

VERBALE

CONFERENZA DI SERVIZI 21.12.21

Oggetto: Porto di Fiumicino – Progetto denominato Nuovo Porto commerciale di Fiumicino, Progetto definitivo I Lotto Funzionale I Stralcio funzionale “Viabilità di accesso al cantiere”. Convocazione Conferenza di Servizi ex art 14 bis, c. 2 della Legge n. 241/90 e ss.mm.ii, in forma semplificata e modalità asincrona, ai sensi dell’art. 14-bis della Legge n. 241/1990, come modificata dal D. Lgs. 127 del 30.06.2016, e dal Decreto semplificazioni n. 76/2020 convertito dalla L. 120/2020.

L'ing Maurizio Marini RUP dell'intervento e Dirigente dell'Arta Tecnica e Pianificazione delle Opere, apre alle ore 10,45 la seduta sincrona di tutte le amministrazioni coinvolte nella Conferenza in oggetto, convocata ai sensi dell'art 13 c.1, l b), del DL 16.07.2020 n. 76, in modalità telematica.

Si procede con la verifica dei presenti alla riunione:

Maia Gattella (AdSP del MTCS),

Michele Altamura (AdSP del MTCS),

Raffaella Giacometti (per AdSP del MTCS),

Adriano Micacchi (IP Industrial S.p.A),

Andrea Giordano (AdR S.p.A.) il quale conferma il parere inviato, dovendo uscire dalla seduta della Conferenza,

Paolo Turbolente (Acquatecno s.r.l),

Barbara Doronzo (Acquatecno s.r.l),

Renato del Prete (Acquatecno s.r.l),

Bruno Formicola (ACEA ATO 2 Patrimonio),

Daniela Ventura (ACEA ATO 2 Patrimonio),

Massimo Guidi (Comune di Fiumicino Area Strategica del Territorio, Pianificazione, Grandi Opere, Demanio e Patrimonio, Riserva del Litorale Romano, Sportello Europa, Mobilità Sostenibile),

Claudia Racca (Comune di Fiumicino Area Strategica del Territorio, Pianificazione, Grandi Opere, Demanio e Patrimonio, Riserva del Litorale Romano, Sportello Europa, Mobilità Sostenibile),

Piero Moretti (Comune di Fiumicino Area Strategica del Territorio, Pianificazione, Grandi Opere, Demanio e Patrimonio, Riserva del Litorale Romano, Sportello Europa, Mobilità Sostenibile),

Massimiliano Cafaro (Comune di Fiumicino Area Lavori Pubblici e Manutenzioni),

Comandante Massimo Guarneri (CP Roma) Capo del Servizio Tecnico e Sicurezza Portuale,

Comandante Pietro Alfano (CP Roma) Capo del Servizio Personale Marittimo e Settore Demanio,

Eugenio Chiazzolla (Agenzia del Demanio Dir. Regionale Lazio),

Loredana Maneggia (Agenzia del Demanio Dir. Regionale Lazio),

Luca Bragalli (Regione Lazio Commissione Riserva Statale del Litorale Romano),

Oreste Rutigliano (Regione Lazio Presidente Commissione Riserva Statale del Litorale Romano) interviene alle ore 12,00 circa,

Massimo Gentili (Regione Lazio Urbanistica),

Sergio Sgalambro (Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e per la provincia di Rieti),

Gemma Carafa Jacobini (Archeologa Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e per la provincia di Rieti).

Registrati i presenti, l'**ing. Marini** apre la conferenza indetta a seguito di alcuni parere acquisiti che, date le prescrizioni formulate, creano difficoltà di tipo tecnico all'aggiornamento e variazione del progetto.

Fa una breve introduzione sull'intervento posto all'esame della conferenza. Oggetto della Conferenza è la viabilità di cantiere, che è un intervento provvisorio ma necessario per la realizzazione del I stralcio del Nuovo porto commerciale di Fiumicino, che comprende la darsena pescherecci e parte della cantieristica navale. L'intervento è molto importante per il territorio, è stato concordato e portato avanti con il Comune di Fiumicino negli anni ed è oggetto di un investimento di ca 55 Ml di €. Le ricadute sul territorio sono importanti anche e soprattutto per la sicurezza della navigazione e della salute degli operatori portuali e del ceto peschereccio, flotta importante nel Lazio, che scontano le problematiche dovute al porto canale, oltre alla possibilità di creare spazi per la successiva delocalizzazione di alcuni canterini che ora si trovano nel centro abitato del comune, creando così la possibilità di liberare e riqualificare delle aree del territorio comunale. E' stata attivata la Conferenza per questa fase, che comunque rientra nel più ampio progetto di attuazione del PRP del porto di Fiumicino che ha una sua VIA.

