Lotto funzionale

Il Progetto definitivo del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino comprende solo parte delle opere previste dal PRP vigente e dal Progetto preliminare, come di seguito indicato.

Le opere del I Lotto funzionale occuperanno un tratto di costa pari a 179.474 m² ed una porzione di mare di 1.671.961 m². Il nuovo bacino portuale protetto misurerà 1.042.231 m², di cui 573.622 m² di specchio acqueo, con cerchio di evoluzione di 550 m, scavato a -10 m s.l.m.m.

Le opere di cui al Progetto definitivo del I Lotto funzionale consistono in:

- le opere foranee, a gettata, e, in particolare, la diga di sopraflutto lunga 1.065 m e la diga di sottoflutto lunga 1.212 m;
- il banchinamento di riva, per un totale di 1.190 m, di cui
 - o 720 m la banchina nord (adiacente alla diga di sottoflutto);
 - o 220 m la banchina nord-est (alla radice della diga di sottoflutto);
 - o 250 m la banchina Darsena Pescherecci (zona sud prossima alla diga di sopraflutto);
- piazzali finiti per circa 138.094 m², di cui 130.447 m² a tergo della diga di sottoflutto e 17.647 m² presso la darsena della pesca;
- casse di colmata, entro cui refluire i sedimenti provenienti dal dragaggio portuale, di collegamento tra i due ambiti portuali (nord sottoflutto e sud sopraflutto), per una superficie di 235.372 m²;
- la viabilità di accesso da nord, ottenuta in parte prolungando ed adeguando un tratto di via Coccia di Morto, in parte realizzando nuove opere, ossia la strada perpendicolare alla costa - coincidente con una di quelle previste dal Piano attuativo del Consorzio Pesce Luna - e la strada lungo costa che raggiungerà Via della Foce Micina.

3. OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONE DEL DEC VIA N. 07/2010

3.1. Riepilogo delle prescrizioni contenute nel Decreto Interministeriale di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000007 del 16/02/2020 con indicazione di quelle ottemperate

La tabella che segue riporta il complesso delle prescrizioni contenute nel citato DEC VIA n. 07/2010. Evidenziate in **rosso** sono quelle riguardanti la Darsena Pescherecci di cui al Progetto esecutivo predisposto alle quali si è ottemperato.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

N	AMM. PRESCRIVENTE	PRESCRIZIONE	PRESCRIZIONE	RESP. VERIFICA OTTEPERANZA	SINTESI OTTEPERANZA
1	MATTM	a) 1	L'Autorità deve rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata e citati nelle premesse, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti.	ARPA Lazio e Regione Lazio	Questa prescrizione si ritiene soddisfatta relativamente alle misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione per la fase di realizzazione della Darsena Pescherecci che rappresenta il I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, avendo predisposto il Regolamento di cantiere al quale si rimanda.
2	MATTM	a) 2	Prima dell'avvio dei lavori dovrà essere realizzata la nuova viabilità perimetrale ad anello, a doppio senso di marcia, confinante con la tenuta Coccia di Morto, e dovrà essere realizzato il raddoppio del corrispondente tratto di via Coccia di Morto.	MATTM	La realizzazione del collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale consentirà di soddisfare questa prescrizione relativamente alla Darsena Pescherecci che rappresenta il I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino. La viabilità di accesso al cantiere – con progettazione esecutiva dell'opera finale in corso di revisione per il recepimento delle prescrizioni contenute nel verbale conclusivo della Conferenza di Servizi del 21/12/2021 - sarà realizzata prima dell'avvio <u>dei lavori di costruzione delle opere portuali e consentirà di bypassare l'abitato di Fiumicino. In questa maniera la viabilità urbana, in fase di cantiere non sarà aggravata dal traffico impiegati e, in fase di esercizio della nuova infrastruttura, al contrario, sarà alleggerita dal traffico procurato delle attività di pesca e cantieristica navale di cui è prevista la delocalizzazione dal Porto Canale alla nuova struttura portuale.</u> Il raddoppio del tratto di via Coccia di Morto verrà effettuato successivamente, in concomitanza della realizzazione del molo di sottoflutto.
3	MATTM	a) 3	Prima dell'avvio dell'esercizio del Porto nell'assetto finale dovrà essere realizzato il collegamento su ferro tra il Porto Commerciale e la linea Roma-Fiumicino, la riqualificazione dell'accesso al Porto da via della Foce Micina, il prolungamento di via Lago di Traiano e la riqualificazione dei nodi di collegamento con l'Autostrada Roma – Fiumicino	MATTM	<i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP.</i>
	MATTM	a) 4	Nell'ambito della progettazione esecutiva:		
4	MATTM	a) 4.a	Dovrà essere eliminata la destinazione d'uso per le <i>strutture alberghiere nell'area navi da crociera</i> ed in generale in tutta l'area perimetrata del P.R.P., come dalle prescrizioni del voto n.208 del 30.07.2004 del C.S.LL.PP.	MATTM	<i>Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci non prevede strutture alberghiere.</i>

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

5	MATTM	a) 4.b	Dovranno essere <i>riquantificate le aree destinate a parcheggi e a verde</i> , commisurate alle attività esercitate sulle banchine e nelle darsene, oltre che alla superficie dei lotti fondiari e degli edifici di cui è prevista la realizzazione.	MATTM	Questa prescrizione si ritiene recepita relativamente alla Darsena Pescherecci. Infatti, il Progetto esecutivo propone una sistemazione delle aree a terra basata sulla riquantificazione delle aree destinate a parcheggi e verde commisurate alle attività esercitate nella Darsena, ai lotti fondiari e agli edifici previsti, nel rispetto degli indici edilizi forniti dalle NTA del PRP per l' "Area Porto Peschereccio (AP)".
6	MATTM	a) 4.c	Dovrà essere elaborato un <i>progetto di riqualificazione paesaggistica dell'area della costa occupata dal PRP ricadente nell'ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano</i> , fatti salvi i pareri degli enti competenti alla tutela del vincolo ed eventuali deroghe ai fini dell'edificazione disposte dagli stessi.	MATTM	L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP.
7	MATTM	a) 4.d	Dovrà essere elaborato un progetto per la <i>ricostituzione dell'ambiente naturale dunale della tenuta di Coccia di Morto</i> , come previsto dalle mitigazioni proposte, e per la piantumazione di filari di alberi a barriera lungo la viabilità ad anello, ossia a sud della tenuta e lungo la via di Coccia di Morto di confine con il sedime aeroportuale".	MATTM	L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP.
8	MATTM	a) 4.e	Dovrà essere previsto un progetto per <i>l'elettrificazione delle banchine</i> secondo le migliori tecnologie in materia.	MATTM	Questa prescrizione si intende soddisfatta in quanto il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci prevede di fornire la corrente elettrica ai mezzi marittimi ormeggiati in banchina. Più in generale, il Progetto definitivo prevede il progetto dell'elettrificazione delle banchine destinate alle navi da crociera.
9	MATTM	a) 4.f	Dovrà essere adottata la <i>massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare</i> , integrandone le coperture con impianti di produzione di energia solare.	MATTM	Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci indica, nella sistemazione delle aree a terra, l'ubicazione degli edifici previsti ma non comprende la loro progettazione. Ne deriva che l'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP.
10	MATTM	a) 4.g	Dovranno essere inoltre previsti <i>accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare, lungo il percorso di banchina, per il traffico veicolare e pedonale</i> , idonee e forme di segnaletica ed illuminazione, impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso.	MATTM	In risposta a tale prescrizione è proposto un idoneo sistema di illuminazione delle banchine. In fase di esercizio verrà valutata l'opportunità di dotare i fronti banchinati con opportuna segnaletica nonché dispositivi quali new jersey.
11	MATTM	a) 4.h	I progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere lo <i>studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo</i> definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre, dovrà 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.	M.A.T.T.M.	Il progetto esecutivo della Darsena Pescherecci e della viabilità di cantiere contiene lo <i>Studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo</i> (Relazione sul dragaggio) ed anche il <i>bilancio generale dei movimenti di materia</i> (Relazione sulla gestione delle materie prime – cave). Per quanto riguarda le utilizzazioni del materiale proveniente da mare —è stata eseguita la caratterizzazione ambientale dei sedimenti ai sensi del DM Ambientale n. 173/2016 dalla quale è emerso che questi, di Classe A, Classe B e Classe C, sono compatibili con i riutilizzi previsti dal progetto.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

12	MATTM	a) 4.i	I progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, in fase di costruzione.	MATTM	Il <i>Capitolato Speciale di Appalto del Progetto esecutivo</i> indica, tra gli oneri a carico dell'Appaltatore, anche quelli relativi alle mitigazioni ambientali così come previste nello Studio di Impatto Ambientale sulla base del quale è stato emesso il DEC VIA n. 07/2010.
13	MATTM	a) 5	Dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello SIA e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle precedenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come Norme Ambientali nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo PRP o in <i>Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative.</i>	MATTM	Come illustrato nel presente Rapporto di ottemperanza, molte misure di mitigazione degli impatti ambientali per le diverse componenti riconducibili alla Darsena Pescherecci, così come previste nel SIA e, soprattutto, così come richieste dai soggetti competenti, sono già state attuate, altre verranno attuate in fase di costruzione dell'opera così come previsto da Regolamento di cantiere e dal Capitolato Speciale di Appalto.
14	MATTM	a) 6	In relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nel bacino portuale, come risultante da caratterizzazione da effettuare ai sensi del D.M. 24/01/96 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", <i>dovranno essere stabilite con ARPA Lazio le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi</i> , favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali ed <i>ex situ per il ripascimento dei litorali</i> , in coerenza con i piani regionali di recupero del litorale; <u>la caratterizzazione deve essere effettuata preliminarmente e in corso d'opera</u> , anche sull'eventuale area di trasporto e di ripascimento e <i>ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio</i> . Qualora il materiale non risultasse, tutto o in parte, idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca deve essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Lazio le <i>modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva</i> , comprensivi degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza in relazione alle dispersioni dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti.	ARPA Lazio	La proposta di gestione dei sedimenti marini contenuta nel Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci (Relazione sul dragaggio) è basata sulle caratterizzazioni ambientali eseguite nel 2021, ai sensi del DM Ambiente n. 173/2016. Questa proposta consiste nel completo riutilizzo dei sedimenti marini che saranno rimossi (vedi Relazione sul dragaggio). Dalla caratterizzazione effettuata nel 2021, si apprende che i sedimenti ricadono nelle Classi A, B e C di cui al DM Ambiente n. 173/2016, risultando, pertanto, idonei ad essere immessi in ambiente conterminato in ambito portuale.
15	MATTM	a) 7	Ferme restando le misure di mitigazione previste dal progetto, ai fini della qualità dell'aria, <i>la movimentazione dei materiali in fase di cantiere deve privilegiare il trasporto via nave</i> , in base ad un'attenta analisi costi-benefici, anche ambientale dei siti di approvvigionamento/smaltimento presenti sul territorio	ARPA Lazio	Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci prevede di approvvigionare i materiali da costruzione quanto più possibile da mare. Per quanto concerne le cave in particolare, tuttavia, la loro prossimità al sito di costruzione rende opportuno e meno impattante dal punto di vista ambientale l'approvvigionamento da terra.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

16	MATTM	a) 8	In fase esecutiva dovrà essere <u>concordato</u> con ARPA Lazio e attuato un <i>regolamento del cantiere</i> con l'indicazione analitica delle attività, 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 non devono interferire con il centro abitato di Fiumicino, di tutte le misure di mitigazione e dei presidi ambientali come individuati nello SIA e concordati con ARPA Lazio. Tale regolamento deve essere attuato sotto il controllo di ARPA Lazio e deve <i>fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori</i> "	ARPA Lazio	Allegato al Rapporto di ottemperanza - che è parte del Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci - è il Regolamento di cantiere che, a seguito della validazione del progetto suddetto, verrà trasmesso ad ARPA per la richiesta condivisione dei contenuti.
17	MATTM	a) 9	In fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un <i>Piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti</i> presenti nei <i>sedimenti portuali a seguito dei dragaggi</i> . Tale Piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo.	ARPA Lazio	Il Regolamento di cantiere di cui al punto precedente contiene anche indicazioni in merito al <i>Piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti</i> presenti nei <i>sedimenti portuali a seguito dei dragaggi</i> che l'Appaltatore dovrà redigere prima dell'avvio dei lavori.
18	MATTM	a) 10.a	Prima dell'avvio dei lavori, l'A.P. deve concordare con ARPA Lazio e attuare, un <i>programma di monitoraggio della qualità dell'aria</i> nell'area periportuale e dell'abitato di Fiumicino interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche o installazione di n.1 postazione fissa di rilevamento, con oneri a suo carico. Il monitoraggio deve avvenire pre-durante i lavori ed in fase di esercizio del porto e dovrà valutare i principali inquinanti da traffico veicolare tra i quali ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili (...), predisposizione di idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione e contenere la <i>valutazione di incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili</i> .	MATTM	In data 20/02/2009, l'AdSP è stata stipulata una Convenzione quadro con ARPA Lazio per l'istallazione di n. 1 postazione fissa di rilevamento, per gli inquinanti indicati, con oneri a suo carico. In data 11/12/2018, con l'Addendum 4, la suddetta Convenzione è stata rinnovata " <i>per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza ed attuazione delle prescrizioni di cui agli atti autorizzativi concessi dai competenti Ministeri/Amministrazioni Regionali</i> ". Il Report del monitoraggio della qualità dell'aria nell'anno 2019 è fornito, insieme ad altra documentazione, in allegato al Rapporto di ottemperanza. La centralina è stata gestita secondo le procedure applicate alle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria. I dati sono stati acquisiti e validati giornalmente e resi disponibili sul sito del Centro Regionale della Qualità dell'Aria (http://www.arpalazio.net/main/aria/). È stata realizzata e resa disponibile nel sito, nella sezione pubblicazioni, la valutazione preliminare della qualità dell'aria (anno 2021) dove vengono riassunti i risultati ottenuti dalle misure della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria dal 01/01/2021 al 31/12/2021 con riferimento alla verifica del rispetto dei limiti di legge previsti dal D.lgs. n.155/2010. Il documento include la centralina presente nell'area portuale.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

19	MATTM	a) 10.b	In fase di progettazione esecutiva, sulla scorta dei bilanci idrici di dettaglio, devono essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e deve essere perfezionato con l'ACEA il relativo accordo per l'approvvigionamento, onde evitare interferenze con quello cittadino	MATTM	L'approvvigionamento idrico del nuovo Porto commerciale di Fiumicino è stato caratterizzato in sede di progettazione preliminare e definitiva, sia tipologicamente che quantitativamente. A conclusione della Progettazione esecutiva della Darsena Pescherecci, l'Autorità di Sistema Portuale ha formalizzato all'ACEA ATO 2 la richiesta di attivazione del servizio, a valle dalla quale è stato anche esperito un sopralluogo per verificare l'ubicazione della cabina tecnologica così come prevista dal progetto stesso.
20	MATTM	a) 10.c	Le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate come previsto nella proposta progettuale, o eventualmente potenziate e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione.	MATTM	Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci comprende anche l'impianto di raccolta delle 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. Si rimanda pertanto alla sezione impiantistica del Progetto stesso per la sua illustrazione (rif. Elaborato grafico IMP.05).
21	MATTM	a) 10.d	Nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale e comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito dei 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 ss.mm.ii., le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, devono essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco, tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 dell'Allegato 5 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., oppure inviate ad impianto di depurazione	MATTM	La Darsena Pescherecci non comprende aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito dei 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. Pertanto, l'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP.
22	MATTM	a) 10.e	I rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico devono essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 182/2003 ed alla Circolare del M.A.T.T.M. n. UL/2004/1825 del 9.03.2004	MATTM	L'ottemperanza a questa prescrizione è rimandata alla fase di esercizio della Darsena Pescherecci.
23	MATTM	a) 10.f	Il regolamento portuale (o altro strumento idoneo), 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.	MATTM	L'ottemperanza a questa prescrizione è rimandata alla fase di esercizio della Darsena Pescherecci.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

24	MATTM	a) 10.g	<p>Fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale, previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere come quello di Fiumicino, in fase di progettazione esecutiva, l'Autorità Portuale dovrà predisporre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un Piano di Sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative etc., 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 ed 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." 	MATTM	<p>L'ottemperanza a questa prescrizione è rimandata alla fase di esercizio della Darsena Pescherecci. Per quanto riguarda il Piano di Sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti in particolare, si tratta di documento la cui redazione spetta ai concessionari ai sensi degli art. 16 e 18 del Codice della Navigazione.</p>
25	MATTM	a) 10.h	<p>In merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di prevenire eventuali impatti negativi dell'opera, si prescrive la predisposizione, nell'ambito della progettazione esecutiva, di un Piano di Monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica (da Capo Linaro a Capo D'Anzio) che dovrà porre attenzione al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera, al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare almeno prima dell'inizio dei lavori, in tempo utile da considerare almeno due stagioni significative e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno due anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con ISPRA. Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche, comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute anche all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e a lungo termine sull'evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera ed in fase di esercizio.</p>	MATTM	<p>L'AdSP nel 2017 ha sottoscritto con la Fondazione "Centro Euro Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (C.M.C.C.) un Accordo Quadro finalizzato allo sviluppo di attività di studio e ricerca per l'analisi del sistema climatico e delle sue interazioni con l'ambiente, la società e l'economia. Nel 2019, l'AdSP ha sottoscritto la Convenzione operativa n. 1 all'Accordo quadro di cui sopra, avente ad oggetto il progetto di ricerca denominato "Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I° Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino" concernente il Piano di Monitoraggio (FASE 0-modellizzazioni), rielaborato alla luce del parere reso da ISPRA ad esito delle attività istruttorie di propria competenza (prot. 01391Z del 27.03.2015) e definito in funzione degli steps attuativi del vigente PRP di Fiumicino. A seguito di ciò, ad Agosto 2020, è stata attivata la Convenzione operativa n. 2 relativa, al Progetto di ricerca denominato "Caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linaro Capo d'Anzio" inerente il monitoraggio degli ambiti portuali e peri-portuali di Fiumicino (Fasi 1, 2 e 3). Il monitoraggio e le attività correlate sono in corso, come rappresentato dalla relazione sullo stato di avanzamento del Novembre 2020, Maggio 2021 e Gennaio 2022 allegate, insieme agli altri documenti, alla presente Relazione di ottemperanza.</p>

