

UOR-Area: Area Tecnica

Ufficio: Ufficio Progetti

RPA: Dott. Ing. Maurizio Marini

Estensore: MG

Classifica: 200 7- 007.005.002/ 000001/ ID 821103

Allegati N.: 5

Fax Ufficio Prot.: 0766-366243



A.P. Civitavecchia - PORTILAZIO

Prot. **0019681** del 13/12/2013 ore 11:50:27

Tit. 007.005.002

Registro: U

Consegnata via PEC **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

c.a **Direttore Generale Dott. Mariano Grillo**

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

fax. 06.57223040

Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

c.a **Ing. Carlo Riggio**

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma

fax.06.57225994

Consegnata via PEC **COMMISSIONE RISERVA NATURALE
STATALE DEL LITORALE ROMANO**
c/o Comune di Roma - Dipartimento X

c.a **Presidente Dott. Paolo Puntoni**

Circonvallazione Ostiense, 191 - 00154 Roma

protocollo.ambienteprotezionecivile@pec.comune.roma.it

fax.06.671071254

**MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA'
CULTURALI**

Consegnata via PEC **Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanea**

c.a **Direttore Dott.ssa Maddalena Ragni**

Via di San Michele, 22 - 00153 Roma

mbac-dq-pbaac@mailcert.beniculturali.it

fax 06.67234404

Servizio IV Tutela e qualità del Paesaggio

c.a **Dirigente Arch. Roberto Bianchini**

c.a **RUP Arch. Maria Maddalena Alessandro**

fax 06.67234416

Consegnata via PEC **Direzione Regionale per i Beni Culturali e
Paesaggistici del Lazio**

c.a **Responsabile Arch. Federica Galloni**

Via di San Michele, 22 00153 Roma

mbac-dr-laz@mailcert.beniculturali.it

fax.06.58434787-4010

Consegnata via PEC **Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici delle Province di RM- FR- LT-RI-VT**

c.a **Soprintendente Arch. Giorgio Palandri**

RUP Arch. Azzurra Sylos Labini

Via Cavalletti, 2 00186 Roma

mbac-sbap-laz@mailcert.beniculturali.it

fax.06.69941234

www.portidiroma.it

00053 Civitavecchia
Molo Vespucci, snc
tel. 0766 366 201
fax 0766 366 243

00054 Fiumicino
Piazzale Mediterraneo, snc
tel. 06 65047931
fax 06 6506839

04024 Gaeta
Lungomare Caboto
tel. 0771 471096
fax 0771 712664

UOR-Area: Area Tecnica
Ufficio: Ufficio Progetti
RPA: Dott. Ing. Maurizio Marini
Estensore: MG
Classifica: 200 7- 007.005.002/ 000001/ ID 821103
Allegati N.: 5
Fax Ufficio Prot.: 0766-366243

Consegnata via PEC **Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici per il Comune di Roma**
c.a. **Direttore Arch. Maria Costanza Pierdominici**
Via di San Michele, 17 00153 Roma
mbac-sbap-rm@mailcert.beniculturali.it
fax 06.5883340

Consegnata via PEC **Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici
di Roma ed Ostia**
c.a. **Soprintendente Dr.sa Mariarosaria Barbera**
P.za dei Cinquecento, 67 Roma
mbac-ssba-rm@mailcert.beniculturali.it
fax. 06.48903504

Consegnata via PEC **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI**
Direzione Generale per i Porti
c.a. **Direttore Generale Dr. Cosimo Caliendo**
Viale dell'Arte 16 - 00144 Roma
dq.porti@pec.mit.gov.it
fax. 06.59084307

Consegnata via PEC **Direzione Generale per il Trasporto Marittimo e
per Vie D'acqua Interne**
c.a. **Direttore Generale Dr. Enrico Maria Pujia**
Viale dell'Arte 16 - 00144 Roma
dq.tm@pec.mit.gov.it
fax. 06.59084282

Consegnata via PEC **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di
Porto**
c.a. **Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Capo
(CP) Felicio Angrisano**
Viale dell'Arte, 16 - 00144 Roma
cqcp@pec.mit.gov.it
fax. 06.59648244

Consegnata via PEC **DIREZIONE MARITTIMA
DI CIVITAVECCHIA**
c.a. **CV (CP) Giuseppe Tarzia**
Calata Laurenti n. 16 - 00053 Civitavecchia (RM)
cp-civitavecchia@pec.mit.gov.it
fax. 0766.366415