Oggi si procede ad avviare un I stralcio funzionale e pertanto la viabilità è un aspetto necessario di questa prima fase che, è vero essere una fase provvisoria e di cantiere, ma che con piccoli adattamenti diventerà una viabilità definitiva, in quanto concordata col Comune nel rispetto della pianificazione urbanistica del territorio, tanto che contempla il Programma Integrato Pesce Luna, intervento che ha seguito un suo iter autorizzativo.

Il progetto che è stato portato all'attenzione della Conferenza, condiviso col Comune, si ritiene sicuramente migliorabile, si condividono pertanto i pareri giunti in particolare dalla Soprintendenza e dalla Commissione della Riserva Statale del Litorale Romano, espressi nella logica di limitare gli

impatti sul territorio nell'attuazione di questa prima fase. A seguito di prime valutazioni tecniche atte ad individuare le soluzioni da implementare per assolvere alle richieste formulate con i suddetti pareri ed a seguito della necessaria condivisione col Comune, Ente che dovrà rilasciare il titolo alla realizzazione della viabilità insistente sul territorio comunale, ci si è però scontrati con aspetti tecnici che non consentono di approvare il progetto e di poter procedere con la fase esecutiva per l'effettiva realizzazione. Quindi l'obiettivo della seduta è trovare soluzioni che permettano di chiudere la Conferenza eventualmente con prescrizioni che consentano di redigere il progetto esecutivo consentendo il necessario transito dei mezzi di cantiere.

Entrando nel merito dei pareri (vengono visualizzate le slide), si descrive la soluzione proposta che segue la viabilità del Programma Integrato Pesce Luna da Via Coccia di Morto, si attesta sulla seconda rotatoria verso mare, che coincide con la rotatoria prevista nel PRP, per poi proseguire verso mare con la realizzazione della scogliera attraversando la battigia. La Soprintendenza dà prescrizioni sul tracciato della viabilità tra la prima e la seconda rotatoria, prescrivendo per un minor impatto, di adeguare la viabilità esistente Via del Pesce Luna, transitare nei pressi dell'eco-centro comunale, per girare poi verso mare più a sud del progetto, evitando di "tagliare" la battigia esistente.

La prima criticità riscontrata a seguito di approfondimenti tecnici, con riferimento al primo tratto di Via del Pesce Luna, da Via di Coccia di Morto, presenta due difficoltà:

- la prima: intervenire in modo importante sulla carreggiata di ca 5 m con un intervento di ampliamento per far convivere i mezzi del Comune che vanno all'isola eco-centro e i mezzi di cantiere, il tutto in un'area adiacente all'ambito vincolato della Riserva a tutela Integrale zona 1.
- la seconda: all'innesto tra via Coccia di Morto e via del Pesce luna, per motivi legati alla sicurezza stradale si dovrebbe realizzare necessariamente uno svincolo (o rotatoria), entrando in parte nell'ambito vincolato della Riserva a Tutela Integrale zona 1.

In merito a questo si evidenzia che la Commissione della Riserva SLR, ha espresso il suo parere sulla rotatoria di progetto inserita in zona a Tutela limitata di tipo 2, richiedendo di traslarla di 100m verso mare. L'innesto da Via di Coccia di Morto su Via di Pesce Luna non consente assolutamente la realizzazione di una rotatoria, perché si andrebbe necessariamente ad intervenire sulla Riserva a Tutela Integrale. Creare uno svincolo a T con impianto semaforico, oltre a non garantire la sicurezza stradale necessiterebbe comunque dell'allargamento delle carreggiate in prossimità dello svincolo, sempre in area a Tutela Integrale. Anche proseguendo in prossimità dell'eco-centro sono presenti angoli stradali a 90°, tortuosi e di difficile utilizzo da parte dei mezzi di cantiere.