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

26	MATTM	a) 10.i	<p>In fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un <i>programma di monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione</i> (D.P.R. 470/82 e ss.mm.ii.), nonché all'individuazione delle <i>misure di mitigazione eventualmente necessarie</i>. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. L'attività di monitoraggio, che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto.</p>	MATTM	<p>Il 17/06/2020, l'AdSP ha indirizzato ad ARPA Lazio una richiesta di supporto tecnico scientifico che riguarda diverse attività, tra cui "la valutazione dell'eventuale incidenza delle opere in progetto sulla qualità delle acque di balneazione". Questa richiesta fa riferimento alla Convenzione Quadro sottoscritta dall'AdSP con ARPA Lazio nel 2009, rinnovata l'11/12/2018 "per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza ed attuazione delle prescrizioni di cui agli atti autorizzativi concessi dai competenti Ministeri/Amministrazioni Regionali". Con Deliberazione n. 69 del 11.5.2021, ARPA Lazio approva l'Addendum n. 8 alla Convenzione quadro di cui sopra, concernente "Porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta - Monitoraggio acque di balneazione" secondo lo schema allegato alla citata deliberazione unitamente all'allegato tecnico n. 1 e all'allegato economico n. 2. Le attività di monitoraggio di cui all'ante operam sono state ultimate per come documentato nella relazione concernente "Risultati delle Attività di Monitoraggio–Anno 2021", datata 28.12.2021.</p>
27	MATTM	a) 10.j	<p>A seguito dei monitoraggi quantitativi di cui ai punti h) ed i), dovrà essere valutata l'opportunità di dotare i settori più interni del bacino portuale con <i>sistemi di ricambio idrico forzato</i>, diretti a favorire il ricambio idrico e a ridurre la scarsa ossigenazione</p>	MATTM	<p>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP, nonché ad esito delle risultanze dei monitoraggi in argomento.</p>

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

28	MATTM	a) 11	<p>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 <i>periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale</i>, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un Piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16/03/1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei ricettori sensibili intervenendo in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del DPCM 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 ricettori sensibili maggiormente spostati. A tal fine, <i>in fase di progettazione esecutiva</i> l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, <i>un Piano di monitoraggio che dovrà anche prevedere la predisposizione di una idonea banca dati che l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli ricettori sensibili.</i></p>	M.A.T.T.M.	<p>L'AdSP ha sottoscritto l'Addendum 4 alla Convenzione quadro con ARPA Lazio, concernente il monitoraggio del clima acustico degli ambiti portuali e periportuali di Fiumicino. ARPA Lazio esegue a decorrere dal 2019 il monitoraggio specifico, in conformità a quanto stabilito dal D.M. 16/03/1998 e dal DEC VIA 7/2010, mediante 2 centraline fisse ed una postazione per la misurazione del clima acustico degli ambiti portuali e periportuali di Fiumicino. Le Relazioni tecniche sul monitoraggio acustico del 2019, del 2020 e del 2021 sono fornite in allegato, insieme ad altra documentazione, al Rapporto di ottemperanza.</p>
29	MATTM	a) 12	<p>Tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti dal progetto o contenuti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura a 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</p>	ARPL e RL	<p>Il monitoraggio della qualità dell'aria, quello dei livelli acustici, il monitoraggio delle acque di balneazione e, infine, quello morfodinamico e di trasporto solido esteso al tratto di costa compreso tra Capo Linaro e Capo d'Anzio sono in corso di esecuzione. Le indagini sui sedimenti marini sono state eseguite nel 2014 e, successivamente nel 2021, e quelle archeologiche sono state effettuate nel 2014. Le indagini del 2014 rientrano nell'ambito della progettazione definitiva del I Lotto del nuovo Porto commerciale di Fiumicino.</p>
30	MATTM	a) 13	<p>Fermo restando il parere positivo in merito alla delocalizzazione dei depositi costieri, come da progetto, le <i>opere di delocalizzazione e risanamento ambientale degli oleodotti sottomarini e dei depositi costieri devono essere oggetto di un'apposita istanza di valutazione ambientale.</i></p>	ARPL e RL	<p><i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP.</i></p>

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

31	MATTM	a) 14	<i>Prima della messa in esercizio del porto nell'assetto finale deve essere presentato, al MATTM un programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma, come via alternativa al flusso.</i>	MATTM	Sebbene la prescrizione si riferisca all'assetto infrastrutturale definitivo, nel 2013, l'AdSP ha incaricato la Motonavi Andes Negrini Soc. Coop. di predisporre lo Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per il trasporto pubblico di persone. Nel 2021 è stata prodotta la Revisione 1 del suddetto studio al fine di ottemperare alle prescrizioni impartite dagli Enti nella Conferenza di servizi di approvazione. In allegato al presente Rapporto di ottemperanza sono gli elaborati di progetto.
		b)	Del Ministero per i beni e le attività culturali:		
32	MIBACT	b) i	<i>Presentazione di un progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale, risultato del tavolo di concertazione di tutti gli Enti attivi sul territorio. Tale progetto dovrà ottenere le autorizzazioni previste dalla normativa vigente.</i>	MIBACT	Il progetto dei collegamenti stradali e ferroviari di livello territoriale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino è stato definito nell'ambito della progettazione preliminare dell'infrastruttura (elaborati OT 01 e OT 01a) e, per la sua realizzazione, è stato siglato il Protocollo di Intesa Presidenza del Consiglio dei Ministri 2013. Lo stesso progetto, poi, è parte del Progetto definitivo del I Lotto Funzionale approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 71/2018. Lo studio di fattibilità della navigabilità del Tevere è stato approvato nella CdS del 2013. Come si è detto, nel 2021 è stata prodotta la Revisione 1 del suddetto Studio in recepimento alle prescrizioni contenute nel verbale della Conferenza di servizi. A quanto sopra si aggiunga che la prima fase di questo progetto, corrispondente al collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale, è stata approvata, a livello preliminare, dal Comune di Fiumicino con Delibera di Giunta Comunale n. 175 del 05/12/2014.
33	MIBACT	b) ii	Realizzazione della rete infrastrutturale adeguata, prima dell'avvio dei lavori.	MIBACT	Questa prescrizione di ritiene accolta relativamente alla fase di sviluppo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino a cui corrisponde la Darsena Pescherecci, ossia al I Stralcio del I Lotto funzionale. La strada di collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale <u>verrà realizzata prima dell'avvio dei lavori di costruzione delle opere portuali e sarà utilizzata come viabilità di cantiere.</u> Questa strada corrisponde alla prima fase di sviluppo del progetto dei collegamenti stradali di livello territoriale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

34	MIBACT	b) iii	Esecuzione da parte dell'Autorità, contestualmente alla realizzazione del Porto, delle opere di compensazione richieste che saranno sottoposte a verifica di ottemperanza.	MIBACT	<p>Le opere di compensazione eseguite al momento della redazione del presente Rapporto di ottemperanza sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine in sponda destra e sinistra (tratto dal Ponte 2 Giugno alla Passerella pedonale); - Il progetto di recupero dell'area prospiciente il nuovo porto. <p>Considerato che la Darsena Pescherecci corrisponde al I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, questa prescrizione si intende accolta in relazione alla fase di progettazione conclusa.</p>
	MIBACT	b) iv	All'ottemperanza di tutte le prescrizioni indicate dalle suddette Soprintendenza, dalla Direzione Generale per i beni archeologici (oggi Direzione Generale per le antichità) e dalla Direzione Generale i beni architettonici, storico -artistici e etnoantropologici (oggi Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e le arti contemporanee); in particolare:		
35	MIBACT	b) 1	<p>Per quanto riguarda l'aspetto archeologico: le indagini richieste dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia da eseguirsi nell'area del futuro porto (sia in area terrestre che marittima) sono state suddivise in tre fasi. la fase 1, la più importante è stata conclusa; la realizzazione del vero e proprio bacino portuale non interferirà con preesistenze antiche. la fase 2 e la fase 3 debbono ancora essere realizzate. La fase 2 deve essere attuata preventivamente alla realizzazione delle opere strutturali quali molo etc.. e la fase 3 dovrà essere contestuale alle operazioni di dragaggio del nuovo bacino (vedi nota del 21/07/06 prot. 5025 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia</p>	MIBACT.	<p>Le indagini archeologiche riguardanti il nuovo Porto commerciale di Fiumicino sono state divise in tre Fasi. La Fase 1 si è conclusa con la nota n. 5025 del 21/07/2006 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, nella quale Questa, sulla base della documentazione fornita dall'AdSP, ha specificato che "i dragaggi previsti non interferiranno con il paleofondale di epoca romana che giace a ben m 5,7/9,7 più basso...".</p> <p>Anche le indagini archeologiche di Fase 2, eseguite nell'ambito della progettazione definitiva del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, sono state concluse. Infatti, l'AdSP ha trasmesso la relazione archeologica finale alla citata Soprintendenza Archeologica assumendo l'onere di effettuare un ulteriore approfondimento di indagine archeologica solo in corrispondenza del carotaggio n.2 laddove, alla profondità di - 17, -17,70 m s.l.m.m., è stato ritrovato un frammento ligneo. Questo carotaggio n.2 non ricade nel sedime della Darsena Pescherecci.</p>
36	MIBACT	b) 2	L'analisi trasportistica risulta appena genericamente delineata negli elaborati progettuali inviati, pertanto, sarà necessario elaborare un progetto definitivo ed esecutivo dettagliato che dovrà essere condiviso da tutte le Amministrazioni competenti che operano sul territorio.	MIBACT.	L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

37	MIBACT	punto 2.a b)	<p>Più puntualmente si precisa: Nella zona di Fiumicino Nord: Si tratta di una zona ad alto rischio archeologico e l'ipotesi di adeguamento dell'asse viario verso nord che ricalca via Coccia di Mortovia delle Idrovore di Fiumicino- viale di Porto potrà essere elaborata solo dopo l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi al cui esito è subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia.</p>	MIBACT	<p><i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i></p>
38	MIBACT	b) 2.b	<p>Nella zona di Fiumicino centro: sono presenti due aree archeologicamente sensibili. La prima è interessata dal Programma integrato di intervento per la riqualificazione e la riconversione urbanistica del territorio Fiumicino nord-Pesce Luna (parere SBAO prot. n. 59 del 30/07 /05) la seconda corrisponde alla fascia relativa al Corridoio del trasporto pubblico CS Fiumicino paese- Fiumicino porto-Ostia predisposto dalla Provincia di Roma. Il Corridoio collega il centro del paese. (via della Foce Micina via Carlo Forte) con la linea Ferroviaria Regionale FRI in prossimità della fermata di Parco Leonardo. Per la prima area si rivela assolutamente improponibile il previsto collegamento su ferro che attraversa non solo l'area vincolata con DM 27/09 /06, ma che passa anche sopra la terminazione del molo settentrionale dal porto di Claudio. Per la seconda area si respinge la proposta di un nuovo asse viario tra l'autostrada Roma - aeroporto di Fiumicino e la via Portuense in quanto avrebbe percorso analogo a quello previsto per il Corridoio C5 dalla stazione di Parco Leonardo da via della Corona Boreale in direzione del Porto commerciale.</p>	MIBACT	<p><i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i></p>
39	MIBACT	b) 2.C	<p>Nella zona di Fiumicino-Isola sacra: Il parcheggio per nodo di scambio su gomma è previsto in area di interesse e archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii., in quanto conserva nel sedime edifici sepolcrali perimetrati all'estesa necropoli di Porto e pertanto non è compatibile. Le proposte di un nuovo asse viario in connessione al nuovo ponte della Scafa ed il potenziamento di via dell'Aeroporto riguardano assi viari che ricadono parzialmente in aree di interesse archeologico e conseguentemente il parere della soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia è condizionato all'esito dei saggi preliminari.</p>	MIBACT	<p><i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i></p>

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

40	MIBACT	b) 2.d	Nel XIII Municipio (Roma): il tratto viario compreso tra Vitinia e Ostia antica con specifico riguardo all'attuazione di tre nuove stazioni della linea metropolitana Roma - Lido, previste in località Giardini di Roma, Acilia Sud e Madonnetta, ricade in una zona di estremo interesse archeologico (ben testimoniato dallo scavo Anas). Nella eventualità di una progettazione definitiva di una rete organica di mobilità sarà necessaria la realizzazione di numerosi saggi archeologici preventivi, propedeutici all'eventuale rilascio di nulla osta da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia. Parimenti per le proposte del nuovo asse viario in collegamento con nuovo ponte della Scafa, in zona di elevato interesse archeologico, si dovrà procedere ad accurati <i>sondaggi archeologici</i> .	MIBACT	<i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i>
41	MIBACT	b) 2.e	Nell'area prossima ad Ostia (via del Mare, svincolo Cineland, via Calza e via del Mare, via dei Romagnoli). Il progetto di potenziamento degli assi viari, e la realizzazione di nuovi assi viari così come indicato nella tavola "Rete della mobilità-quadro di sintesi" (11/11/08) e nelle tavole "Sistema della mobilità" (10/11/08), riguarda un'area estremamente sensibile dal punto di vista storico e archeologico. Sarà necessaria la realizzazione di saggi archeologici preventivi, al cui esito sarà subordinato il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia.	MIBACT	<i>L'ottemperanza a questa prescrizione non spetta all'AdSP trattandosi di opere esterne alla sua competenza.</i>
		3)	Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico:		

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

42	MIBACT	b) 3	<p>Di rischiosa indeterminatazza risulta essere l'ipotesi di un nuovo Waterfront urbano in grado di connettere il centro abitato al mare. Non si esprime parere per quanto riguarda le soluzioni architettoniche previste nel progetto, nello specifico le volumetrie in banchina e <i>nella zona contigua cuscinetto tra la banchina e il centro Isola Sacra, ma si rinvia l'approvazione ed un progetto definitivo ed esecutivo.</i></p> <p>Per quanto attiene alle volumetrie ed alla complessiva conformazione architettonica e morfologica del porto, la progettazione dovrà garantire l'elevata qualità architettonica sia dell'insieme che delle singole realizzazioni. In particolare A) <i>ogni lotto funzionale dovrà prevedere l'esecuzione di segmenti compiuti</i>, anche di cantiere, logistica e movimentazione terra, mettendo in atto anche opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee; B) in fase di progettazione definitiva ed esecutiva dovrà essere verificata la compatibilità del previsto <i>molo per navi Ro-Ro</i> con il vigente regime vincolistico delle aree contigue; C) per quanto riguarda la realizzazione del <i>molo nord dovranno essere previste opere e presidi atti a garantire la qualità paesaggistica, nel rispetto dell'ambito limitrofo della linea di costa antistante la tenuta Coccia di Morto</i>, comprendente la Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamarano. Detta zona è stata sottoposta da questo Ministero a tutela diretta e indiretta con una perimetrazione che confina, nel settore nord della pineta, con l'abitato di Focene, la via Coccia di Morto e il mare e, nel settore a sud della pineta, con una fascia larga circa 200 m a sud di via Pesce di Luna, via Coccia di Morto e con un tratto di linea di battaglia. <i>Qualunque intervento sull'area</i> (come la stazione di pompaggio della quale non si conoscono al momento né le caratteristiche tecniche e dimensionali, né la conformazione) dovrà essere sottoposto alla preventiva autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo oggi Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo, Frosinone e Latina. Il progetto prevede il trapianto pubblico su ferro, ma dovrà essere prevista una soluzione alternativa di trasporto leggero, il cui tracciato dovrà essere allontanato, verso sud, dal confine con via del Pesce Luna, sul limite dell'area soggetta a vincolo di tutela indiretta.</p>	MIBACT	<p>Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci soddisfa il punto A) della prescrizione indicata, in quanto propone l'esecuzione di un segmento compiuto, anche di cantiere, logistica e movimentazione terra". In questo caso non occorrono opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee in quanto la fascia di verde perimetrale proposta nell'ambito della sistemazione a terra sarà realizzata non appena riempita la vasca di sedimentazione.</p>
45	MIBACT	b) 4	<p>Venga salvaguardato l'impianto della bonifica Torlonia salvaguardando e non tombando i fossi esistenti.</p>	MIBACT	<p><i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i></p>
			<p>Come opere di compensazione paesaggistica:</p>		

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

46	MIBACT	b) 5	Venga presentato un <i>progetto di recupero dell'attuale percorso del Porto Canale</i> in rapporto al tessuto urbano storico e realizzato un organico intervento di riqualificazione e rinaturalizzazione del Porto Canale dalla foce fino al ponte di Via dell'Aeroporto	MIBACT	Questa prescrizione è stata accolta mediante l'esecuzione dei lavori di "Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine in sponda destra e sinistra – tratto dal Ponte 2 Giugno alla passerella pedonale".
47	MIBACT	b) 6	Venga presentato un <i>progetto di riqualificazione e rinaturalizzazione del canale Coccia di Morto</i> dallo storico complesso monumentale dell'idrovora di Valle delle Idrovore a Via Logo di Traiano e il canale di Via del Lago di Traiano, da Via di Coccia di Morto all'edificio denominato Due Torri e venga realizzato il relativo intervento di recupero (con vegetazione ripariale e autoctona).	MIBACT	Per quanto riguarda questa compensazione, il Consorzio di Bonifica con nota AP n. 6614 del 17/04/2013 ha negato la possibilità di procedere alla riqualificazione del Canale Coccia di Morto per ragioni di sicurezza, chiedendo, invece, di procedere alla riqualificazione del complesso monumentale di Focene, in via Idrovore della Magliana.
48	MIBACT	b) 7)	Stante la presenza del complesso monumentale della chiesa del Crocefisso e della Villa Guglielmi, il <i>potenziamento della viabilità</i> per il previsto nuovo ponte da costruire come raddoppio del Ponte 2 Giugno sia realizzato, in modo tale che le arterie viarie, i raccordi e le rampe non vengano a costituire elementi di barriera visiva separando la chiesa del Crocefisso dal parco della Villa e siano al contempo rispettosi anche dell'argine e delle alberature ivi presenti.	MIBACT	<i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i>
49	MIBACT	b) 8)	Venga redatto uno <i>specifico progetto di recupero dell'area prospiciente il nuovo porto</i> e realizzato un intervento di riqualificazione del tessuto urbano e delle interconnessioni con l'area portuale.	MIBACT	Tale prescrizione si intende soddisfatta in relazione alla fase di sviluppo della nuova infrastruttura portuale relativa alla Darsena Pescherecci, corrispondente alla prima fase. E' stato, infatti, predisposto il progetto di "Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitata coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale" approvato con Decreto Presidenziale n. 371 del 26/11/2012.
			Le opere di compensazione dovranno costituire parte integrante della Variante al PRP di Fiumicino. La rispondenza degli elaborati progettuali delle opere a tutte le suddette prescrizioni dovrà essere oggetto di verifica di ottemperanza da parte di questa Amministrazione. Infine, si segnala l'opportunità che l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette opere di riqualificazione, sottoscriva una <i>Protocollo di Intesa</i> con le citate Soprintendenze nel quale sia previsto un <i>cronoprogramma che evidenzia le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste;</i>		<i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i>
		c)	Della Regione Lazio Il giudizio positivo di compatibilità ambientale della variante al Piano regolatore portuale (PRP) di Fiumicino è condizionato alla presentazione di una proposta progettuale in grado di rispondere compiutamente e in maniera sostenibile alle carenze evidenziate nel parere regionale n. 111560/25/25 del 15/06/2009.		