Consegnata via PEC **CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA**
c.a. **C.V. (C. P.) Lorenzo Savarese**
V.le Traiano, 37 - 00054 Fiumicino (RM)
cp-romafiumicino@pec.mit.gov.it
fax. 06.65617303

www.portidiroma.it

00053 Civitavecchia
Molo Vespucci, snc
tel. 0766 366 201
fax 0766 366 243

00054 Fiumicino
Piazzale Mediterraneo, snc
tel. 06 65047931
fax 06 6506839

04024 Gaeta
Lungomare Caboto
tel. 0771 471096
fax 0771 712664

UOR-Area: Area Tecnica
Ufficio: Ufficio Progetti
RPA: Dott. Ing. Maurizio Marini
Estensore: MG
Classifica: 200 7- 007.005.002/ 000001/ ID 821103
Allegati N.: 5
Fax Ufficio Prot.: 0766-366243

Consegnata via PEC **REGIONE LAZIO**

**Direzione Regionale territorio, urbanistica,
Mobilità e Rifiuti**

c.a **Direttore Arch. Manuela Manetti**
Viale del Tintoretto, 432 – 00142 Roma
protocollo-territorio@regione.lazio.legalmail.it
fax. 06.51688859

Area Porti e Trasporto Marittimo

c.a **Direttore Arch. Roberto Fiorelli**
fax . 06.51689305

**Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e
Politiche Abitative**

c.a **Direttore Dott. Raniero De Filippis**
Viale del Tintoretto, 432 – 00142 Roma
protocollo-territorio@regione.lazio.legalmail.it
fax. 06.51689261

**Dipartimento Istituzionale e Territorio
Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e
Politiche Abitative – Area Valutazione Impatto
Ambientale**

c.a **Direttore Dr. Paolo Menna**
Viale del Tintoretto, 432 – 00142 Roma
fax.06.51689478

A.R.D.I.S.

Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo

c.a **Direttore Dott. Ing. Mauro Lasagna**
Via Monzambano, 10 – 00185 Roma
protocollo-territorio@regione.lazio.legalmail.it
fax. 06.4455744

Consegnata via PEC **AGENZIA DEL DEMANIO - Filiale Lazio**

c.a. **Direttore Dr. Renzo Pini**
Via Piacenza, n. 3 - 00184 ROMA
AgenziaDemanio@pce.agenziademanio.it
fax. 06.48024211

Consegnata via PEC **AUTORITA' DI BACINO DEL FIUME TEVERE**

c.a **Segretario Generale Dott. Ing. Giorgio Cesari**
Via Bachelet, 12 - 00185 Roma
postacertificata@abtevere.postecert.it
fax. 06.49249300

www.portidiroma.it

00053 Civitavecchia
Molo Vespucci, snc
tel. 0766 366 201
fax 0766 366 243

00054 Fiumicino
Piazzale Mediterraneo, snc
tel. 06 65047931
fax 06 6506839

04024 Gaeta
Lungomare Caboto
tel. 0771 471096
fax 0771 712664

UOR-Area: Area Tecnica
Ufficio: Ufficio Progetti
RPA: Dott. Ing. Maurizio Marini
Estensore: MG
Classifica: 200 7- 007.005.002/ 000001/ ID 821103
Allegati N.: 5
Fax Ufficio Prot.: 0766-366243

Consegnata via PEC **PROVINCIA DI ROMA**
**Dipartimento VI – Governo del Territorio e della
Mobilità – Serv III – Mobilità, Trasporti e
Infrastrutture**

c.a. **Dr. Giampiero Orsini**
Via di Villa Pamphili, 84 – 00152 Roma
I° Padiglione
urp@pec.provincia.roma.it
fax. 06.67664551

Consegnata via PEC **COMANDO NAZIONALE VVF**
DIREZIONE REGIONALE LAZIO

c.a. **Direttore Dott. Ing. Domenico Riccio**
Via San Giovanni Eudes, 63 – 00163 (RM)
dir.lazio@cert.vigilfuoco.it
fax. 06.66179601

Consegnata via PEC **COMANDO PROVINCIALE ROMA VVF**

c.a. **Comandante Dott. Ing. Massimiliano Gaddini**
Via Genova, 3/a - 00184 Roma (RM)
com.roma@cert.vigilfuoco.it
fax. 06.4672293