Arrivati alla seconda rotatoria, lato mare, si ritiene possibile invece recepire le indicazioni della Soprintendenza, collegandosi a Via di Pesce Luna e proseguendo verso mare in modo che non si attraversi la battigia, non realizzando quindi il ramo che tagliava proprio sulla stessa, preservando così un importante tratto di costa in questa fase. L'ing. Marini evidenzia però che le fasi successive di attuazione del PRP interesseranno dette aree costiere come previsto dai programmi statali per la realizzazione della viabilità del porto di Fiumicino e delle casse di colmata del I Lotto Funzionale.

La seconda criticità è relativa alla rotatoria di progetto su Via Coccia di Morto, che dal parere della Commissione della Riserva SLR prevede una traslazione verso mare di ca 100m, anche questa difficilmente attuabile perché andrebbero realizzati comunque due rami di collegamento che farebbero perdere il connotato di regolazione della viabilità alla rotatoria stessa e quindi di sicurezza su Via di Coccia di Morto. Lo svincolo su Via di Coccia di Morto sarebbe pericoloso e l'impatto ambientale a nostro vedere non migliora in modo importante per la fascia della Riserva, andando a svilire l'obiettivo stesso della prescrizione formulata dalla Riserva SLR.

Abbiamo quindi valutato possibili alternative, tra le quali realizzare lo "svincolo allungato", quasi un'ellisse, del Programma Integrato Pesce Luna, in cui rimane un'ampia area centrale verde.

L'obiettivo è contemperare il giusto criterio di salvaguardia del paesaggio in questa fase e nel contempo necessariamente tenere in considerazione la fattibilità tecnica, soprattutto nell'ottica della sicurezza stradale e degli impatti che la viabilità di cantiere induce necessariamente sulle attività già presenti in ambito comunale (come quella dell'ecocentro).

Si auspica pertanto di trovare in questa sede una soluzione condivisa in modo di poter procedere con la realizzazione del I stralcio portuale, che come detto è un'opera pubblica importante e finanziata dallo Stato, che deve per questo essere appaltato entro il mese di maggio, pena la perdita del finanziamento.

A seguito di incontri intercorsi col Comune è stata valutata l'impossibilità di approvare un progetto che, per tutto quanto sopra, risulta allo stato non realizzabile.

Interviene l'ing. **Guidi** (vengono visualizzate le slide), che condivide il parere della Soprintendenza soprattutto per quanto riguarda le prescrizioni lato mare, confermando che una soluzione sicuramente si trova. Entra nel merito invece dell'innesto su via Coccia di Morto. Ricorda che la prima rotatoria è stata voluta dal CSLLP in sede di approvazione del progetto definitivo del I Lotto del Nuovo porto Commerciale di Fiumicino, di diametro di 50 m, perché i flussi di traffico della via sono importanti, se si tiene conto che si tratta dell'unica strada che consente ai 50.000 abitanti del Comune di spostarsi verso nord. Non può essere una strada regolata con impianti semaforici, dal punto di vista della sicurezza evidenzia che si sono verificati incidenti mortali, decessi, situazioni delicate, va pertanto tenuto conto di questa problematica. Urbanisticamente il Programma Integrato Pesce Luna prevede uno svincolo allungato, non una rotatoria che ingombra la fascia della zona 2 della Riserva, ma si allarga a 150 m dal canale (ex Galasso), iscritto nelle acque pubbliche. Spostare la rotatoria sull'innesto di via del Pesce Luna prevede di entrare fortemente nella pineta di Coccia di Morto, zona a Tutela Integrale della riserva (zona 1), mentre più a sud siamo in area a Tutela limitata, più gestibile per il Piano di Gestione della riserva (zona 2). Ribadisce che se la rotatoria a 200 m più in basso, come dice nel parere la Commissione della Riserva, costituisce una cesura al corridoio ecologico, la rotatoria posizionata più a nord, vicino alla pineta produce un blocco maggiore per la Riserva e di maggior impatto, per non parlare del mancato rimboschimento previsto in quell'area della Riserva stessa. Per il Comune l'innesto della viabilità di cantiere su via del Pesce Luna non è possibile, perché la rotatoria (posizionata in asse a Coccia di Morto e non leggermente spostata come da progetto presentato, proprio per prendere minor area della pineta), andrebbe sul canale, e pertanto interromperebbe ancora di più il corridoio ecologico. In quest'area

difficilmente si può vedere una compatibilità sotto il profilo ambientale che garantisca la continuità degli attraversamenti faunistici, del corridoio ecologico che verrebbe fortemente minato.