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

50	RL	c) 1	Verificare la programmazione e progettazione di un <i>sistema infrastrutturale su gomma e ferro</i> , fattibile sotto il profilo tecnico ed economico, quale requisito essenziale per l'attivazione delle opere portuali	RL, MATTM, MIBACT	Per la risposta a tale prescrizione si rimanda a quanto già scritto per la Prescrizione b) i del MIBACT.
51	RL	c) 2	Verificare i necessari strumenti di programmazione finanziaria finalizzati allo stanziamento delle risorse finanziarie delle opere infrastrutturali	RL, MATTM, MIBACT	<p>Gli strumenti di programmazione finanziaria disponibili ad oggi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accordo di Programma “Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese” - Protocollo ne 15992 del 10.12.2019 – EDIL – DG per l’edilizia stata e gli interventi speciali Decreto autorizzazione impegno pluriennale di spesa per un totale pari ad euro 1.306.000,00 a favore dell’AdSP MTCS; - Protocollo di Intesa per il “Completamento del Piano Strategico dell’HUB PORTUALE di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del Sistema di Rete e della Logistica” siglato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e, tra gli altri, l’AdSP il 24/03/2013; - LR n. 21/75. Partecipazione della Regione Lazio alle attività dell’Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Comunicazione finanziamento in conto capitale di € 300.000,00 sul cap. D22504 e. fin. 2019. Progetto definitivo di I Lotto del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino.
52	RL.	c) 3	Verificare con informazioni più dettagliate la <i>compatibilità delle opere a terra (...)</i> sia con l'attuale tessuto urbano e con le attività in essere nell'area litoranea (raffinerie, ecc.) sia con la pianificazione urbanistica del Comune di Fiumicino	RL	<i>L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP in quanto non riguardante la Darsena Pescherecci.</i>
53	RL	c) 4	Il sistema dei parcheggi e dell'accesso agli stessi, le infrastrutture terziarie e di servizio dell'area del water front, la sistemazione definitiva del riassetto urbano dell'area portuale e delle relazioni con il contesto urbano dovranno essere oggetto di uno specifico procedimento di VIA Regionale	RL	Questa prescrizione è riconducibile all'assetto infrastrutturale definitivo. Nella presente fase attuativa si prevede solo la delocalizzazione di funzioni preesistenti . La presente prescrizione verrà ottemperata nelle successive fasi attuative del PRP
54	RL	c) 5	Considerato che (..) le opere possano indurre effetti negativi sull'erosione costiera del tratto di litorale sotteso al porto e sugli habitat naturali presenti nell'area, devono essere individuate da parte del soggetto proponente le necessarie <i>misure di garanzia per (...)</i> "danni ambientali" da concordarsi tra i soggetti competenti alla tutela ambientale del litorale laziale (Min Ambiente, Regione, ARDIS)		E' stato predisposto uno studio per la definizione della morfodinamica costiera

3.2. Illustrazione delle modalità di ottemperanza per ciascuna Prescrizione oggetto dell'attività

3.2.1.Prescrizione a) 1 (MATTM) – Rispetto delle misure di sicurezza, prevenzione e controllo e mitigazione

L'Autorità deve rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata e citati nelle premesse, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti.

Questa prescrizione si ritiene recepita relativamente alle misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione per la fase di realizzazione della Darsena Pescherecci che rappresenta il I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, avendo predisposto il Regolamento di cantiere al quale si rimanda.

3.2.2.Prescrizione a) 2 (MATTM) – Nuova viabilità ad anello

Prima dell'avvio dei lavori dovrà essere realizzata la nuova viabilità perimetrale ad anello, a doppio senso di marcia, confinante con la tenuta Coccia di Morto, e dovrà essere realizzato il raddoppio del corrispondente tratto di via Coccia di Morto.

In risposta alla Prescrizione a) 2, che impone la realizzazione della viabilità perimetrale ad anello confinante con via Coccia di Morto, è stato predisposto il progetto esecutivo della strada di collegamento di via di Coccia di Morto alla nuova struttura portuale. Tale progetto, alla luce delle prescrizioni contenute nel verbale conclusivo della Conferenza di servizi del 21/12/2021, è in corso di aggiornamento. In allegato alla presente è fornito il suddetto verbale.

La strada di cui sopra consentirà di collegare la Darsena Pescherecci alla viabilità extraurbana direttamente, senza passare per l'abitato di Fiumicino. In questa maniera, la viabilità urbana non solo non sarà gravata in fase di cantiere, ma neppure in fase di esercizio, risultando, al contrario, alleggerita dal traffico indotto dalle attività di pesca e cantieristica nautica di cui è prevista la delocalizzazione dal Porto Canale alla nuova struttura.

Queste le ragioni per cui si ritiene che tale collegamento stradale consentirà di accogliere la prescrizione relativamente alla Darsena Pescherecci, che rappresenta il I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino. La strada di collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale verrà realizzata, prima dell'avvio dei lavori di costruzione delle opere portuali.

Il raddoppio del tratto meridionale di via Coccia di Morto verrà effettuato successivamente, in concomitanza della realizzazione del molo di sottoflutto.

La strada progettata corrisponde alla prima fase di sviluppo del progetto dei collegamenti stradali del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, di cui si è scritto nel seguito.

3.2.3.Prescrizione a) 4.a (MATTM) – Eliminazione della destinazione d'uso delle strutture alberghiere

Dovrà essere eliminata la destinazione d'uso per le strutture alberghiere nell'area navi da crociera ed in generale in tutta l'area perimetrata del P.R.P., come dalle prescrizioni del voto n.208 del 30.07.2004 del C.S.LL.PP.

Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci non prevede strutture alberghiere.

3.2.4.Prescrizione a) 4.b (MATTM) – Riquantificazione dei parcheggi e del verde

Dovranno essere riquantificate le aree destinate a parcheggi e a verde, commisurate alle attività esercitate sulle banchine e nelle darsene, oltre che alla superficie dei lotti fondiari e degli edifici di cui è prevista la realizzazione.

Tale prescrizione si intende recepita relativamente alla fase di sviluppo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino a cui corrisponde la realizzazione della Darsena Pescherecci, ossia al I Stralcio del I Lotto funzionale. Infatti, il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci contiene l'elaborato EG.IG.08 – Sistemazione aree a terra che propone l'assetto finale della nuova struttura portuale definito, per l'appunto, sulla riquantificazione delle aree destinate a parcheggi e a verde. Questa riquantificazione è stata commisurata alle esigenze effettive, ai lotti fondiari e agli edifici previsti, nel rispetto degli indici edilizi forniti dalle NTA del Piano regolatore portuale.

Si riporta nel seguito una breve descrizione della sistemazione a terra proposta.



Figura 9. Darsena Pescherecci. Sistemazione aree a terra. (rif. elaborato EG.IG.08)

Come si è detto, i piazzali operativi della nuova struttura portuale, ossia quello a tergo dell'area di alaggio e della banchina di riva, misureranno 49.016 m² complessivamente e saranno realizzati presso la vasca di sedimentazione e lo specchio acqueo antistante. Questi saranno organizzati così da poter accogliere molteplici, ulteriori, attività, sempre nel rispetto delle destinazioni d'uso indicate per queste Zone funzionali dal PRP vigente, che sono la pesca, la cantieristica nautica e i Servizi portuali.

Lungo la Banchina Nord o Banchina Pescherecci e, in parte, lungo la Banchina Est o Banchina di Riva, è prevista la realizzazione dei depositi asserviti alla flotta da pesca, per una superficie coperta totale di 1.517,5 m² e nel n. di 54, uno per ciascuna unità navale. I depositi saranno in parte al chiuso, in parte all'aperto. La parte al chiuso misurerà in pianta 5,0 m x 5,5 m, 4,5 m in alzata. La parte all'aperto sarà protetta da una tettoia di 3,8 m x 5,5 m di ingombro.

I depositi saranno articolati in quattro stecche, di cui le prime tre allineate alla banchina nord, una lungo la banchina est. Delle tre stecche lungo la banchina nord (49 depositi), tra loro distanziate di 16,5 m, quelle occidentale e centrale saranno lunghe 100 m e profonde 8,8 m, mentre quella orientale sarà lunga 71,5 m e profonda 8,8 m. Le tre stecche disteranno 8,5 m dalla banchina e a 1 m dal muro di protezione della diga sottoflutto. Verso terra, infine, è prevista la realizzazione di un blocco per i servizi igienici destinato agli operatori portuali. La stecca lungo la banchina di riva (9 depositi) sarà lunga 50 m e larga anch'essa 8,8 m.

Lungo la Banchina di Riva, è prevista anche la realizzazione del Mercato del Pesce, la cui posizione gli consentirà di essere facilmente raggiungibile dalla città. La parte più arretrata di questo piazzale operativo sarà destinata ad attività produttive connesse alla pesca e, pertanto, suddivisa in lotti ed edificata per un totale di superficie coperta pari a 2.498,0 m².

L'estremità nord-occidentale della Banchina di Riva sarà libera da costruzioni anche per consentire l'alaggio e il varo delle imbarcazioni lavorate nei vicini cantieri navali nella nuova Darsena.

La viabilità portuale principale, esterna alle aree operative, correrà lungo il margine orientale e parte di quello meridionale della Darsena Pescherecci, al confine con l'abitato. Sarà accessibile tramite l'ingresso nord, dal quale sarà possibile raggiungere direttamente il piazzale dello scalo di alaggio, sede dei cantieri nautici, e, poco oltre, l'area della pesca, e tramite l'ingresso sud, su via della Torre Clementina, dove è prevista una rotatoria di smistamento del traffico dell'intera Darsena Pescherecci.

La viabilità portuale principale sarà dotata di marciapiedi (collegamenti pedonali) e abbellita con opere a verde che si svilupperanno con continuità lungo il suo percorso, su entrambi i lati. Ulteriore fascia di verde di delimitazione è prevista lungo il margine nord della struttura portuale, al limitare del piazzale dello scalo di alaggio. Nel complesso le aree a verde misureranno 7.580 m².

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

Il verde rivestirà il fondamentale ruolo di filtro e di delimitazione di due differenti realtà, il porto e la città, e contribuirà a rendere curata l'area del porto, raccordandolo al contesto naturale e mediterraneo a cui appartiene. Presso tutte le aree a verde e, soprattutto, presso quella lungo il margine orientale, saranno impiantate specie vegetali appartenenti alla macchia mediterranea. Anche il centro della rotatoria di smistamento sarà a verde così da sottolineare la sua importanza di ingresso e snodo. Analoga importanza rivestirà la piazza pedonale antistante presso la quale è prevista la realizzazione di un edificio (EDb) che accoglierà un punto di ristoro e i servizi igienici a servizio dell'intera struttura portuale.

Due sono i parcheggi previsti nel piazzale est. Il P1 con superficie di 355,0 m² e 12 posti auto (di cui uno per disabili), sarà ubicato in prossimità della banchina est e posto al servizio degli operatori portuali. Il P2, di 3.245,60 m² e con 110 posti auto (di cui 7 per disabili), sarà posizionato immediatamente a tergo del P1 ed accessibile dalla viabilità portuale principale. Questo parcheggio sarà posto al servizio dei fruitori del Mercato del Pesca e degli ospiti della Darsena Pescherecci.

Per quanto concerne, infine, il piazzale dello scalo di alaggio, ivi è prevista la ricollocazione dei cantieri nautici presenti lungo il Porto Canale nelle modalità di seguito indicate.

TABELLA SUPERFICI CANTIERI NAVALI ATTUALMENTE IN CONCESSIONE

Concessionario	Aree scoperte (m ²)	Aree coperte (m ²)	Aree totali (m ²)
1 - Consorzio Nautico Fiumicino	1.306,60	207,00	1.513,60
2 - Fallimento Cantieri Navali Rizzardi S.r.l.	4.949,90	2.310,10	7.260,00
3 - Alimar Boat Service S.r.l.	1.262,70	1.418,70	2.681,40
4 - Cantieri Navali D'Este S.r.l.	3.536,60	1.689,60	5.226,20
5 - Assante Raffaele & C. S.n.c.	1.507,40	200,00	1.707,40
Totale	12.563,20	5.825,40	18.388,60

TABELLA SUPERFICI CANTIERI NAVALI DI NUOVA RICOLLOCAZIONE

Concessionario	Aree scoperte (m ²)	Aree coperte (m ²)	Aree totali (m ²)
1 - Consorzio Nautico Fiumicino	1.530,00	207,00	1.737,00
2 - Fallimento Cantieri Navali Rizzardi S.r.l.	3.994,00	2.352,00	6.346,00
3 - Alimar Boat Service S.r.l.	2.503,00	1.419,00	3.922,00
4 - Cantieri Navali D'Este S.r.l.	3.790,00	1.678,00	5.468,00
5 - Assante Raffaele & C. S.n.c.	1.656,00	200,00	1.856,00
Totale	13.567,00	5.856,00	19.329,00

TABELLA SUPERFICI CANTIERI NAVALI DI FUTURA RICOLLOCAZIONE

Concessionario	Aree in concessione (m ²)
1 - Consorzio Nautico Fiumicino	14.576,28

N.B.:

La sistemazione dei piazzali (Edifici, opere a verde, parcheggi, depositi al servizio dei pescatori) e la viabilità saranno oggetto di altro appalto

I cantieri nautici saranno collocati lungo i margini dei piazzali operativi, così da lasciare libero lo spazio attiguo allo scalo di alaggio e quello di comunicazione tra lo scalo d'alaggio, l'ingresso nord e il varco aperto verso la Darsena Pescherecci, così da consentire un'agevole movimentazione dei mezzi di servizio.

3.2.5. Prescrizione a) 4.e (MATTM) – Elettrificazione delle banchine

Dovrà essere previsto un progetto per l'elettrificazione delle banchine secondo le migliori tecnologie in materia.

Tale prescrizione si ritiene recepita in relazione al Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci. Rimandando al progetto degli impianti che di esso è parte, si rappresenta come i mezzi marittimi che ormeggeranno in banchina, potranno approvvigionarsi di energia elettrica tramite apposite colonnine. In questa maniera tali mezzi potranno tenere i motori spenti durante lo stazionamento nella Darsena, così evitando di impattare sull'ambiente, sulle componenti atmosfera e rumore in particolare. A ciò si aggiunga che il Progetto definitivo prevede l'elettrificazione delle banchine destinate alle navi da crociera.

3.2.6. Prescrizione a) 4.g (MATTM) – Previsione di accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare

Dovranno essere inoltre previsti accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare, lungo il percorso di banchina, per il traffico veicolare e pedonale, idonee e forme di segnaletica ed illuminazione, impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso.

Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci comprende la previsione di un sistema di illuminazione delle banchine a cui è affidata l'inibizione della caduta dei veicoli in mare. In fase di esercizio saranno presi ulteriori accorgimenti quali posizionamento di opportuna segnaletica e barriere di tipo new jersey ove possibile.

3.2.7. Prescrizione a) 4.h (MATTM) – Studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo

I progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre, dovrà 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.

La prescrizione in oggetto si ritiene recepita in quanto, il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci e della viabilità di accesso al cantiere comprende, tra i vari elaborati, la Relazione sul dragaggio, che approfondisce l'utilizzo dei materiali provenienti dal dragaggio, dagli escavi e dai salpamenti, ma anche, la Relazione sulla gestione delle materie prime – cave che tratta, invece, del bilancio generale dei movimenti di materia con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità.

Rapporto di ottemperanza

Dalla Relazione Generale del Progetto esecutivo è tratto, invece, il bilancio di materia complessivo previsto nel seguito riportato.

I materiali necessari alla realizzazione della Darsena Pescherecci di Fiumicino saranno in parte costituiti dai sedimenti marini rimossi dal fondale nella porzione interessata dalla realizzazione della nuova struttura portuale, in parte proverranno da cave di prestito.

Dall'elaborato RDR Relazione sul dragaggio, alla quale si rimanda per un approfondimento sul tema, si apprende che la realizzazione della nuova struttura portuale comporterà il dragaggio del bacino portuale alla quota di -6 m s.l.m.m., l'escavo per la regolarizzazione del fondale in corrispondenza del sedime delle dighe di protezione e il salpamento dei massi posti a protezione delle opere a mare esistenti. Essendo risultati idonei al riutilizzo dalle indagini ambientali svolte nel 2021, tutti i materiali di cui sopra saranno reimpiegati nella costruzione dell'opera.

Si riporta nel seguito il riepilogo dei materiali rapportati alle attività da cui derivano.

Materiale proveniente da dragaggio		36.863,50 m³
Materiale proveniente da escavi		79.074,26 m³
Materiale proveniente da salpamenti	75.842,52 t	189.606,3 m³

Tabella dei quantitativi di materiale per riutilizzi.

Il materiali provenienti da mare, dunque, consisteranno in 115.937,76 m³ e, insieme, ai salpamenti, saranno reimpiegati nella costruzione dell'opera.

Dall'elaborato RGM Relazione sulla gestione delle materie prime (cave) sono tratti invece i quantitativi di materia prima da approvvigionare da cava, di cui alla tabella che segue.