Consegnata via PEC **COMUNE DI ROMA**

c.a. **Sindaco Ignazio Marino**
Via Del Campidoglio 1 - 00186 Roma
protocollo.gabinettosindaco@pec.comune.roma.it
fax 06.6784239

Consegnata via PEC **Dipartimento Tutela Ambientale e del verde -
Direzione Promozione e Tutela Qualità
Ambientale**

c.a. **Dirigente Dr. Bruno Cignini**
Circonvallazione Ostiense, 191 – 00154 Roma
protocollo.ambienteprotezionecivile@pec.comune.roma.it
fax. 06.671072668

Consegnata via PEC **COMUNE DI FIUMICINO**

c.a. **Sindaco Esterino Montino**
Via Portuense, 2496 - 00054 Fiumicino (RM)
protocollo.generale@comune.fiumicino.rm.gov.it
fax 06.65210427

www.portidiroma.it

00053 Civitavecchia
Molo Vespucci, snc
tel. 0766 366 201
fax 0766 366 243

00054 Fiumicino
Piazzale Mediterraneo, snc
tel. 06 65047931
fax 06 6506839

04024 Gaeta
Lungomare Caboto
tel. 0771 471096
fax 0771 712664

UOR-Area: Area Tecnica
Ufficio: Ufficio Progetti
RPA: Dott. Ing. Maurizio Marini
Estensore: MG
Classifica: 200 7- 007.005.002/ 000001/ ID 821103
Allegati N.: 5
Fax Ufficio Prot.: 0766-366243

e p.c. Soc. Coop. MOTONAVI ANDES NEGRINI

Via San Giorgio, 2 – 46100 Mantova

fax. 0376.360869

Dr. Prof. Claudio Mocchegiani Carpano

Via Giuseppe Dezza, 20 - 00152 Roma

fax. 06.58434722

ATP S.r.l. Ambiente Trasporti Progettazione

Via Ludovico Savoia, 18 – 00185 Roma

fax. 06.7008759

OGGETTO: Porto canale di Fiumicino – “Studio delle condizioni di fattibilità per l’istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone”_Trasmissione Verbale Conferenza di Servizi del 23.10.2013.

Rif. note prot. n. 12535 del 22.07.2013, prot. n. 14898 del 13.09.2013, prot. n. 15688 del 30.09.2013 (via PEC) e prot. n. 16439 del 15.10.2013 (via PEC). Prot. n. 17950 del 15.11.2013 a Regione Lazio.

In riferimento alla Conferenza di Servizi relativa allo “Studio delle condizioni di fattibilità per l’istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone”, tenutasi il 23.10.2013 presso la sede dell’Autorità Portuale di Fiumicino, si trasmette il verbale della stessa ed i pareri ad oggi pervenuti.

Questa Amministrazione attenderà eventuali ulteriori pareri fino al 20.12.2013, prima di adottare la deliberazione di chiusura della Conferenza di Servizi.

Con l’occasione si porgono distinti saluti.

www.portidiroma.it

00053 Civitavecchia
Molo Vespucci, snc
tel. 0766 366 201
fax 0766 366 243

00054 Fiumicino
Piazzale Mediterraneo, snc
tel. 06 65047931
fax 06 6506839

04024 Gaeta
Lungomare Caboto
tel. 0771 471096
fax 0771 712664

IL PRESIDENTE

Dr. *F. Pasqualino Monti*



VERBALE

CONFERENZA DI SERVIZI 23.10.2013

Stazione Marittima P.le Enrico Molinari,
già P.le Mediterraneo

Oggetto: “Studio delle condizioni di fattibilità per l’istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone”

Il Presidente dell’Autorità Portuale Dr. Pasqualino Monti, verificata la presenza dei rappresentanti di tutti gli Enti, apre la conferenza di servizi alle ore 10,30.

Introduce il progetto in esame, inserendolo nel più ampio contesto del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino. Il Piano Regolatore Portuale approvato con Deliberazione della Regione Lazio nel 2012, prevede la costruzione a nord dell’attuale banchina di riva destra idraulica, del nuovo porto commerciale di Fiumicino. L’Autorità Portuale ha redatto, nell’arco di un anno e mezzo uno studio di fattibilità e poi un vero e proprio Piano Industriale, per avere approvato dalla Banca Europea degli Investimenti, il finanziamento connesso alla realizzazione delle opere previste. Due anni fa è stata appaltata la progettazione alla società Acquatecno, che oggi sta progettando in via definitiva il nuovo scalo. La procedura per l’ottenimento dei fondi è quasi alla firma della delibera, e l’Autorità Portuale è in attesa che il Ministero dell’Ambiente comunichi una scheda sulle prescrizioni di impatto ambientale alla Comunità Europea.