Anche il Comune, quale Ente Gestore per la parte della Riserva nel territorio di Fiumicino non può dare parere favorevole alla rotatoria all'innesto su via del Pesce Luna. Via di Coccia di Morto va toccata il meno possibile pertanto il Comune tende ad orientarsi a porre sul tavolo la soluzione dello "svincolo allungato" del Programma Integrato P.L, che nel 2019 ha ricevuto il parere paesaggistico favorevole con la prescrizione che tutte le opere di urbanizzazioni approvate in Conferenza di Servizi nel 2011/12 saranno sottoposte all'acquisizione dell'aggiornamento del parere paesaggistico. Oggi bisogna trovare una soluzione minimale, lasciare Via Coccia di Morto a 2 corsie, con lo svincolo allungato sempre a 2 corsie e non 4, che dal punto di vista della riserva consente gli attraversamenti ecologici e di avere delle aree di stazionamento lungo il canale, che poi risulta essere il vero collegamento ecologico della riserva (aironi, ecc). Sicuramente diventa problematico l'attraversamento della fauna, e anche se questa soluzione ha un maggior costo trova però anche il consenso del Consorzio del Pesce Luna, già formalizzato al Comune con una nota.

Per il resto del tracciato nulla osta alle altre modifiche proposte, una soluzione vale l'altra, senza dimenticare che la realizzazione del porto presuppone poi il tombamento, cioè la realizzazione delle casse di colmata a mare.

Con la rotatoria innestata su via del Pesce Luna andiamo propria a stare nel paesaggio naturale di continuità, in sede di Via del Porto e di CdS del Programma Integrato Pesce Luna, era stata chiesta la fascia verde "cuscinetto" per la pineta di Coccia di Morto, di 200 mt a sud. Via del Pesce Luna è una strada stretta già frequentata dai camion del servizio di igiene urbana comunale, con un fosso che le corre lateralmente, le sezioni e le geometrie di tracciamento sono completamente fuori dal poterla considerare una viabilità di accesso al porto. Via del Pesce Luna è una viabilità stretta su tutto il suo percorso (6/7 metri al massimo).

La strada sulla costa diventava centrale per il porto, nella sua futura realizzazione, ma anche per il Comune va bene da questo lato accedere a via della Pesca, con un impatto minore sulla costa per questa fase. In questa zona una soluzione si trova, una soluzione vale l'altra, con necessari adeguamenti per l'uso che ne sarà fatto al fine di ampliare le carreggiate in quanto sia Via del Pesce Luna che Via della Pesca sono strade strette.

Per riassumere si ribadisce che l'innesto su via del Pesce Luna da Coccia di Morto sia impossibile, e pertanto diventerebbe un incrocio estremamente pericoloso. Più a sud lo svincolo allungato genera dal punto di vista ambientale dei vantaggi ed una soluzione meno impattante della rotatoria, la rotatoria dall'altro canto è la soluzione più semplice ed efficace per la regolazione (il rallentamento) del traffico, dove anche se c'è il limite di velocità di 70 km ci sono stati molti incidenti. La ciclabile realizzata lato canale, verso la recinzione dell'aeroporto, ha allontanato almeno i ciclisti che percorrevano Coccia di Morto quale unica viabilità verso nord, contenendo i rischi. Ma rimane una strada estremamente trafficata e quindi pericolosa.