Tout-venant di cava di dimensioni comprese tra 0,2 e 30 cm	516.080,72 m³	
Massi naturali del peso singolo da 50 - 1.000 kg (I Categoria)	43.713,34 t	109.283,35 m³
Massi naturali del peso singolo da 1.000 – 3.000 kg (II Categoria)	98.186,84 t	245.467,1 m³
Massi naturali del peso singolo da 3.000 – 7.000 kg (III Categoria)	72.040,46 t	180.101,15 m³
Terre appartenenti ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A3	19.946,17 m³	
Misto granulare stabilizzato	9850,51 m³	

Tabella dei quantitativi di materiale da approvvigionare da cava.

Il fattore di conversione impiegato per trasformare le t in m³ è di 2,5 t/m³, come da Capitolato Speciale d'Appalto

Il totale delle materie prime da approvvigionare da cava misura 1.080.729 m³.

Sommando i quantitativi di materiale riutilizzato e quello da approvvigionare da cava si ottiene il materiale necessario alla realizzazione della Darsena Pescherecci, pari a 1.386.273,06 m³.

Come previsto dal PRP vigente, approvato Regione Lazio con Deliberazione della Giunta n. 358 del 13/07/2012, la nuova struttura portuale sarà completamente realizzata a mare (ossia, sarà ottenuta tramite un intervento di "land reclamation"). E tuttavia, avendo il progetto assunto come criterio fondante il riutilizzo dei materiali disponibili, la quantità di materiale riutilizzato rappresenterà circa il 22 % del totale, dunque, non sarà trascurabile.

3.2.8.Prescrizione a) 4.i (MATTM) – Inserimento delle prescrizioni relative alle mitigazioni degli impatti delle attività di cantiere tra gli oneri contrattuali dell'Appaltatore

I progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, in fase di costruzione.

Tale prescrizione si intende ottemperata in quanto il Capitolato Speciale di Appalto del Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci e della viabilità di accesso al cantiere contiene, tra gli oneri contrattuali dell'Appaltatore, le misure di mitigazione degli impatti ambientali in fase di cantiere, indicate nello Studio di Impatto Ambientale e recepite dal parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambiente - VIA e VAS n. 187 del 15/12/2008. Le misure di mitigazione di cui sopra sono nel seguito rappresentate.

Ambiente terrestre

- Un'ottimizzazione degli spazi di cantiere, come la limitazione degli spazi utilizzati per il passaggio degli automezzi, la localizzazione dell'area di deposito dei massi artificiali e naturali in una zona marginale della struttura portuale, in modo da ridurre sia gli effetti percettivi sia le ripercussioni legate al traffico veicolare di accesso al porto, la localizzazione di impianti di betonaggio in aree interne al cantiere, lontano dalle aree urbane.
- Un'ottimizzazione dei percorsi di accesso al cantiere, utilizzando strade esterne al centro abitato ovvero che attraversano aree periferiche per evitare interferenze con le attività socio-economiche.

Rapporto di ottemperanza

- L'utilizzo di mezzi di costruzione a basso livello di emissione, basso utilizzo di combustibile e bassa produzione di polveri e l'utilizzo di tecnologie di prefabbricazione che comportano minor necessità di approvvigionamento di materiali.
- L'utilizzo di barriere -filtro che fungano da schermo tra i punti di emissione, basso utilizzo di combustibile e bassa produzione di polveri e l'utilizzo di tecnologie di prefabbricazione che comportano minor necessità di approvvigionamento di materiali.
- Misure di controllo degli inquinanti atmosferici basate sulle migliori tecnologie e materiali, sulla riduzione della produzione di polveri durante la movimentazione di mezzi e materiali, attraverso la bagnatura delle piste usate dagli automezzi e dai macchinari, l'utilizzo di mezzi di traposto telonati, la pulizia periodica delle zone di accesso e di uscita, e sul trattamento adeguato dei materiali di risulta tramite sistema di compattazione dei rifiuti, riciclaggio dei confezionamenti e un rapido trasporto a discarica di questi materiali.
- Misure di controllo delle emissioni sonore che prevedono lo svolgimento delle attività di costruzione di maggiore disturbo al di fuori degli orari di riposo e la riduzione o la sospensione delle operazioni di maggiore affluenza turistica.
- Misure di controllo dei materiali inquinanti che prevedono l'utilizzo di tecnologie e materiali che contengono minori quantità di sostanze intrinsecamente pericolose e la realizzazione di sistemi di confinamento e impermeabilizzazione delle aree di deposito (in particolare delle aree di stoccaggio dei carburanti).
- Misure di controllo dell'inquinamento delle acque attraverso la realizzazione di presidi provvisori di trattamento acque reflue e acque di prima pioggia, di trattamento e recupero di oli esausti, di disoleatori e dissabbiatori per le acque dei piazzali.
- Misure di salvaguardia ambientale attraverso la realizzazione di presidi provvisori per lo smaltimento rifiuti e rete WC e servizi.

Ambiente marino

- Il controllo degli inquinanti marini, attraverso l'utilizzo di macchinari che implicano un moderato fattore di disturbo della circolazione marina e l'utilizzo di impianti di depurazione atti a minimizzare il livello e le concentrazioni del carico inquinante da oli e sostanze inquinanti prodotte dalle operazioni di cantiere.
- Il controllo delle movimentazioni dei mezzi a mare.
- Il controllo delle attività di dragaggio che assicurino la minima dispersione del sedimento fine e l'intorpidimento delle acque e la programmazione delle attività di dragaggio da effettuarsi in

fase successiva a quella della costruzione dei moli, in modo da poter operare già su un assetto definito e al di fuori della stagione balneare.

- Il controllo delle attività della realizzazione delle fondazioni da personale della competente Soprintendenza Archeologica.
- Attività di monitoraggio sulle ripercussioni che interessano l'ambiente marine a ridosso delle aree di intervento; controllando la produzione di sedimenti fini e degli inquinanti ad essi associati, in particolare durante le operazioni di dragaggio e di realizzazione delle opere a mare (banchine, tetrapodi).

3.2.9. Prescrizione a) 5 (MATTM) – Attuazione delle misure di mitigazione

Dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello SIA e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle precedenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come Norme Ambientali nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo PRP o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative.

Come illustrato nel presente Rapporto di ottemperanza, molte misure di mitigazione degli impatti ambientali per le diverse componenti, riconducibili alla Darsena Pescherecci, così come previste nel SIA e, soprattutto, così come richieste dai soggetti competenti, sono già state attuate, altre verranno attuate in fase di costruzione dell'opera così come previsto da Regolamento di cantiere e dal Capitolato Speciale di Appalto.

3.2.10. Prescrizione a) 6 (MATTM) – Caratterizzazione e gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi

In relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nel bacino portuale, come risultante da caratterizzazione da effettuare ai sensi del D.M. 24/01/96 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 con ARPA Lazio le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali ed ex situ per il ripascimento dei litorali, in coerenza con i piani regionali di recupero del litorale; la caratterizzazione deve essere effettuata preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e di ripascimento e ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. Qualora il materiale non risultasse,

tutto o in parte, idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca deve 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, comprensivi degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza in relazione alle dispersioni dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti.

La proposta di gestione dei sedimenti marini contenuta nel Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci, rappresentata nella Relazione sul dragaggio, è basata sulle caratterizzazioni ambientali eseguite nel 2021 ai sensi del D.M. n. 173/2016.

Si rimanda alla citata Relazione sul dragaggio per la conoscenza approfondita delle modalità di gestione dei sedimenti marini proposta nel Progetto esecutivo secondo cui, in estrema sintesi, questi verranno interamente riutilizzati nella realizzazione dell'opera. Dalla caratterizzazione eseguite dal CIBM deriva che i sedimenti marini di interesse ricadono nelle Classi A, B e C risultando, pertanto, ammessa l'immissione in ambiente conterminato in ambito portuale.

3.2.11. Prescrizione a) 7 (MATTM) – Trasporto dei materiali da costruzione via mare

Ferme restando le misure di mitigazione previste dal progetto, ai fini della qualità dell'aria, la movimentazione dei materiali in fase di cantiere deve privilegiare il trasporto via nave, in base ad un'attenta analisi costi-benefici, anche ambientale dei siti di approvvigionamento/smaltimento presenti sul territorio.

Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci prevede di approvvigionare i materiali da costruzione quanto più possibile via mare. Per quanto concerne le cave in particolare, tuttavia, la vicinanza delle stesse al sito di costruzione, rende opportuno e meno impattante dal punto di vista ambientale l'approvvigionamento da terra.

3.2.12. Prescrizione a) 8 (MATTM) – Regolamento del cantiere

In fase esecutiva dovrà essere concordato con ARPA Lazio e attuato un regolamento del cantiere con l'indicazione analitica delle attività, 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 non devono interferire con il centro abitato di Fiumicino, di tutte le misure di mitigazione e dei presidi ambientali come individuati nello SIA e concordati con ARPA Lazio. Tale regolamento deve essere attuato sotto il

controllo di ARPA Lazio e deve fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori".

Allegato al presente documento è il Regolamento di cantiere che completa il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci e della viabilità di cantiere. Questo documento contiene le prescrizioni e le buone pratiche ambientali atte a mitigare l'impatto della costruzione dell'opera sull'ambiente. Una volta conclusa la validazione del Progetto esecutivo, e avviata la procedura di gara tale documento verrà acquisito e fatto proprio dall'impresa, e successivamente trasmesso ad ARPA Lazio per la richiesta condivisione.

3.2.13. Prescrizione a) 9 (MATTM) – Piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti

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 presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale Piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo.

Il Regolamento di cantiere di cui al punto precedente contiene anche indicazioni in merito al Piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi che l'Appaltatore dovrà redigere prima dell'avvio dei lavori.

3.2.14. Prescrizione a) 10.a – Attuazione del programma di monitoraggio della qualità dell'aria

Prima dell'avvio dei lavori, l'A.P. deve concordare con ARPA Lazio e attuare, un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale e dell'abitato di Fiumicino interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche o installazione di n.1 postazione fissa di rilevamento, con oneri a suo carico. Il monitoraggio deve avvenire pre-durante i lavori ed in fase di esercizio del porto e dovrà valutare i principali inquinanti da traffico veicolare tra i quali ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili (...), predisposizione di idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione e contenere la valutazione di incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili.

Tale prescrizione si intende accolta avendo, in data 20/02/2009, l'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale stipulato una Convenzione quadro con ARPA Lazio che prevede, tra le varie attività, l'installazione di n. 1 postazione fissa di rilevamento, per gli inquinanti ivi indicati. Tali attività sono state puntualmente dettagliate in un atto convenzionale addizionale al suddetto accordo quadro (Addendum 4 – Fiumicino – Atmosfera). La validità della suddetta Convenzione nonché dei relativi Addenda è stata rinnovata per il quinquennio 2019-2023 e sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza/attuazione in argomento.

L'ART. 3 (Attività) della suddetta convenzione prevede che “ARPA Lazio si impegni a svolgere, dal 01/01/2019 e fino alla data di conclusione dei monitoraggi ambientali indicati nei vari Decreti di compatibilità ambientale alla base del presente Accordo Quadro, le seguenti attività:

(...)

- Per l'Addendum 4 (Fiumicino -atmosfera): la gestione della centralina di rilevamento della qualità dell'aria; gli esiti delle rilevazioni verranno inviati al Centro regionale della Qualità dell'Aria che ne verificherà la congruenza; gli stessi dati nell'ambito della valutazione della qualità dell'aria regionale e la relativa trasmissione all'AdSP; l'utilizzo dei dati nella catena modellistica per l'analisi e la valutazione della qualità dell'aria nelle zone portuale e periportuali.”

Il recente Addenda per l'estensione dell'impegno di ARPA Lazio al quinquennio 2019 – 2023 riporta, relativamente all'Addendum 4 – Fiumicino – Atmosfera, quanto nel seguito.

“Il controllo della qualità dell'aria viene realizzato attraverso la stazione di rilevamento denominata “Fiumicino Porto” e installata nel porto di Fiumicino dal 2016. Tale stazione è localizzata nel punto di coordinate geografiche Lat 41.774849; Lon 12.223413 e 21 metri sul livello del mare, e misura i seguenti inquinanti:

1. Polveri sottili (PM10),
2. Ossidi di azoto (NO, NO2, NOX)
3. Anidride solforosa (SO2)
4. Ozono (O3).

La centralina viene gestita dall'Agenzia secondo:

- il D.Lgs. n. 155/2010: “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa” e s.m.i.
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2017: “Procedure di garanzia di qualità per verifica-re il rispetto della qualità delle misure dell'aria ambiente, effettuate nelle stazioni delle reti di misura”
- le linee guida ISPRA 108/2014 “Linee guida per le attività di assicurazione/controllo di qualità (QA/QC) per le reti di monitoraggio per la qualità dell'aria ambiente, ai sensi del d.lgs. 155/2010 come modificato dal d.lgs. 250/2012”.

ARPA Lazio svolgerà inoltre le seguenti attività:

- verifica della congruenza dei dati;
- utilizzo dei dati nell'ambito della valutazione della qualità dell'aria regionale;

Rapporto di ottemperanza

- messa a disposizione dei dati all'AdSP e al Comune di Fiumicino attraverso l'inserimento nel portale dell'Agenzia;
- utilizzo dei dati nella catena modellistica per l'analisi e la valutazione della qualità dell'aria nelle zone portuali e periportuali di Fiumicino.

Le attività di reporting che ARPA Lazio svolgerà sono indicate nella tabella che segue.

Attività di reporting	Frequenza
Archivio dei dati: inserimento dei dati all'interno di un data base accessibile al pubblico attraverso il sito dell'Agenzia	annuale
Inserimento sul sito web dell'Agenzia dei dati registrati dalla stazione di monitoraggio ("Report giornalieri").	giornaliera
Valutazione della qualità dell'aria: realizzazione di un rapporto tecnico di valutazione della qualità dell'aria. La scala spaziale della valutazione è quella regione ed include l'area portuale.	annuale
Report sulle attività svolte dall'Agenzia nell'ambito della convenzione.	annuale

Allegato al presente rapporto, oltre alla Convenzione quadro (01_Convenzione quadro rinnovo 2019-2023) e al successivo Addenda (02_Addenda alla Convenzione quadro) di estensione dell'incarico ad ARPA Lazio, vi è il Report Monitoraggio Qualità dell'aria Anno 2019 (05_prot.1908 del 11.02.2020) nonché la documentazione acquisita in data 02.02.2021 al n.1425 del protocollo generale di questa AdSP, concernete "Monitoraggio della qualità dell'aria della regione Lazio-Valutazione preliminare anno 2020" (04_prot.1425 del 02.02.2021).

La centralina è stata gestita secondo le procedure applicate alle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria. I dati sono stati acquisiti e validati giornalmente e resi disponibili sul sito del Centro Regionale della Qualità dell'Aria (<http://www.arpalazio.net/main/aria/>).

E' stata realizzata e resa disponibile nel sito, nella sezione pubblicazioni, la valutazione preliminare della qualità dell'aria (anno 2021) dove vengono riassunti i risultati ottenuti dalle misure della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria dal 01/01/2021 al 31/12/2021 con riferimento alla verifica del rispetto dei limiti di legge previsti dal D.lgs. n.155/2010. Il documento include la centralina presente nell'area portuale.

3.2.15. Prescrizione a) 10.b – Approvvigionamento idrico

In fase di progettazione esecutiva, sulla scorta dei bilanci idrici di dettaglio, devono essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e deve essere perfezionato con l'ACEA il relativo accordo per l'approvvigionamento, onde evitare interferenze con quello cittadino.

L'approvvigionamento idrico del nuovo Porto commerciale di Fiumicino è stato caratterizzato in sede di progettazione preliminare e definitiva, sia dal punto di vista tipologico che dimensionale. A conclusione della Progettazione esecutiva della Darsena Pescherecci, l'Autorità di Sistema Portuale ha presentato all'ACEA ATO 2 l' "Autocertificazione per la richiesta di preventivazione per nuovo allacciamento idrico/fognario" (Modulo AH), a valle della quale è stato anche esperito un sopralluogo per verificare l'ubicazione della cabina tecnologica così come prevista dal progetto stesso (vedi documento allegato).

3.2.16. Prescrizione a) 10.c (MATTM) – Acque di prima pioggia

Le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate come previsto nella proposta progettuale, o eventualmente potenziate e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione.

Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci comprende anche l'impianto per 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, come mostrato dall'immagine che segue. Si rimanda, pertanto, alla sezione impiantistica del Progetto stesso per la sua illustrazione.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

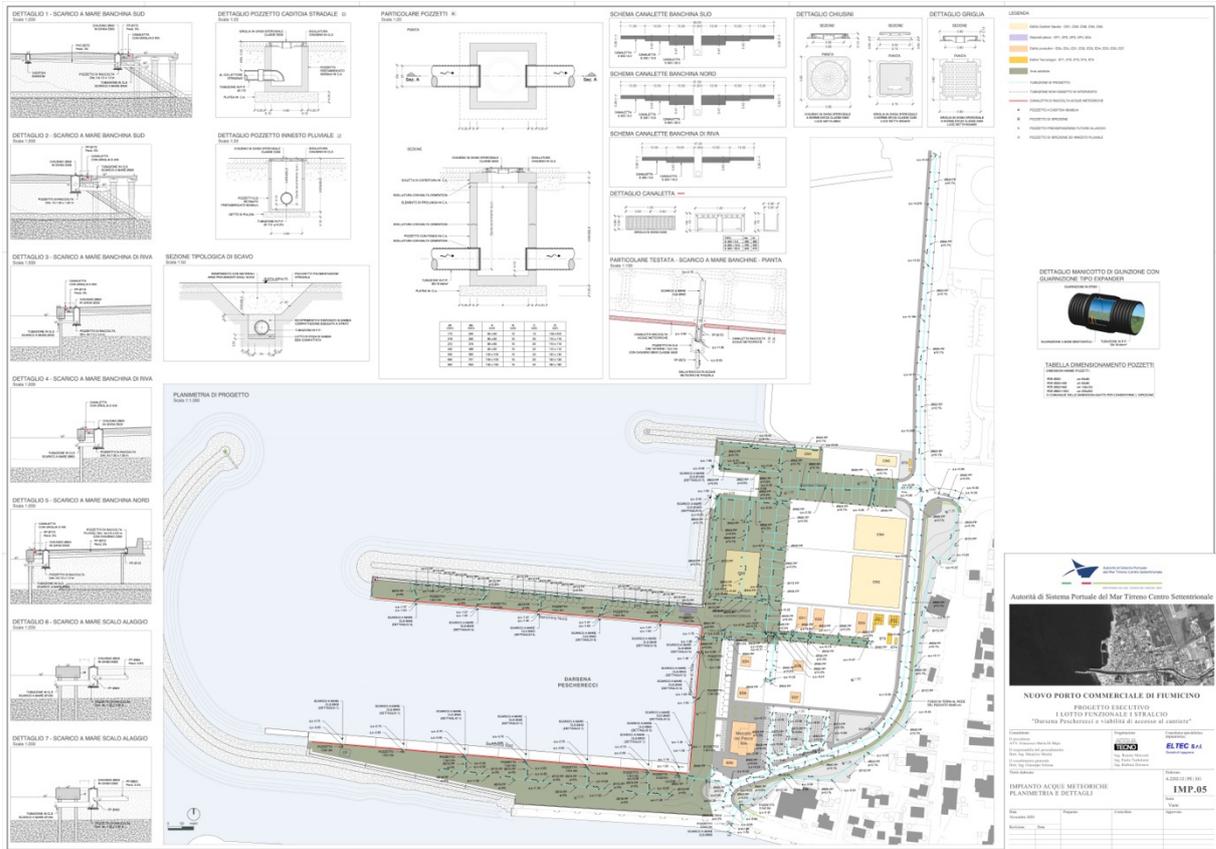


Figura 10. Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci. Impianti acque meteoriche. Planimetria e dettagli (rif. IMP.05).