Interviene l'**arch. Sgalambro** il quale comunica con piacere che le indicazioni siano state recepite e prende atto del fatto che l'innesto su via del Pesce Luna non si possa realizzare. In merito al tratto

che va dalla prima rotatoria alla seconda rappresenta quindi che ci si può adeguare alla viabilità prevista dall'approvazione del PRP del 2012 e del Programma Integrato Pesce Luna. Rimane aperto il punto sul tipo di soluzione tecnica per l'innesto, tra la rotatoria e lo svincolo allungato. Prende atto con piacere che è stata recepita l'indicazione della Soprintendenza e allo scopo va a precisare che per l'ultimo tratto lato mare si richiede di proseguire su via della Pesca, salvaguardando anche il secondo ulteriore tratto della costa, girando verso mare più a sud (tra le abitazioni e la Raffineria di Roma).

Interviene l'**ing. Guidi** che evidenzia la necessità di verificare e fare dei sopralluoghi per verificare gli spazi, ma in linea di massima la richiesta appare fattibile.

L'**arch. Sgalambro** ritiene che sia un'occasione per riqualificare la viabilità esistente che rimarrà anche al termine del cantiere, migliorare la sede stradale è un risultato auspicabile sia per la tutela del paesaggio, sia per la tutela della costa.

L'**ing. Marini** ritiene condivisibile la richiesta della Soprintendenza e si procederà quindi con i necessari approfondimenti per trovare la soluzione alla prosecuzione su via della Pesca da Via del Pesce Luna a sud della seconda rotatoria, limitando ulteriormente la realizzazione in questa fase della viabilità a mare. Si procederà quindi a riqualificare la viabilità esistente; va tenuto in considerazione che vi sarà un maggiore impatto della circolazione dei mezzi di cantiere in questa fase, almeno per un paio di anni, che poi andrà ovviamente a scemare, ma rimarrà il beneficio di una viabilità riqualificata. Quando poi si realizzerà il I lotto del porto, considerando un orizzonte temporale di medio termine (5 anni) si realizzerà la viabilità definitiva.

L'**arch. Sgalambro**, segnala due aspetti: apprezza l'intenzione di non far interferire la viabilità di cantiere con quella comunale, ma il disagio dei cantieri in generale (metropolitana di Roma, sopraelevata, ecc) viene alla fine ben tollerato dalla cittadinanza in quanto al termine dei lavori usufruisce di una viabilità migliore anche a fronte della salvaguardia della costa. In buona sostanza si cerca di ottenere il massimo scopo con il minor impatto, quale scopo primario di tutela dell'ambiente a cui è preposta la Soprintendenza. Si riserva di valutare la migliore soluzione tra quelle proposte dal comune, la rotatoria o lo svincolo di diversa conformazione.

L'**ing. Marini** condivide l'obiettivo di limitare ad oggi l'impatto sul territorio, sottolineando comunque l'aspetto che la viabilità proposta lungo il tratto di mare in questione ricalcava comunque quanto previsto per la viabilità nella fase successiva di attuazione di PRP (I Lotto funzionale), ma siccome l'orizzonte temporale non è in effetti così prossimo (qualche anno ancora per la fase successiva), si condivide la decisione. Si approfondirà ovviamente ogni aspetto tramite sopralluoghi specifici, ma si ritiene fattibile intervenire su quell'ambito come indicato dalla Soprintendenza e quindi eliminare l'ulteriore tratto di viabilità a mare.

Interviene l'**archeologa Cafara** per l'area di Fiumicino sottolineando che era stato espresso parere con assistenza archeologica in corso d'opera se si interveniva sulla viabilità esistente con piccoli interventi, se si realizza una nuova viabilità dobbiamo intervenire con l'archeologia preventiva come da art. 25, del D. Lgs n. 50/2016 per un'opera pubblica.

L'ing. **Guidi** conferma che si è sempre reso disponibile ad eseguire sondaggi, trincee, ecc. anche in aree senza vincoli archeologici, è una cosa ordinaria e doverosa. Ha remore sul passaggio sulla viabilità esistente, a ridosso delle case, ma si può accogliere favorevolmente l'indicazione della Soprintendenza. Bisogna trovare il punto preciso dove connettere via della Pesca a via del Pesce Luna.