3.2.17. Prescrizione a) 10.h (MATTM) – Monitoraggio dell'unità fisiografica compresa tra Capo Linaro e Capo d'Anzio

In merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di prevenire eventuali impatti negativi dell'opera, si prescrive la predisposizione, nell'ambito della progettazione esecutiva, di un Piano di Monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica (da Capo Linaro a Capo D'Anzio) che dovrà porre attenzione al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera, al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare almeno prima dell'inizio dei lavori, in tempo utile da considerare almeno due stagioni significative e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno due anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con ISPRA. Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche, comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute anche all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e a lungo termine

sull'evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera ed in fase di esercizio.

Sebbene, alla luce delle risultanze degli studi idrodinamici effettuati nell'ambito del SIA, non si ritiene che la realizzazione della Darsena Pescherecci possa produrre modifiche rilevanti sul litorale adiacente, l'AdSP ha comunque avviato il complesso di studi e rilevamenti necessari per verificare l'evoluzione della linea di costa nel tratto compreso tra Capo Linaro e Capo d'Anzio a seguito della realizzazione dell'intera struttura portuale, nonché per la valutazione dei potenziali effetti sul comparto biotico.

Per l'ottemperanza alla **Prescrizione a) 10.h**, riguardante il monitoraggio del tratto di costa esteso da Capo Linaro a Capo d'Anzio, l'AdSP ha attivato la Convenzione quadro con la Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), avente ad oggetto il **Progetto di ricerca denominato “Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I° Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino”**. La Fondazione è un Ente di ricerca nato nel 2005 con il supporto finanziario del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (MATT), a cui afferiscono alcune tra le più prestigiose Università Italiane e Istituti di ricerca. Nello specifico per le suddette attività di ricerca e studio si prevede il coinvolgimento del Laboratorio di Oceanologia Sperimentale ed Ecologia (LOSEM) del (DEB) dell'Università degli Studi della Tuscia, l'Università di Bologna Alma Mater Studiorum, l'Università Roma TRE, il CNR IAS di Oristano (Istituto per lo studio degli impatti Antropici e Sostenibilità in ambiente marino), lo Scripps Institution of Oceanography UCSD di San Diego (CA-USA).

Questa Convenzione comprende molteplici attività che saranno svolte nel tempo, coerentemente con lo sviluppo della infrastruttura portuale. Il programma di monitoraggio si basa su una gerarchia di modelli matematici descrittivi e predittivi, validati da una rete osservativa modulare riconfigurabile. I modelli costieri sono annidati nel sistema europeo Copernicus Marine Service la cui parte previsionale del Mediterraneo è coordinata dalla Fondazione CMCC. Il PMA prevede l'analisi del clima ondoso e correntometrico, lo studio della distribuzione del solido sospeso e della biomassa fitoplanctonica (attraverso osservazioni satellitari), lo studio dell'evoluzione della linea di riva e della spiaggia sommersa (bilancio sedimentario), la determinazione degli apporti fluviali, la definizione del rateo di sedimentazione e lo studio degli habitat di particolare pregio naturalistico. Tale sistema osservativo si avvarrà di strumentazione automatica innovativa (glider e veicoli autonomi di superficie) oltre all'impiego di profilatori acustici di correnti (ADCP) e ondometri tradizionali e in banda X (radar costieri).

Rapporto di ottemperanza

L'applicazione del PMA permetterà di valutare con estrema accuratezza l'evoluzione spaziale e temporale dei processi dinamici e morfologici nelle tre fasi progettuali (ante, durante e post-operam) con l'obiettivo di analizzare i potenziali effetti eventualmente correlati alla realizzazione del nuovo Porto commerciale di Fiumicino sull'ambiente marino costiero.

I dati acquisiti saranno di valido supporto alla progettazione di opere marittime e ingegneristiche, sono di fondamentale importanza per la definizione di una valida strategia di sviluppo sostenibile, per la protezione dell'ambiente marino e per la sicurezza della navigazione e delle attività commerciali che si svolgeranno nel nuovo porto commerciale di Fiumicino.

E' importante, poi, sottolineare che l'AdSP ha anche in corso una Convenzione con l'Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale (ISPRA) che, dunque, le assicura un supporto costante relativamente a tutte le attività di studio e rilevamento riguardanti, in particolare, l'ambiente marino – costiero.

In merito al monitoraggio costiero, al presente Rapporto di ottemperanza sono allegati:

- il documento 01_Rich ad ISPRA monit_3.7.14, lettera di trasmissione del “Piano di monitoraggio dei comparti biotico, morfodinamico e di trasporto solido lungo l'unità fisiografica Capo Linaro – Capo d'Anzio”, prot.n. 0009077 del 03/07/2014;
- i documenti 02_Nota trasm ISPRA osservazioni PdM 23.03.2015 e 02_Osservazioni ISPRA PdM unità fisiografica_23mar2015, recanti le osservazioni di ISPRA al Piano di monitoraggio di cui al punto precedente;
- i documenti 03_Tras monit relat a I Stralcio_8.11.19, riguardante la trasmissione del PMA – FASE 0;
- la Convenzione operativa n. 1 con la Fondazione CMCC (documento **03_b prot. 8139 del 19.06.2019**) riguardante il **“Progetto di ricerca predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I° Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino”**, concernente il Piano di Monitoraggio-FASE 0 (modellizzazioni), rielaborato alla luce del parere reso da ISPRA ad esito delle attività istruttorie di propria competenza (prot. 01391Z del 27.03.2015) e definito in funzione degli steps attuativi del vigente PRP di Fiumicino;
- la Convenzione operativa n.2 (documento **04_CONVEN_n.2 e 04_Prospetti CO n.2 del 31/08/2020**) relativa al **“Progetto di ricerca denominato “Caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linaro Capo**

Rapporto di ottemperanza

- d’Anzio”** inerente il monitoraggio degli ambiti portuali e peri-portuali di Fiumicino (Fasi 1, 2 e 3);
- i documenti 05_Prot 10211 del 07.09.2020 e 05_prot. 9346 del 06.08.2020 di trasmissione ad ISPRA dei suddetti progetti;
 - il documento **06_Prot.12803 del 03.11.2020, Relazione avanzamento: attività relative alla caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell’unità fisiografica Capo Linaro”**, di aggiornamento rispetto alle attività in corso.
 - la nota ISPRA prot.2020/51217 del 05.11.2020 acquisita in pari data al n.12909 del protocollo generale di questa AdSP, concernente: “Relazione di sintesi delle risposte alle condizioni ambientali del decreto 2010-00000007 del 16 febbraio 2010 e considerazioni tecniche - elementi per la stesura della bozza di relazione istruttoria per la verifica di ottemperanza” (Prot. 2020/51217 del 05.11.2020);
 - il “Progetto di ricerca Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido -Idrodinamica ed Ecologica dell’Unita Fisiografica Capo Linaro Capo d’Anzio - **Programma Esecutivo di Monitoraggio e relativi Allegati**” redatto dal CMCC in funzione delle osservazioni di cui ai sopracitati pareri/osservazioni ISPRA del 23.03.2015 e del 05.11.2020, acquisito in data 22.04.2021 al n. 5368 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5368 del 22.04.2021);
 - il “Progetto di Ricerca- Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I Lotto Funzionale del Nuovo Porto commerciale di Fiumicino - Relazione di avanzamento Dati Raccolti Agosto 2020 - Marzo 2021 e relativi Allegati” redatto dal CMCC ed acquisito in data 22.04.2021 al n. 5369 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5369 del 22.04.2021).

Rimandando ai suddetti documenti per una trattazione approfondita del monitoraggio proposto e delle attività in corso, si fornisce nel seguito una breve illustrazione del percorso ad oggi compiuto.

In data 03/07/2014, con nota prot. 0009077, l’Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, ha trasmesso ad ISPRA il “Piano di monitoraggio dei comparti biotico, morfodinamico e di trasporto solido lungo l’unità fisiografica Capo Linaro – Capo d’Anzio” (PMA), predisposto al fine di ottemperare alla Prescrizione a) 10.i del DEC VIA n. 07/2010.

Il PMA proposto investe il tratto di mare di circa 100 km compreso tra Capo Linaro e Capo d’Anzio, per una profondità di circa 50 m, con pendenza del fondale che varia tra lo 0,4% e il 2%. Al centro di questa tratto di costa ricade la cuspide deltizia del Tevere che, per una lunghezza di circa 405 km e un bacino idrografico di 17.375 km² corrispondente al principale corso d’acqua dell’Italia centrale. Il PMA di cui

sopra tiene conto della realizzazione del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, con riferimento alla nota suddivisione in lotti funzionali.

Con nota prot n. 01391Z del 27/03/2015, ISPRA, a seguito dei lavori avviati tramite costituzione di un apposito Gruppo di Lavoro e degli incontri tecnici da questo effettuati, ha trasmesso le proprie osservazioni.

In data 10/11/2017, l'AdSP ha sottoscritto la citata Convenzione Quadro tra con la Fondazione CMCC sulla base della quale, con nota prot. n. 0008139 del 19/06/2019, questa ha trasmesso la Convenzione operativa n.1 riguardante il progetto di ricerca intitolato "Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino". In questo contesto particolare attenzione è stata posta sulla Fase 0, la prima delle quattro Fasi in cui lo stesso è articolato (seguono le Fasi Ante Operam, Fase di cantiere e di esercizio o Fasi 1,2 e 3). La suddetta Fase 0 comprende la raccolta dati e la predisposizione del modello a scala regionale e di dettaglio propedeutico alla valutazione delle attività di studio degli effetti delle strutture portuali. Nel particolare, in questa Fase, si procederà con: 1) la predisposizione dei modelli a scala regionale; 2) l'implementazione del dataset necessario alla predisposizione del modello; 3) l'acquisizione dei dati di validazione e di input del modello a scala regionale; 4) la raccolta ed analisi delle informazioni pregresse al fine di identificare le aree sensibili; 5) la validazione e realizzazione di scenari correnti ed onde in assenza/presenza del primo stralcio del porto; 6) la validazione e realizzazione di scenari di dispersione del materiale dragato in assenza del primo stralcio del porto; 7) l'analisi preliminare delle aree di deposizione dei materiali per identificare le aree dove concentrare il campionamento per il monitoraggio degli impatti e proporzionare gli studi; 8) la redazione del Piano di monitoraggio. Il documento illustra anche le modalità di divulgazione dei risultati derivanti dal progetto.

La Convenzione operativa n.2 riguarda, invece, il progetto di ricerca denominato "Caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linario – Capo d'Anzio", inerente il monitoraggio degli ambiti portuali e peri-portuali di Fiumicino (Fasi 1, 2 e 3). Nell'ambito di questo progetto, oltre alla raccolta dei dati pregressi e alla implementazione del GIS, è previsto di analizzare il clima ondoso e le correnti marine, di effettuare campagne di misura della colonna d'acqua, di studiare la distribuzione del solido sospeso, della biomassa fitoplanctonica e della CDOM, di studiare la spiaggia sommersa, emersa e il rateo deposizionale, di caratterizzare i corsi d'acqua rilevanti ai fini della valutazione degli input fluviali, di studiare il comparto biotico ed, infine, di implementare alcuni modelli numerici per meglio calibrare il monitoraggio stesso.

Nella "Relazione avanzamento: attività relative alla caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linario Capo d'Anzio" fornita dalla

Fondazione CMCC a novembre 2020, è rappresentato lo stato di avanzamento delle attività di ricerca, sia relativamente alla implementazione dei modelli, che all'acquisizione dei dati e degli input necessari al loro funzionamento, ossia alle campagne di misura della colonna d'acqua, allo studio della distribuzione del solido sospeso, della biomassa fitoplanctonica e della CDOM, allo studio della spiaggia sommersa, emersa e del rateo deposizionale, che, infine, alla caratterizzazione dei principali corsi d'acqua.

In data 22.04.2021 il CMCC ha trasmesso il Progetto di ricerca denominato "Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido -Idrodinamica ed Ecologica dell'Unita Fisiografica Capo Linaro Capo d'Anzio - **Programma Esecutivo di Monitoraggio e relativi Allegati**" redatto in funzione delle osservazioni di cui ai sopracitati pareri/osservazioni ISPRA del 23.03.2015 e del 05.11.2020, acquisito al n. 5368 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5368 del 22.04.2021);

In data 22.04.2021 il CMCC ha altresì trasmesso il "Progetto di Ricerca- Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I Lotto Funzionale del Nuovo Porto commerciale di Fiumicino - **Relazione di avanzamento Dati Raccolti Agosto 2020 - Marzo 2021 e relativi Allegati**" acquisito al n. 5369 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5369 del 22.04.2021), concernente le attività di monitoraggio di cui all'**ante operam** effettuate (Fase 1).

In data 31.01.2022 il CMCC ha infine trasmesso, relativamente alla fase ante operam del programma di monitoraggio in argomento, la Relazione di avanzamento Fase 1 relativa alle attività di cui al Progetto di ricerca denominato "Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido -Idrodinamica ed Ecologica dell'Unita Fisiografica Capo Linaro Capo d'Anzio", acquisito al n. 912 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 912 del 31.01.2022).

3.2.18. Prescrizione a) 10.i (MATTM) – Monitoraggio delle acque di balneazione

In fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un programma di monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e ss.mm.ii.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. L'attività di monitoraggio, che potrà essere attuata mediante l'istallazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e

dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto.

Il 17/06/2020, l'AdSP ha indirizzato ad ARPA Lazio una richiesta di supporto tecnico scientifico che riguarda diverse attività, tra cui anche “la valutazione dell'eventuale incidenza delle opere in progetto sulla qualità delle acque di balneazione”.

Questa richiesta fa riferimento alla Convenzione Quadro sottoscritta dall'AdSP con ARPA Lazio nel 2009, rinnovata nel 2018 “per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza ed attuazione delle prescrizioni di cui agli atti autorizzativi concessi dai competenti Ministeri/Amministrazioni Regionali”.

Con nota acquisita in data 14.04.2021 al n. 5033 del protocollo generale di questa Amministrazione, ARPA Lazio ha trasmesso copia dell'Addendum n. 8 alla Convenzione Quadro del 20.02.2009, nonché i relativi prospetti tecnico/economici aventi ad oggetto “Valutazione sull'eventuale incidenza delle opere in progetto sulla qualità delle acque di balneazione” prot. 5033 del 14.04.2021).

Con Decreto del Presidente dell'AdSP del MTCS n.96 del 30.04.2021, avendo le Parti ravvisato mutuo interesse ad avviare un'attività di collaborazione mirata alla valutazione dei potenziali effetti sui principali parametri che normano la balneabilità delle acque negli ambiti afferenti le opere di grande infrastrutturazione di cui trattasi, vengono approvate le attività di monitoraggio di cui al prospetto tecnico/economico in uno all'Addendum n. 8 alla Convenzione Quadro del 20.02.2009 e smi ed assunto il relativo impegno di spesa dell'Ente erogante (Dec. del Presidente dell'AdSP del MTCS n. 96/2021).

Con Deliberazione n. 69 del 11.5.2021, ARPA Lazio approva l'Addendum n. 8 alla Convenzione quadro concernente “Porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta - Monitoraggio acque di balneazione” secondo lo schema allegato alla citata deliberazione unitamente all'allegato tecnico n. 1 e all'allegato n. 2, prospetto costi (04_Deliberazione n. 69 del 11.5.2021).

Le attività di cui trattasi sono state avviate da ARPA Lazio nel mese di Maggio 2021 ai sensi del D.lgs. 116/2008, del Decreto Attuativo Interministeriale del 30.03.2010 modificato dal Decreto del Ministero della Salute del 19.04.2018 e dei Decreti del Presidente della Regione Lazio del 17.04.2020 n. T00077 e del 21.05.2020 n. T00087.

I prelievi verranno eseguiti secondo le modalità riportate nell'Allegato D del decreto attuativo 30.03.2010, ovvero ad una profondità di circa 30 centimetri sotto il pelo libero dell'acqua ad una distanza dalla battigia tale che il fondale abbia una profondità tra gli 80 e i 120 cm. In corrispondenza di scogliere a picco o di fondali rapidamente degradanti i prelievi vengono effettuati vicino alla scogliera o alla battigia.

Le analisi microbiologiche delle acque dell'area in oggetto verranno effettuate in accordo alla normativa vigente (D. Lgs 116/2008 e DM 30/2010) che prevede l'analisi dei parametri microbiologici, Escherichia coli ed Enterococchi intestinali, per la classificazione della qualità delle acque di balneazione. La fase operativa del monitoraggio prevede l'esecuzione di campagne distinte di prelievi di acque marine, da condursi con frequenza mensile in concomitanza con il monitoraggio delle acque di balneazione (da aprile a settembre di ogni anno). Le attività di campionamento verranno effettuate nei punti previsti dal normale monitoraggio annuale (i cui dati sono pubblici) e integrati dai tre punti aggiuntivi.