Per quanto riguarda lo svincolo quello che proponiamo è quello già previsto dal programma integrato, con conformazione allungata ed evidenza che all'interno è previsto di arredare e attrezzare il corridoio ecologico, nel Programma Integrato è prevista una collina artificiale sul tracciato ferroviario ancora da definire (per la prescrizione della Via del Porto commerciale da attivare in fase di esercizio nel suo assetto finale), per schermare la pista 1, e per garantire una buona dotazione di verde e ripristinare una connotazione del porto di Claudio.

Si propone quindi di valutare questa nuova soluzione, chiamiamola "a svincolo", in cui però si prevede di realizzare solo 2 corsie, con 2 collinette verdi, fare uno studio specifico per gli attraversamenti faunistici e garantire gli stazionamenti faunistici (istrici, nutrie, volpi, rettili), si alleggerirebbe quindi la pressione sul canale allontanando via di Coccia di Morto, sarebbe un nuovo impianto ma di ripristino che consente zone rifugio, zone cuscinetto, anche da un punto di vista vegetazionale. La dimensione di questo spazio è quella giusta per ripristinare in maniera naturale la macchia mediterranea, si rinaturalizza da solo, mentre la rotatoria potrebbe occludere la visibilità se arredata con vegetazione, queste considerazioni sopra vengono formulate più da Ente Gestore che da Comune di Fiumicino.

L'arch. **Bragalli** interviene ringraziando il Comune perché quella fascia è rimasta l'unico corridoio ecologico di questa area del quadrante ovest, il Comune ha investito per il mantenimento e la valorizzazione del corridoio ecologico anche con la pista ciclabile.

L'ing. **Marini** prende atto delle valutazioni del Comune e della Riserva, sarebbe una soluzione più leggera di un progetto già valutato favorevolmente nel 2019.

L'ing. **Guidi** precisa che si tratta di un progetto valutato nel 2010-11-2012 in CdS dal punto di vista paesaggistico, e nel 2019 le previsioni del Piano sono state ricondotte a quelle della VIA fatte nel passato (interregno VIA-VAS) e il parere della Regione come Paesaggio e Urbanistica ha confermato le previsioni del piano prescrivendo che in fase attuativa venissero aggiornate le autorizzazioni sia sulla parte edilizia che sulle opere di urbanizzazione ai sensi dell'art. 146 del Codice dei Beni Culturali. Il piano è stato assoggettato al parere paesaggistico con CdS, pertanto il paesistico è delegato al Comune e il rapporto è diretto tra Comune e Soprintendenza. La soluzione la vediamo tutti di buon occhio: la rotatoria "secca" da ingegnere è migliore dal punto di vista del traffico e dei costi, ma lo "svincolo" allungato dal punto di vista ambientale realizza un intervento definitivo, migliorabile nel futuro ma non da demolire.

Interviene il **Dott. Gentili**, RL, che conferma il parere espresso nel caso in cui il progetto rimanga conforme alla pianificazione esistente, come dichiarato dal Comune ed in tal caso rimane materia sub-delegata al Comune. In caso di variante si dovrà rivedere il parere e le valutazioni saranno fatte sulla nuova viabilità proposta.

Interviene il Presidente della Commissione Riserva **Dott. Rutigliano**, intervenuto in conferenza più tardi, che rimanda e si affida a quanto detto dall'arch Bragalli.

L'**arch. Bragalli** ribadisce che lo svincolo allungato ha un impatto meno di rottura sul corridoio ecologico rispetto alla rotatoria precedentemente presentata, bisogna collegare la zona di interesse con la viabilità ma con il minor impatto. Essendo la soluzione meno impattante a questo punto si può procedere con questa.

Il **Dott. Rutigliano** e l'**arch. Bragalli** sintetizzano pertanto la posizione della Riserva del Litorale Romano, esprimendo il parere di massima favorevole a questa nuova soluzione che impatta meno sul corridoio ecologico.

L'**ing. Guidi** propone di redigere uno studio faunistico vegetazionale dell'area che corredi e completi la parte paesaggistica di questo progetto.

Il **Dott. Rutigliano** chiede pertanto di ricevere la documentazione relativa agli approfondimenti proposti ed indicati anche dall'arch. Bragalli.

L'**arch. Sgalambro**, evidenzia pertanto che lo "svincolo" è in sintonia con il progetto approvato, e richiede se fosse possibile realizzare dei collegamenti, per esempio sottopassi, per creare la continuità del verde e gli attraversamenti faunistici.