Le campagne sono così suddivise:

- 1) ante operam da condursi nella stagione balneare 2021;
- 2) le prime due stagioni balneari (2022 e 2023) in presenza delle attività del cantiere (stimate in 3 anni e 8 mesi);

Per ciò che concerne le stagioni balneari successive a quelle indicate ai sopracitati punti 1) e 2), le corrispondenti attività di monitoraggio verranno definite in funzione degli esiti delle precedenti indagini, nonché in funzione del cronoprogramma realizzativo delle opere in progetto e saranno oggetto di apposita convenzione.

3.2.19. Prescrizione a) 11 (MATTM) – Monitoraggio del rumore

In fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, l'Autorità Portuale dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un Piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16/03/1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei ricettori sensibili intervenendo in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del DPCM 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 ricettori sensibili maggiormente spostati. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un Piano di monitoraggio che dovrà anche prevedere la predisposizione di una idonea banca dati che

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.

Tale prescrizione si intende soddisfatta avendo, in data 20/02/2009, l'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale stipulato una Convenzione Quadro con ARPA Lazio che prevede, tra le varie attività, “l'esecuzione del monitoraggio in conformità a quanto stabilito dal DEC.VIA n. 07/2010 mediante 2 centraline fisse ed una postazione di misura del clima acustico degli ambiti portuali e periportuali” (Art. 3 – Attività), con oneri a suo carico (Addendum 5 – Fiumicino – Rumore). La suddetta Convenzione nonché i relativi Addenda sono stati rinnovati per il quinquennio 2019-2023. Si riporta nel seguito quanto scritto nell'Allegato tecnico all'Addenda per il 2019-2023 relativamente all'Addendum 5 – Fiumicino – Rumore. ARPA Lazio svolge l'attività di monitoraggio del rumore presso il porto di Fiumicino secondo le indicazioni del Decreto VIA n.7/2010. L'attività da svolgere consiste in:

- Il monitoraggio acustico mediante posizionamento di stazioni di misura negli ambiti portuali e periportuali;
- L'elaborazione ed analisi dei dati (andamenti orari del LAeq, medie diurne e notturne, medie mensili e annuali);
- Il confronto dei valori di LAeq con i limiti imposti dalla Classificazione acustica Comunale.

L'Agenzia, in accordo con l'Autorità Portuale, ha provveduto ad individuare due postazioni per la misurazione del clima acustico degli ambiti portuali e periportuali. Le postazioni sono state scelte prendendo a riferimento sia la viabilità esistente che la futura viabilità ed il nuovo collegamento su ferro tra il Porto Commerciale e la linea Roma – Fiumicino.



Figura 11. Individuazione delle postazioni di misura nel Comune di Fiumicino per la misurazione del clima acustico degli ambiti portuali e periportuali.

Ad oggi, sono attive entrambe le centraline indicate nella figura sopra riportata.

L'attività di reporting è svolta così come indicato nella tabella che segue.

Attività di reporting	Frequenza
Report sulle attività svolte dall'Agenzia nell'ambito della convenzione.	annuale

In allegato alla presente relazione sono fornite le Relazioni tecniche sul monitoraggio acustico per l'anno 2019, 2020 e 2021 (ante operam):

- la **Relazione tecnica Monitoraggio acustico Porto di Fiumicino 1 Gennaio 2019 – 31 Dicembre 2019** (01_prot 2384 del 19.02.2020);
- la **Relazione tecnica Monitoraggio acustico Porto di Fiumicino 1 Gennaio 2020 – 30 Giugno 2020** (02_Prot 13576 del 19.11.2020);
- la documentazione acquisita in data 03.03.2021 al n. 3077 del protocollo generale dell'Ente, concernente gli esiti dell'attività di monitoraggio del clima acustico per il Porto di Fiumicino (**Luglio – Dicembre 2020**) (03_Prot 3077 del 03.03.2021);
- la documentazione acquisita in data 27.09.2021 al n.11381 del protocollo generale dell'Ente, concernente gli esiti dell'attività di monitoraggio del clima acustico per il Porto di Fiumicino (**Gennaio – Giugno 2021**) (04_Prot 11381 del 27.09.2021).

- la documentazione acquisita in data 28.01.2022 al n.862 del protocollo generale dell'Ente, concernente gli esiti dell'attività di monitoraggio del clima acustico per il Porto di Fiumicino (Luglio – Dicembre 2021) (05_Prot 862 del 28.01.2022).

3.2.20. Prescrizione a 12) (MATTM) – Realizzazione di tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti

Tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti dal progetto o contenuti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura a 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.

Il monitoraggio della qualità dell'aria, quello dei livelli acustici, quello relativo alla qualità delle acque di balneazione e, infine, quello morfodinamico e di trasporto solido esteso al tratto di costa compreso tra Capo Linario e Capo d'Anzio sono in corso di esecuzione secondo le frequenze, le tempistiche e le modalità esecutive indicate negli atti autorizzativi concessi.

Le indagini sui sedimenti marini e quelle archeologiche sono state effettuate nel 2014, a supporto della progettazione definitiva del I Lotto del nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Per quanto concerne la Darsena Pescherecci in particolare, nuove indagini ambientali sono state svolte nel 2021 ai sensi del DM n. 173/2016 al fine di confermare il riutilizzo dei sedimenti marini provenienti dal dragaggio e dagli escavi nel cantiere di costruzione proposto in sede di progettazione esecutiva.

3.2.21. Prescrizione a) 14 – Programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma.

Prima della messa in esercizio del porto nell'assetto finale deve essere presentato, al MATTM un programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma, come via alternativa al flusso.

L'AdSP, nel 2013, ha incaricato la Motonavi Andes Negrini Soc. Coop. di predisporre lo Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per il trasporto pubblico di persone. In allegato al presente Rapporto di ottemperanza sono gli elaborati di progetto, il verbale della Conferenza di Servizi del 23/10/2013 e il successivo Decreto del Presidente dell'AdSP n. 79/2014 di approvazione dello stesso.

Il suddetto Studio di Fattibilità indaga la fattibilità della navigazione del fiume Tevere dalla foce fino all'ex Arsenale Pontificio, al centro di Roma, destinando quest'ultimo a terminal turistico, valorizzando la struttura esistente in collaborazione con i MIBACT. Lo Studio di Fattibilità ha approfondito gli aspetti della navigazione, sia in termini di sicurezza che di modalità ottimale ed, infine, il vantaggio derivato dalla introduzione di questo collegamento ai fini dell'alleggerimento del traffico via terra Fiumicino –

Roma. Tra i pareri favorevoli resi dagli Enti nella citata Conferenza di Servizi, quello dell'Agazia Regionale per la Difesa del Suolo (ARDIS) contiene l'indicazione di *“suddividere il campo delle proposte di intervento in tre fasi riguardanti le opere a breve termine, aventi lo scopo di rendere subito agibile e percorribile la via navigabile, opere a medio termine, aventi lo scopo di garantire la navigazione in modo permanente, ed opere di manutenzione per il mantenimento della via”*. Nel dettaglio:

- Opere per lo sviluppo della navigazione tra il mare e il porto di Ripa Grande: la realizzazione delle opere e delle strutture di attracco in conformità alle norme di legge, la realizzazione dei pontili di imbarco e sbarco (previsti nel n. 7);
- Opere per il ripristino della navigazione permanente tra il mare e il Porto di Ripa Grande: adeguamento delle banchine e calate d'approdo nel canale navigabile, interventi per adeguare alla navigabilità il Ponte 2 Giugno;
- Opere per il mantenimento della navigazione: monitoraggio batimetrico e dragaggi d'alveo;
- Opere complementari alla navigazione: attrezzature e strutture di attracco d'emergenze, sistema di segnalazione della via navigabile e degli ostacoli, previsione di interventi di rimorchiatori in caso di avaria.

L'Autorità di Bacino del Fiume Tevere ha espresso un parere di compatibilità sul citato Studio di Fattibilità evidenziando come la navigazione del Tevere sia ritenuta un obiettivo strategico di numerosi strumenti di pianificazione territoriale, in particolare del “PSS – Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce” redatto ai sensi della L. 183/89 ed approvato con DPCM del 03/03/2009.

Il MIBACT, le Sovrintendenze competenti e la Direzione Regionale concordano sull'opportunità della navigazione del fiume Tevere a scopi turistici. Nei pareri resi è evidenziata la necessità di rendere la navigazione fluviale fruibile da tutti i turisti, non solo dai crocieristi, ma anche da coloro che da Roma intendano recarsi a Fiumicino. I punti di attracco dovranno essere ciascuno pensato in relazione al contesto di appartenenza, indicazione condivisa anche dal Comune e dalla Provincia di Roma.

Nel 2021, proprio per ottemperare alle prescrizioni impartite dai Soggetti competenti nell'ambito della Conferenza di servizi sopra richiamata, è stata predisposta la Revisione 1 del suddetto Studio.

3.2.22. Prescrizione b) i (MIBACT) – Progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale

Presentazione di un progetto generale della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria e fluviale, risultato del tavolo di concertazione di tutti gli Enti attivi sul territorio. Tale progetto dovrà ottenere le autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Rapporto di ottemperanza

Il progetto generale della rete delle infrastrutture viaria, ferroviaria e fluviale è stato predisposto nell'ambito della progettazione preliminare del nuovo Porto commerciale di Fiumicino e della progettazione definitiva del I Lotto funzionale. Esso fa proprie le previsioni di sviluppo dei collegamenti stradali contenuta nel Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino vigente.

La progettazione esecutiva della Darsena Pescherecci, corrispondente al I stralcio del I Lotto funzionale, è completata da quella del collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale. Il relativo progetto è in fase di aggiornamento per il recepimento delle prescrizioni contenute nel verbale conclusivo della Conferenza di Servizi del 21/12/2021 di approvazione dello stesso. Questa strada verrà realizzata prioritariamente, così da evitare interferenze tra il traffico portuale e quello urbano, in fase di cantiere e di esercizio.

In risposta alla presente prescrizione sono forniti:

- l'elaborato PP OT 01_Inquadramento territorio di breve-medio periodo;
- l'elaborato PP OT 01a_Inquadramento territoriale di lungo periodo, allegati al Progetto preliminare del nuovo Porto commerciale di Fiumicino;
- la Relazione tecnica sulle infrastrutture viarie del Progetto definitivo del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale, di approfondimento della proposta contenuta nel Progetto preliminare;
- il Protocollo di Intesa Quadro del 08/10/2012, riferimento fondamentale per l'attuazione delle previsioni di sviluppo della rete dei collegamenti al porto.

Per quanto concerne la documentazione riguardante il collegamento fluviale tra Fiumicino e Roma si rimanda alla documentazione fornita in risposta alla Prescrizione a) 14 e per quanto concerne la documentazione riguardante la viabilità di accesso al cantiere – collegamento via Coccia di Morto – Darsena Pescherecci, si rimanda alla documentazione predisposta per la Prescrizione a) 2.

Nell'ipotesi di breve - medio periodo, il nuovo Porto commerciale di Fiumicino sarà collegato all'Autostrada A12 e all'Aurelia in corrispondenza dello svincolo per Maccarese tramite strade esistenti da ampliare, ossia tramite viale delle Tamerici, viale dei Collettori e viale delle Idrovore di Fiumicino e tramite una strada di nuova realizzazione che transiterà attraverso l'area del Consorzio Pesce Luna, ubicato immediatamente ed est della nuova struttura portuale. Per quanto riguarda il collegamento all'Autostrada Roma – Fiumicino (A 91), esso avverrà tramite viale del Lago Traiano e via Coccia di Morto e, di nuovo, tramite la strada di nuova realizzazione che attraverserà il Consorzio Pesce Luna di cui si è detto.

Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralci
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere

Rapporto di ottemperanza

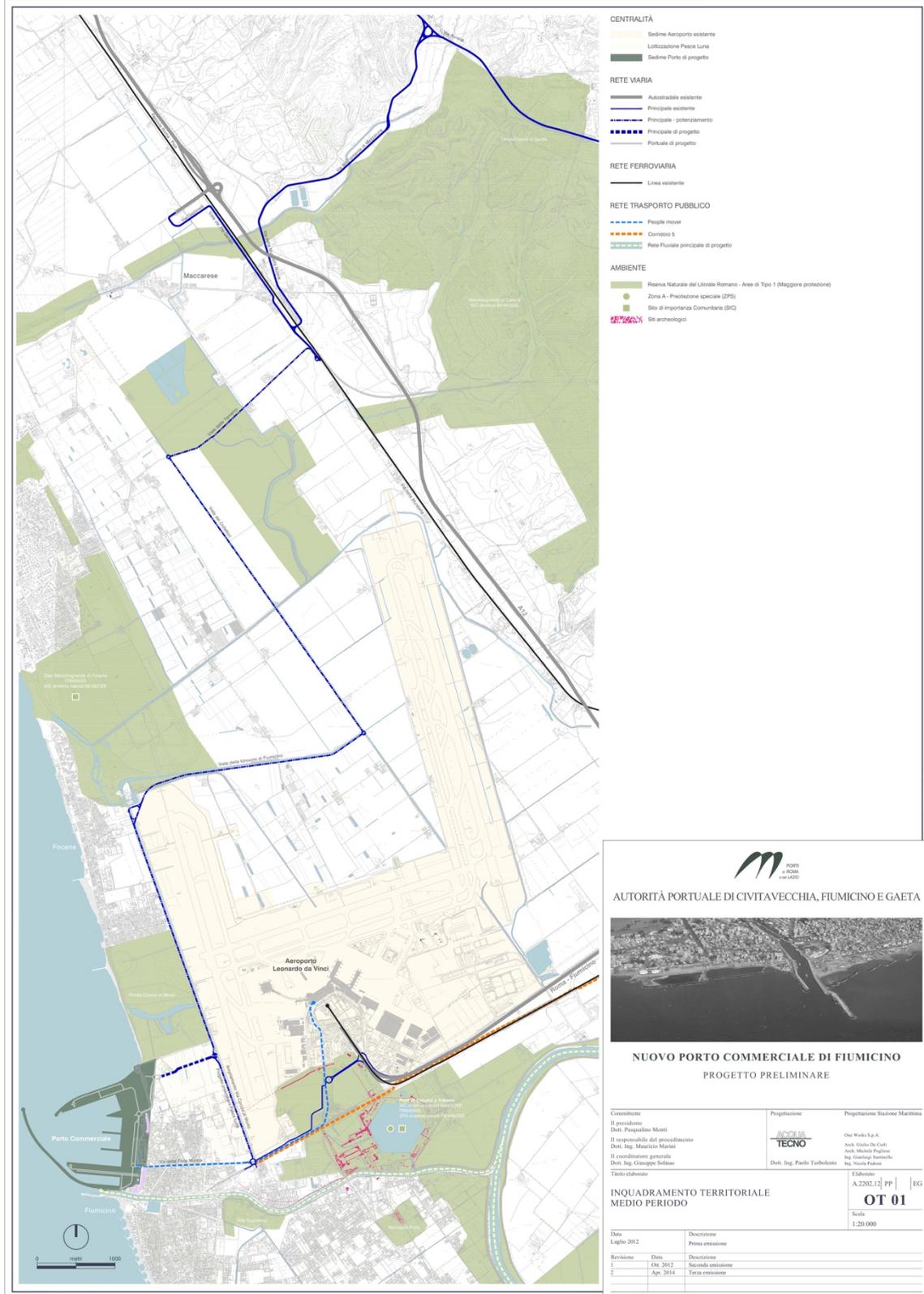


Figura 12. Nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Progetto preliminare. Inquadramento territoriale medio periodo.

Rapporto di ottemperanza

L'ipotesi di lungo periodo propone, invece, il potenziamento dello svincolo di Maccarese e la realizzazione di un collegamento dedicato che correrà immediatamente ad est dell'abitato di Fregene fino a ricongiungersi a viale delle Idrovore di Fiumicino e a via Coccia di Mordo, strade esistenti necessitanti, come si è detto di un potenziamento. Il collegamento tra via Coccia di Mordo e la struttura portuale sarà quello di cui si è detto. Nell'ipotesi di lungo periodo il collegamento all'Autostrada A91 – Roma – Fiumicino rimarrà invariata rispetto a quanto proposto per il periodo precedente.

Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere

Rapporto di ottemperanza

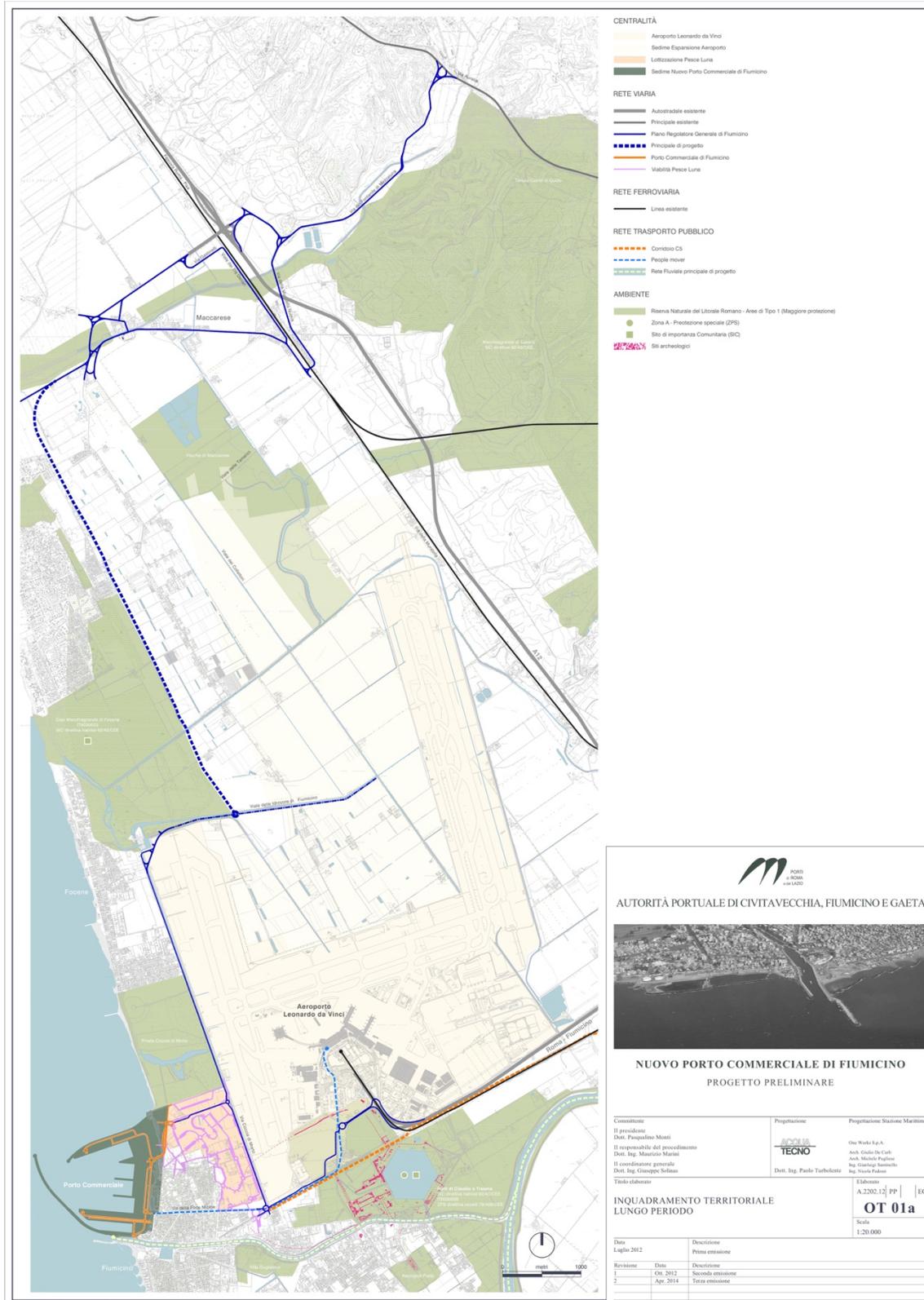


Figura 13. Nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Progetto preliminare. Inquadramento territoriale lungo periodo.