L'**arch. Sgalambro**, conferma che se si protende per lo svincolo allungato lo spazio interno, la zona interna che si verrebbe a creare, data la sua notevole dimensione debba essere valorizzata mantenendone l'integrità inerente agli aspetti vegetazionali e naturalistici, oltreché di quelli relativi alla eventuale fruizione. Pertanto deve essere predisposto un intervento di architettura paesaggistica che consenta di mantenere la continuità degli attraversamenti e dello stesso paesaggio, mediante ad esempio colline artificiali o abbassamenti di quota del tracciato stradale.

L'**arch. Bragalli** evidenzia che sarebbe auspicabile ma i costi aumenterebbero molto.

L'**ing. Guidi** conferma che i costi aumenterebbero con i sottopassi anche per la manutenzione, che siamo vicini al mare e alla falda molto alta, una collina artificiale verrebbe alta 6-7 m. L'area interna allo svincolo sarà ca 3 ettari di terreno. Si potrebbero fare delle trincee, delle piccole colline con attraversamenti in quota. Si potrebbero fare dei tombini come previsto dal progetto del Pesce Luna o passaggi sopraelevati, tenendo conto però che dovendoci passare i mezzi di cantiere potrebbero venire elevati. Si potrebbero invece fare delle trincee e delle colline con attraversamenti in quota invece che sotto.

L'**arch. Sgalambro**, chiede infine le dimensioni della seconda rotatoria di progetto.

L'**ing. Guidi** interviene affermando che sarà di 25 m circa, è stata richiesta espressamente dal Comune e serve per ricucire la viabilità col centro di raccolta dei rifiuti e limitare il traffico.

Terminati tutti gli interventi, l'**ing. Marini** riassume l'esito di quanto convenuto durante i lavori della Conferenza, come di seguito esposto:

il progetto definitivo posto all'attenzione della Conferenza di Servizi dovrà essere rielaborato per poter redigere il progetto esecutivo che recepisca tutte le indicazioni e prescrizioni formulate dagli enti intervenuti, rispettando quanto segue:

- lo svincolo su via di Coccia di Morto dovrà essere il più possibile conforme alla soluzione del Programma Integrato Pesce Luna, ed in particolare il progetto esecutivo dovrà essere corredato di uno studio faunistico vegetazionale e di continuità della fascia verde, degli elaborati archeologici (affinché sia rispettato l'art 25 del D. Lsg. n.50/2016, archeologia preventiva) e dovrà adottare soluzioni che consentano di mantenere il più possibile la continuità del corridoio ecologico;
- venga mantenuto il tracciato che va dalla prima alla seconda rotatoria;
- sarà eliminato tutto il ramo del tracciato della viabilità che va sulla costa, andandosi a ricongiungere, dopo la seconda rotatoria, da via del Pesce Luna a via della Pesca, adeguando e riqualificando la viabilità esistente anche per i mezzi di cantiere.

I presenti concordano.

L'ing. Marini chiude pertanto la Conferenza di Servizi con le prescrizioni sopra riportate da recepire nel progetto esecutivo. Questo verrà quindi sviluppato, congiuntamente al Comune di Fiumicino, come fatto sino ad oggi, e verrà quindi trasmesso all'attenzione della Soprintendenza e della Commissione della Riserva come ottemperanza alle prescrizioni intervenute in questa sede, in modo tale che si possa battezzare il progetto esecutivo e procedere utilmente sia con i lavori di realizzazione delle opere di I stralcio del porto commerciale, sia con la realizzazione di una viabilità che rispetta la pianificazione comunale e portuale, è ben inserita nel contesto urbano cittadino e che, anche dopo aver chiuso i lavori del I stralcio, rimarrà un buon intervento a beneficio del territorio, costituendo un buon esempio di impiego dei fondi pubblici a disposizione per la realizzazione del porto, che, si ribadisce, l'AdSP è obbligata ad impegnare comunque entro il mese di maggio 2022.

Nell'atto finale di chiusura della Conferenza si terrà ovviamente conto dei pareri già trasmessi ed acquisiti.

La Conferenza di Servizi si chiude alle ore 12,25.