3.2.23. Prescrizione b) ii (MIBACT) - Realizzazione della rete infrastrutturale adeguata prima dell'avvio dei lavori

Realizzazione della rete infrastrutturale adeguata, prima dell'avvio dei lavori.

Ricollegandosi a quanto già scritto per la Prescrizione a) 2 (MATTM) – Nuova viabilità ad anello, questa prescrizione si intende recepita relativamente alla fase di sviluppo del nuovo Porto commerciale di Fiumicino a cui corrisponde la Darsena Pescherecci, ossia al I Stralcio del I Lotto funzionale. La strada di collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale, infatti, verrà realizzata prima dell'avvio dei lavori di costruzione delle opere portuali e sarà utilizzata anche come viabilità di cantiere. Essa consentirà poi, nella successiva fase di esercizio dell'infrastruttura, di alleggerire la viabilità urbana dal traffico procurato dalle attività peschereccia e di cantieristica nautica delocalizzate dal Porto Canale nella nuova struttura.

Questa strada corrisponde alla prima fase di sviluppo del progetto dei collegamenti stradali di livello territoriale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino che sono parte del Progetto preliminare e definitivo della nuova struttura portuale, quest'ultimo approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 71/2018. Il Progetto preliminare della viabilità di cantiere è stato approvato dal Comune di Fiumicino con Delibera di Giunta Comunale n. 175 del 05/12//2014.

3.2.24. Prescrizione b) iii (MIBACT) – Opere di compensazione

Esecuzione da parte dell'Autorità, contestualmente alla realizzazione del Porto, delle opere di compensazione richieste che saranno sottoposte a verifica di ottemperanza.

Le opere di compensazione eseguite al momento della redazione del presente Rapporto di ottemperanza sono:

- La messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine in sponda destra e sinistra – tratto dal Ponte 2 Giugno alla passerella pedonale;
- Il progetto di recupero dell'area prospiciente il nuovo porto.

Considerato che la Darsena Pescherecci corrisponde al I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, questa prescrizione si intende recepita in relazione alla fase di progettazione conclusa.

Si rammenta che le opere di compensazione indicate dal MIBACT consistono in:

1. Riqualficazione del Porto Canale;
2. Riqualficazione del Canale di Coccia di Morto;
3. Riqualficazione del tratto di costa occupato dalla nuova struttura portuale.

Si coglie l'occasione per precisare che, alla data di elaborazione del Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci, per quanto riguarda specificatamente la riqualificazione del Canale Coccia di Morto, il Consorzio di Bonifica, con nota AP n. 6614 del 17/04/2013, ha negato la possibilità di procedere in tal senso per ragioni di sicurezza, chiedendo, invece, di procedere alla riqualificazione del complesso monumentale di Focene, in via Idrovore della Magliana.

3.2.25. Prescrizione b) 1) (MIBACT) – Aspetto archeologico

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

Come recita la prescrizione sopra indicata, le indagini richieste dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia da eseguirsi nell'area del futuro porto (sia in area terrestre che marittima) sono state suddivise in tre fasi.

Relativamente al completamento della Fase 1, si riporta a seguire quanto scritto nella nota n. 5025 del 21/07/2006 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia (acquisita dal MIBACT con prot. DG/BAP/S02/34.04/14242 del 1/07/2006), prodotta in risposta alle note n.4383 del 30/03/2006 e n. 6794 del 22/05/2006 dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, di trasmissione delle "Integrazioni allo SIA e Piano Regolatore Portuale" e "Studio per la individuazione del paleofondale di età romana nel sottosuolo dell'area del futuro porto di Fiumicino".

"Tale studio... basato sull'analisi di 10 carotaggi... ha permesso di individuare il paleo fondale di età romana (2000 anni BP) ad una quota oscillante tra - 15,7 (estremità est del porto) e - 9,7 m (estremità ovest del porto). Considerato che ... viene indicata come il livello del futuro porto la quota di - 10 m, appare evidente che i dragaggi previsti non interferiranno con il paleofondale di epoca romana che giace a ben m 5,7/9,7 più in basso e quindi con eventuali resti o relitti che potrebbero essere posizionati su di esso. Con tale verifica si ritiene, pertanto, conclusa la prima fase di indagini richiesta da questa Soprintendenza..."

In sede di progettazione definitiva, con riferimento al procedimento di verifica dell'interesse archeologico, disciplinato dagli articoli nn. 95 e 96 del D.Lgs. n 163/2006, l'AdSP ha effettuato

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

l'indagine archeologica di Fase 2 finalizzata all'individuazione di eventuali presenze archeologiche (relitti di navi o resti di carico in mare aperto) in corrispondenza del tratto di mare che sarà occupato dalle opere strutturali del nuovo Porto commerciale di Fiumicino.

Le indagini archeologiche di Fase 1 risalgono a Maggio 2006 ed hanno lo scopo di individuare il paleo fondale di epoca romana. Il relativo Progetto esecutivo è stato approvato dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma con nota prot. 37360 del 13/11/2012. Le successive indagini archeologiche di Fase 2 sono state effettuate sulla base di un progetto esecutivo approvato con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n.9 del 16/01/2013. Hanno avuto inizio nel mese di settembre 2013, sono state ultimate nel luglio 2014 e hanno comportato l'esecuzione di n.77 carote ad una profondità di -20 m s.l.m.m.

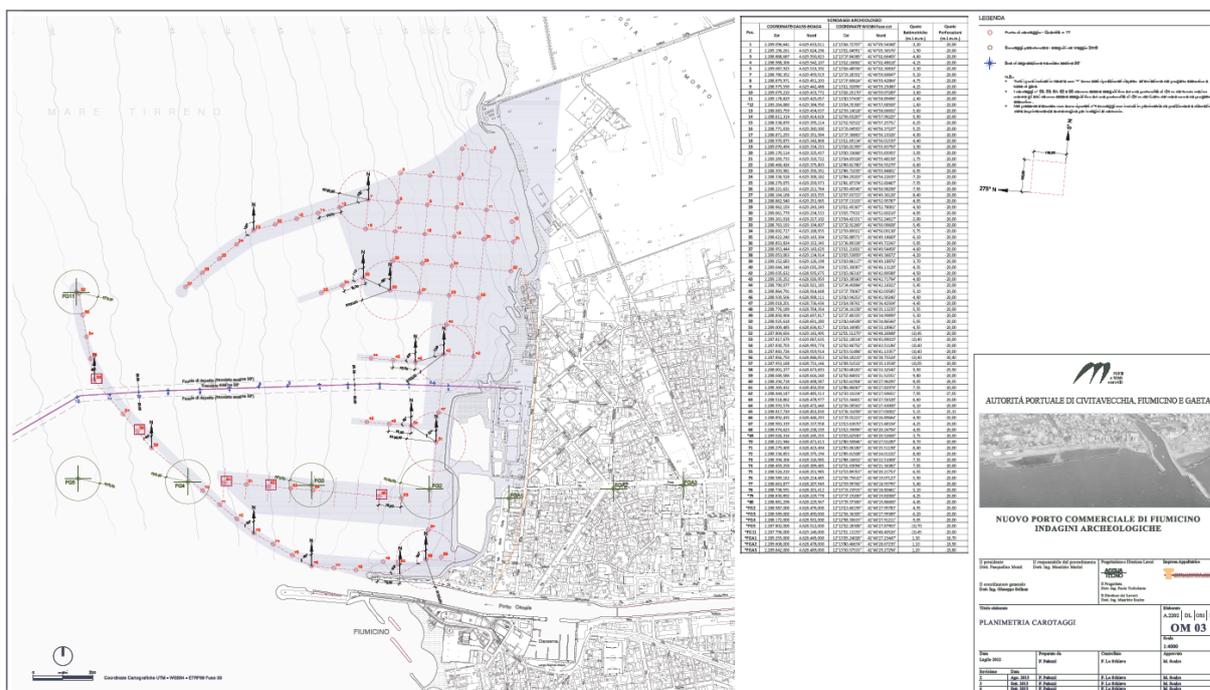


Figura 14. Planimetria generale progetto indagini archeologiche

Durante l'esecuzione dei lavori, con apposita perizia di variante approvata con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n. 73 del 24 aprile 2014, si è proceduto con:

- Lo spostamento planimetrico dei carotaggi relativi ai punti 12-69-79-80;
- Il maggiore approfondimento dei carotaggi relativi ai punti 56-58-60-62-65 previsti a profondità di -20 dal fondale marino;
- Eliminazione dalla campagna di indagine dei sondaggi relativi ai punti 6-31-41 nonché delle 4 indagini al carbonio.

Inoltre, sempre in sede di perizia di variante ed a seguito di quanto concordato in data 24/01/2014 con la Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma, si è proceduto con una serie di approfondimenti di indagine, necessari da un lato a valutare alcuni indizi riscontrati in fase di indagine, dall'altro per ottemperare alle nuove esigenze progettuali delle opere foranee del nuovo porto commerciale.

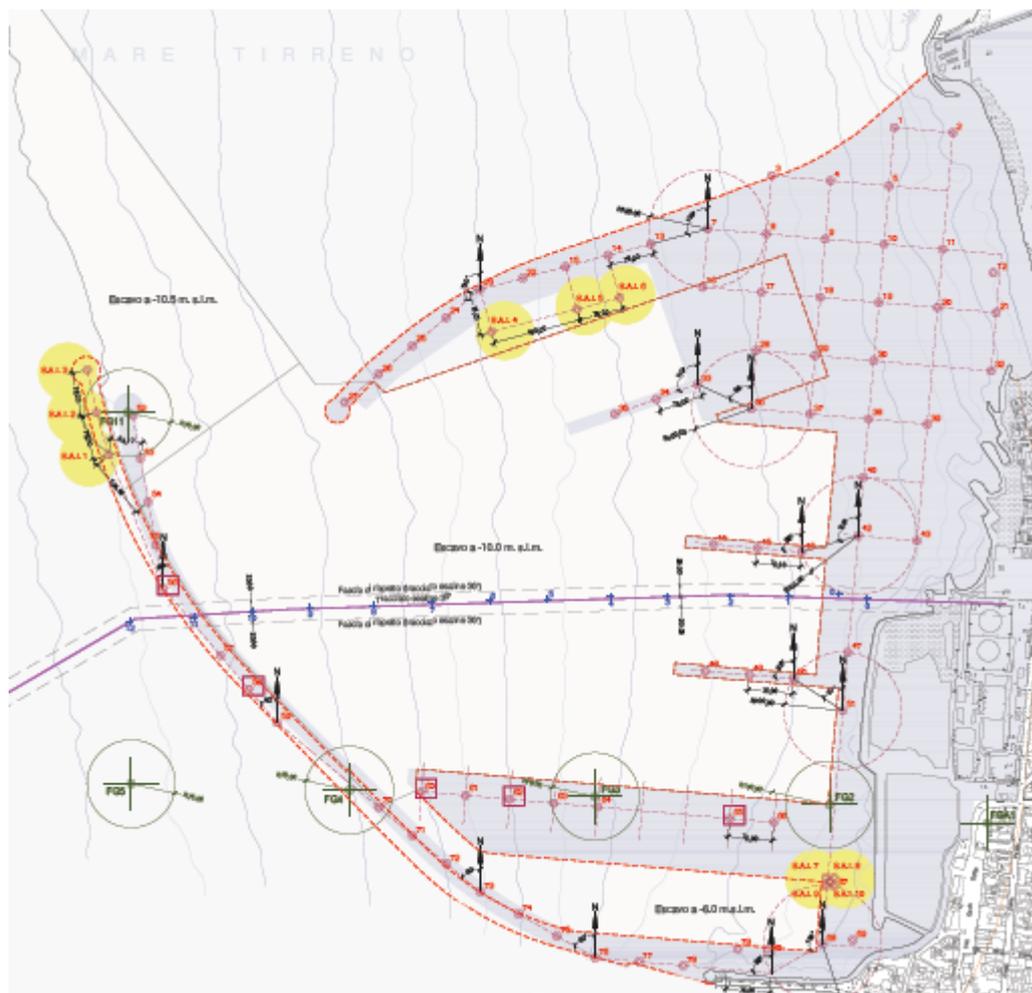


Figura 15. Planimetria di variante indagini archeologiche

La perizia suddetta ha comportato le seguenti indagini integrative:

N.10 carotaggi integrativi eseguiti a profondità di -20 m dal l.m.m così ripartiti:

- Sondaggi integrativi N.1, N.2 e N.3 in corrispondenza della testata della diga di sopraflutto secondo la nuova configurazione;
- Sondaggi integrativi N.4, N.5 e N.6 in corrispondenza del nuovo banchinamento previsto sulla diga di sottoflutto;

Rapporto di ottemperanza

- Sondaggi N.7, N.8, N.9 e N.10 in corrispondenza del carotaggio di progetto esecutivo individuato col N.67;

I sondaggi integrativi nell'intorno del punto 67, effettuati in ragione del rinvenimento, a -13,88 dal fondale, di frammenti di granito rosa, hanno dato esito negativo. Gli altri sondaggi sono stati effettuati a seguito delle modifiche apportate al layout di progetto della struttura portuale.

A conclusione delle indagini archeologiche, l'AdSP ha trasmesso alla Soprintendenza Archeologica la relazione archeologica finale a firma del Prf. Salvatore Milli del Dipartimento delle Scienze della Terra dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma. Nella nota prot. n. 41265 del 04/12/2014, la Soprintendenza Archeologica ha riconosciuto la conclusione delle attività di indagine e l'AdSP ha assunto l'onere di effettuare un ulteriore approfondimento di indagine archeologica in corrispondenza del carotaggio n.2. Ivi, infatti, è stato rinvenuto, ad una profondità di -17 - 17,70 s.l.m.m., un frammento ligneo che potrebbe indiziare la presenza di un relitto. Si fa presente che il suddetto carotaggio non ricade nel sedime della Darsena Pescherecci.

3.2.26. Prescrizione b) 3) (MIBACT) – Esecuzione di segmenti compiuti di opere

Di rischiosa indeterminatezza risulta essere l'ipotesi di un nuovo Waterfront urbano in grado di connettere il centro abitato al mare. Non si esprime parere per quanto riguarda le soluzioni architettoniche previste nel progetto, nello specifico le volumetrie in banchina e nella zona contigua cuscinetto tra la banchina e il centro Isola Sacra, ma si rinvia l'approvazione ed un progetto definitivo ed esecutivo.

Per quanto attiene alle volumetrie ed alla complessiva conformazione architettonica e morfologica del porto, la progettazione dovrà garantire l'elevata qualità architettonica sia dell'insieme che delle singole realizzazioni. In particolare A) ogni lotto funzionale dovrà prevedere l'esecuzione di segmenti compiuti, anche di cantiere, logistica e movimentazione terra, mettendo in atto anche opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee; B) in fase di progettazione definitiva ed esecutiva dovrà essere verificata la compatibilità del previsto molo per navi Ro-Ro con il vigente regime vincolistico delle aree contigue; C) per quanto riguarda la realizzazione del molo nord dovranno essere previste opere e presidi atti a garantire la qualità paesaggistica, nel rispetto dell'ambito limitrofo della linea di costa antistante la tenuta Coccia di Morto, comprendente la Villa Torlonia detta Casetta del Pescatore o Catamarano. Detta zona è stata sottoposta da questo Ministero a tutela diretta e indiretta con una perimetrazione che confina, nel settore nord della pineta, con l'abitato di Focene, la via Coccia di Morto e il mare e, nel settore a sud della pineta, con una fascia larga circa 200 m a sud di via Pesce di Luna, via Coccia di Morto e con un tratto di linea di battigia. Qualunque intervento sull'area (come la stazione di pompaggio della quale non si conoscono al momento né le caratteristiche tecniche e dimensionali, né la conformazione) dovrà essere sottoposto alla preventiva autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo oggi Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio di Roma, Rieti, Viterbo, Frosinone e Latina. Il progetto prevede il traposto pubblico su ferro, ma dovrà esser prevista una soluzione alternativa di trasporto leggero, il cui tracciato dovrà

essere allontanato, verso sud, dal confine con via del Pesce Luna, sul limite dell'area soggetta a vincolo di tutela indiretta.

Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci ottempera al punto A) della prescrizione indicata, in quanto propone l'esecuzione di un segmento compiuto, anche di cantiere, logistica e movimentazione terra". In questo caso non occorrono opere di mitigazione ambientale e paesaggistica temporanee in quanto la fascia di verde perimetrale proposta nell'ambito della sistemazione a terra sarà realizzata non appena riempita la vasca di sedimentazione.

3.2.27. Prescrizione b 5) (MIBACT) – Progetto di recupero dell'attuale percorso del Porto Canale

Venga presentato un progetto di recupero dell'attuale percorso del Porto Canale in rapporto al tessuto urbano storico e realizzato un organico intervento di riqualificazione e rinaturalizzazione del Porto Canale dalla foce fino al ponte di Via dell'Aeroporto

Questa prescrizione è stata recepita tramite l'esecuzione dei lavori di "Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine in sponda destra e sinistra – tratto dal Ponte 2 Giugno alla passerella pedonale". A riprova della conclusione dei lavori sono forniti, in allegato al presente Rapporto di ottemperanza, i certificati di collaudo statico delle opere.

Il progetto sulla base del quale sono stati eseguiti i lavori è stato approvato con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n. 37 del 14/03/2005 e con DM n. 2956/4394 del 12/09/2005. Con voto n. 216 del 17/03/2005 il CTA del Provveditorato alle OOPP per il Lazio ha espresso parere favorevole. Durante l'esecuzione dei lavori, il progetto è stato oggetto di alcune variazioni.

Questo intervento consegue all'esigenza di ristrutturare banchine, ormai fatiscenti, collocate in posizione centrale rispetto all'edificato urbano, nella zona di maggior pregio storico artistico della città, ma anche alla necessità di mettere l'abitato in sicurezza idraulica dal rischio esondazione.

L'impianto strutturale è costituito da una palificata infissa lato mare con funzione di contenimento, tiranti attivi a trefoli inclinati ed elementi in c.a. -trave di coronamento, muro di contenimento lato strada e soletta costituente il piano di calpestio- che completano e solidarizzano il sistema. Il paramento, lato canale, è costituito da un pannello prefabbricato in c.a. rivestito in mattoni rossi in analogia al rivestimento murario del paramento lato strada, la pavimentazione è in sampietrini di basalto incorniciati da blocchi di travertino che, in alcuni tratti definiscono un disegno geometrico decorativo.

Sulle due sponde –riva destra e sinistra- realizzate in tempi differenti, nel corso dei lavori si sono manifestate esigenze diverse che hanno influenzato l'opera e condotto a scelte progettuali alternative ma stilisticamente omogenee.

In particolare:

Rapporto di ottemperanza

- in sponda sinistra il piano di banchina, per circa tre quarti della sua lunghezza, è stato eseguito su due livelli. Il primo, lato canale, destinato agli operatori della pesca, ripropone le quote di banchina preesistenti. Il secondo, raccordato al primo tramite due gradini, è di circa 30 cm più alto e definisce un itinerario pedonale. La pavimentazione è in sampietrini in entrambe le zone, ma sul camminamento pedonale è impreziosita da un decoro geometrico che alterna aree in basalto ad elementi in travertino.

Il sistema di messa in sicurezza idraulica è costituito da un muro in c.a. digradante dal ponte verso mare, rivestito in mattoni e rifinito in travertino.

Il paramento di banchina lato canale, costituito da elementi prefabbricati, presenta una superficie omogenea in laterizio sormontata da un ciglio in travertino. Il travertino, su questa sponda, ha sostituito il preesistente granito che costituiva i cigli, lato mare e lato canale, della vecchia banchina. Le rifiniture –parapetti, elementi di illuminazione, rampe di accesso per disabili- sono stati oggetto di mirata progettazione in corso d’opera e ripropongono, per lo più, materiali locali analoghi ai preesistenti –ferro battuto, travertino, mattoni- inseriti una nuova veste architettonica.

- in sponda destra, per rispondere all’esigenza di mantenere la visibilità del canale dalla strada, il piano di banchina, in blocchi di basalto, si sviluppa su un unico livello ed il sistema di protezione antiesondazione è analogo a quanto realizzato in sponda destra per i primi 180 m a partire dal Ponte 2 giugno fino all’altezza di Palazzo Noccioli, e a scorrimento verticale nel restante tratto. Il sistema a scorrimento verticale è costituito da 11 strutture fisse in ferro che fungono da vano di alloggiamento per le paratie mobili scorrevoli che, quando non sono in uso, restano celate all’interno degli “armadi” rivestiti con doghe costituite da materiale composito in legno e resine termoplastiche.

I suddetti armadi sono ubicati in modo da garantire la visibilità del canale, realizzando in tal modo l’auspicata continuità tra la città ed il Porto Canale. Viene infatti garantita la continuità della visibilità del canale come “sfondo” paesaggistico e si armonizzano le due istanze: quella funzionale e quella paesaggistico-ambientale, garantendo la possibilità di contenimento delle acque e risolvendo alcune questioni legate alla qualità della fruibilità degli spazi pubblici.

In particolare, la fruibilità degli spazi è implementata da zone di “soggiorno” ubicate a terra nelle immediate vicinanze della banchina, attrezzate con panchine e arredi arborei, messe in relazione con la banchina stessa tramite ampie gradinate. Viene così a crearsi una naturale comunicazione tra la banchina e le zone di soggiorno che trasformano l’intero sistema in una gradevole “promenade” urbana.

Rapporto di ottemperanza

I cosiddetti soggiorni sono caratterizzati dalla presenza dei gradoni di risalita alla banchina e delle aiuole posizionate in corrispondenza degli armadi di contenimento delle barriere mobili. Elementi di seduta sono disposti attorno alle aiuole e in continuità con le gradinate. Le aiuole ospitano esemplari di leccio (*Quercus Ilex*), in continuità con le preesistenti essenze arboree individuate nell'area d'intervento, come alcune fotografie storiche documentano, e cespugli che addossati agli armadi ne rivestono parzialmente la mole e, dialogando con la massa della chioma dell'albero, creano una situazione di ricchezza ambientale e una zona d'ombra e relax contrapposta a quella più dinamica della risalita alla banchina.

La collocazione delle aree relax è stata studiata in maniera tale da agevolare il naturale flusso di fruizione pedonale che dal centro cittadino si dirige verso la passeggiata in banchina. Detta soluzione caratterizza significativamente il rapporto tra gli spazi dedicati alla viabilità e alle relazioni, quindi tutta via della Torre Clementina, che viene a delinearsi un po' come una lunga piazza allargata alla banchina ed al canale.

Il paramento di banchina lato canale, anche qui costituito da elementi prefabbricati, è caratterizzato da un'alternanza di superfici dovuta all'inserimento nella struttura di nicchie per l'alloggiamento delle scalette di risalita da mare e degli anelli di attracco. Visivamente, in analogia con quanto realizzato in sponda sinistra, si presenta una superficie in laterizio sormontata da un ciglio in travertino. Il travertino, in questo caso, ripropone il preesistente.

Le rifiniture –parapetti, rampe di accesso per disabili- per omogeneità stilistica, sono in analogia a quanto realizzato in sponda destra. Gli elementi di illuminazione, della stessa tipologia di quelli installati in sponda destra, presentano però un'altezza inferiore. Tale scelta è legata all'esigenza di modificarne il passo in quanto la distribuzione degli armadi e delle gradinate ha imposto una nuova collocazione degli elementi illuminanti che risultano maggiormente ravvicinati e più numerosi.

Si riporta nel seguito una sequenza di immagini che illustrano lo stato dei luoghi a seguito dell'intervento.



Figura 16. Banchine sponda sinistra e destra - Vista da est.



Figura 17. Banchina sponda sinistra – Vista da est.



Figura 18. Banchina sponda destra – Vista da est.



Figura 19. Banchina sponda destra – Vista da est.



Figura 20. Banchina sponda destra – Armadio per alloggiamento paratie scorrevoli – Vista da est.



Figura 21. Banchina sponda destra – Armadio per alloggiamento paratie scorrevoli – Vista da ovest.



Figura 22. Banchina sponda destra – Vista da ovest.

3.2.28. Prescrizione b) 8 (MIBACT) – Progetto di recupero dell'area urbana prospiciente il nuovo porto

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

Tale prescrizione si intende **ottemperata** in quanto durante lo sviluppo della progettazione preliminare del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, è stata predisposto il progetto di “Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale” che propone, per l'appunto, il recupero dell'area prospiciente il nuovo porto. Il suddetto progetto, fornito in allegato alla presente relazione, è stato approvato con Decreto Presidenziale (Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta), n. 1371 del 26/11/2012 e Decreto n. 169 del 31/07/2014.

E' importante sottolineare come questo progetto risponda a quanto rappresentato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, Parere n. 187 del 15/12/2008: “Quale principale intervento di compensazione è prevista la riqualificazione ambientale della zona cittadina confinante con i nuovi ambiti portuali mediante la creazione di una fascia di verde attrezzato che verrà posta a servizio di cittadini ed utenti portuali” (p. 30/39).

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – I Lotto Funzionale – I Stralcio
Progetto Esecutivo – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere**

Rapporto di ottemperanza

L'area di intervento è posizionata a tergo della nuova struttura portuale, confinando a nord con la spiaggia libera che si estende fino alla riserva naturale di Coccia di Morto, a sud con gli stabilimenti delle "Raffinerie di Roma", ad est, con via della Pesca e ad ovest con il mare/porto. Misura circa 31.000 m².

Questa area, posta in corrispondenza della zona "Servizi pubblici e privati" di cui alla zonizzazione del Piano regolatore portuale, è caratterizzata dalla presenza di edilizia spontanea, ovvero realizzata in assenza di una pianificazione che garantisca un'adeguata organizzazione dello spazio aperto, sia pubblico che privato.

Rimandando alla documentazione di progetto per una illustrazione più approfondita degli interventi proposti, si accenna qui brevemente a quelli principali. Il progetto prevede una nuova viabilità di servizio, dotata di marciapiedi e adeguatamente illuminata, parcheggi, un'area gioco per bambini e un giardino. Verso l'area portuale, poi, è prevista la realizzazione di una piazza, abbellita con essenze vegetazionali tipiche della Macchia Mediterranea.



Figura 23. “Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale”. Planimetria con interventi.

Il progetto comprende, infine, l'uniformazione delle recinzioni dell'edificato e la tinteggiatura delle pareti esterne degli edifici. Il costo degli interventi proposti ammonta a circa € 2.000.000.

3.2.29. Prescrizione c) 1 (RL, MATTM, MIBACT) – Progettazione di un sistema infrastrutturale su gomma e ferro

Verificare la programmazione e progettazione di un sistema infrastrutturale su gomma e ferro, fattibile sotto il profilo tecnico ed economico, quale requisito essenziale per l'attivazione delle opere portuali.

Per la risposta a tale prescrizione si rimanda a quanto già scritto per la Prescrizione b) i del MIBACT.

3.2.30. Prescrizione c) 2 (RL, MATTM, MIBACT) – Strumenti di programmazione finanziaria

Verificare i necessari strumenti di programmazione finanziaria finalizzati allo stanziamento delle risorse finanziarie delle opere infrastrutturali.

Gli strumenti di programmazione finanziaria necessari a supportare finanziariamente la realizzazione delle opere infrastrutturali sono nel seguito indicati:

- L'ACCORDO DI PROGRAMMA “Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese”, tra il MIT e l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel quale, a seguito dell'avvenuta approvazione della prima fase del programma di interventi infrastrutturali prioritari in ambito portuale, di cui al decreto ministeriale n. 353 del 13/08/2020, e della connessa ammissione al finanziamento statale del Progetto “Porto di Fiumicino – Nuovo Porto commerciale di Fiumicino – 1° stralcio del I° Lotto funzionale” per l'importo di € 30.000.000,00, nel quale il Ministero delle Infrastrutture Direzione Generale per la vigilanza delle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, si impegna a contribuire alla spesa necessaria all'intervento di cui sopra fino al limite massimo sopra indicato e, comunque, nel limite delle risorse che saranno effettivamente assegnate in bilancio Protocollo n. 15992 del 10.12.2019 – EDIL – DG per l'edilizia statale e gli interventi speciali Decreto autorizzazione impegno pluriennale di spesa per un totale pari ad euro 1.306.000,00 a favore dell'AdSP MTCS sul ca 7008 pg 1 in misura pari ad euro 609.000,00 in conto residui per l'esercizio finanziario 2018 euro 88.000,00 in conto competenza per l'esercizio finanziario 2019 euro 609.000,00 in conto competenza per il futuro esercizio finanziario 2020;
- Protocollo di Intesa per il “Completamento del Piano Strategico dell'HUB PORTUALE di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del Sistema di Rete e della Logistica” siglato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e, tra gli altri, l'AdSP il 24/03/2013

- LR n. 21/75. Partecipazione della Regione Lazio alle attività dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Comunicazione finanziamento in conto capitale di € 300.000,00 sul cap. D22504 e. fin. 2019. Progetto definitivo di I Lotto del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino.

4. CONCLUSIONI

Il presente Rapporto di ottemperanza, che è parte del “Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere”, indica le prescrizioni riportate nel DEC VIA n. 07/2010 che sono state recepite e le relative modalità di recepimento, al fine di garantire la realizzabilità delle opere progettate. La Darsena Pescherecci costituisce il I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino.

Alcune prescrizioni, quelle che fornivano indicazioni su come sviluppare alcuni aspetti della progettazione esecutiva, sono state recepite nell’ambito dei documenti costituenti il progetto e, precisamente:

- l’elaborato *EG.IG.08 – Darsena Pescherecci. Sistemazione aree a terra* - rif. **Prescrizione a) 4.b** - che mostra l’assetto finale della struttura portuale, con le aree a parcheggi e a verde quantificate in funzione delle effettive esigenze di utilizzo della stessa;
- il *progetto degli impianti per la elettrificazione delle banchine* - rif. **Prescrizione a) 4.c** -;
- la *Relazione sul dragaggio* - rif. **Prescrizioni a) 4.h e a) 6** -e della *Relazione sulla gestione delle materie prime (cave)* - rif. **Prescrizione a) 4.h** - che contengono lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo e il bilancio generale dei movimenti di materia;
- il Capitolato Speciale di Appalto, che contiene un capitolo preciso in merito alle *misure di mitigazione ambientale che l’Appaltatore dovrà adottare durante la costruzione* - rif. **Prescrizione a) 4.i** -.

Al Capitolato Speciale d’Appalto è poi stato allegato il Regolamento di cantiere indicante le prescrizioni e le buone pratiche da rispettare per mitigare l’impatto della costruzione sul contesto ambientale. Questo documento fornisce anche indicazioni in merito al Piano degli interventi di emergenza che l’Appaltatore sarà tenuto a predisporre prima dell’avvio dei lavori.

Per quanto concerne i *monitoraggi ambientali* - rif. **Prescrizione a) 12** -, l’AdSP ha da tempo avviato tutte le attività richieste. Il *monitoraggio della qualità dell’aria* - rif. **Prescrizione a) 10.a** - e *quello dei livelli acustici* - rif. **Prescrizione a) 11** - sono effettuati da ARPA Lazio, sulla base di una Convenzione quadro sottoscritta in data 20/02/2009 e rinnovata in data 11/12/2018, per il quinquennio 2019-2023. In data 17/06/2020, l’AdSP, facendo riferimento alla Convenzione quadro in corso di validità, di cui sopra, ha chiesto ad ARPA Lazio di prendere in carico anche il *monitoraggio delle acque di balneazione* - rif. **Prescrizione a) 10.i** -.

Il *monitoraggio morfodinamico e di trasporto solido esteso al tratto di costa compreso tra Capo Linario e Capo d’Anzio* - rif. **Prescrizione a) 10.h** - è stato invece affidato, nel 2019, alla Fondazione Centro Euro-Mediterraneo dei Cambiamenti Climatici, sulla base di una ulteriore Convenzione quadro, a

seguito della quale sono stati attivati il “*Progetto di ricerca: predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione del I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino*” (Convenzione operativa n. 1) e il “*Progetto di ricerca: caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell’unità fisiografica Capo Linaro Capo d’Anzio*” (Convenzione operativa n. 2).

Le indagini sui sedimenti marini - rif. **Prescrizione a) 6** sono state eseguite nel 2014 e nel 2021 - e quelle archeologiche - rif. **Prescrizione b) 1** - nel 2014. Le indagini del 2014 furono svolte a supporto della progettazione definitiva del I Lotto del nuovo Porto commerciale di Fiumicino. Per quanto concerne le indagini archeologiche in particolare, queste sono concluse e l’unico impegno da osservare, l’approfondimento delle conoscenze (ulteriori indagini) del carotaggio n. 2/2014 non riguarda questa fase di lavoro e questo progetto, essendo il suddetto sondaggio esterno al sedime della Darsena Pescherecci.

Per quanto concerne le opere di compensazione - rif. **Prescrizione b) iii** -, si è proceduto con:

- Per il Porto Canale di Fiumicino, la “*Messa in sicurezza idraulica e la ristrutturazione delle banchine in sponda destra e sinistra. Tratto dal Ponte 2 Giugno alla passerella pedonale*”, intervento da tempo concluso (2013) - rif. **Prescrizione b) 5** -;
- La redazione del *progetto del Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l’area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale* - rif. **Prescrizione b) 8** -.

Per quanto concerne, invece, il *progetto dei collegamenti infrastrutturali, stradali e ferroviari, del nuovo Porto commerciale di Fiumicino* - rif. **Prescrizione b) i** -, è fornito lo studio già elaborato in sede di progettazione preliminare, che recepisce le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino vigente. Questo studio è anche parte del Progetto definitivo del I Lotto funzionale della struttura portuale, nell’ambito del quale, è stato approfondito il tratto di viabilità stradale da realizzare prioritariamente, il collegamento con via Coccia di Morto e il Porto, così da garantire il superamento dell’interferenza tra traffico portuale e traffico urbano. Il progetto suddetto è stato approvato dal Comune di Fiumicino e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, insieme al progetto della nuova struttura portuale. Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci è completato da quello della viabilità di accesso al cantiere che sarà realizzato prima dell’avvio dei lavori di costruzione della Darsena Pescherecci - rif. **Prescrizioni b) ii e a) 2**. La sistemazione finale delle opere è oggetto del Progetto esecutivo in corso di revisione in recepimento delle prescrizioni contenute nel Verbale conclusivo della CdS del 21/12/2021.

Rapporto di ottemperanza

Nel complesso, dunque, sono state recepite 18 su 54 prescrizioni, quelle attinenti alla progettazione e la realizzazione della Darsena Pescherecci. Alcune attività, primo fra tutti il monitoraggio della costa tra Capo Linaro e Capo d'Anzio, seppure non strettamente riferibili alla Darsena Pescherecci, sono state avviate a scopo cautelativo, nella consapevolezza dell'importanza dell'iniziativa intrapresa.