Il Presidente dell’Autorità Portuale dà atto del fatto che su Fiumicino si stia per costruire il primo porto commerciale dall’unità d’Italia. L’idea nasce da lontano ma soprattutto dalla sinergia della volontà con il Comune di Fiumicino, di portare il turn-around delle crociere, destinando una grande banchina ad ospitare due navi da crociera, e nel 2016 portare tutto il turn-around del traffico che va su Barcellona, con gli accordi che sono stati già chiusi in fiera a Miami sia nel 2012 che nel 2013, e quindi avere la possibilità di far partire un nuovo traffico imponente, capace di produrre delle ricadute in termini occupazionali e di sviluppo sia economico che di indotto, per il territorio di Fiumicino e per i territori circostanti.

Il progetto in esame si propone di affiancare al nuovo porto commerciale, qualcosa di diverso, attraverso la valorizzazione dei beni culturali presenti sul territorio di Fiumicino e di sviluppare quell’economia che deriva dal turismo crocieristico.

Si è pensato che risalire il Tevere fino all’ex Arsenale Pontificio al centro di Roma, destinare questo a terminal turistico, in collaborazione con i Beni Culturali, ristrutturando l’edificio e valorizzandolo, possa far sì che si crei quel mix straordinario di innovazione enogastronomica e culturale, che possa offrire un’opportunità straordinaria da cogliere.

Lo studio in esame è stato redatto per verificare la fattibilità della navigazione del tratto di Tevere che va dalla foce all’ex Arsenale Pontificio, e poter strutturare quel servizio di battellaggio per coloro che vogliono andare a Roma per visitarne le meraviglie storico-archeologiche, o proporre

altri percorsi nel contesto di Fiumicino altrettanto importanti quali l'Oasi di Traiano, i vicini resti archeologici, la necropoli di Porto e Ostia Antica.

Nell'augurarsi che la Conferenza di Servizi possa avere esiti positivi per far sì che si possa arrivare in tempi brevi all'attivazione delle procedure, affinché la realizzazione del porto e l'attivazione del servizio di navigazione per Roma, possano procedere di pari passo, il Presidente introduce un breve video che illustra il progetto e gli obiettivi.

Terminato il video il Presidente aggiunge e sottolinea, che il Porto Commerciale di Fiumicino prevede anche la costruzione della darsena pescherecci, realizzazione che consentirà di liberare il canale mettendo in sicurezza le imbarcazioni che oggi lo frequentano.

Il Presidente dell'Autorità Portuale dà la parola al Sindaco di Fiumicino, Esterino Montino.

Il Sindaco sottolinea che questa Conferenza di Servizi è una grande occasione per far fare un salto di qualità a questa area strategica, per le motivazioni già evidenziate dal Presidente, quali le potenzialità enormi del quadrante ovest dell'area metropolitana romana, e i suoi vasti giacimenti sotto gli aspetti archeologici e ambientali.

Anche il Comune vuole fare la sua parte e rendere più agevole questo progetto per la navigazione. Uno dei primi obiettivi del recente insediamento e sul quale il Comune sta lavorando è la realizzazione nel minor tempo possibile, del sottopasso che attraverserà il canale di Fiumicino al posto del Ponte 2 Giugno. Ponte che creerebbe una strozzatura proprio per la navigazione visti i problemi che, quale vecchia struttura potrebbe avere, oltre ad essere un giusto intervento per la città di Fiumicino.

Sono stati già effettuati una serie di sondaggi che stanno dando buoni risultati e, con la soprintendenza al momento si sta procedendo con l'analisi dell'area interessata sulla Portuense, per individuare ed evitare aree archeologiche. Trovata la soluzione migliore, l'opera di realizzazione del sottopasso riveste grande importanza.

Il Porto Commerciale è una grande opportunità per il Comune di Fiumicino, è una grande occasione e al momento dell'arrivo della prima nave da crociera bisognerà far in modo di avere una città riprogettata, pronta, ospitale ed attrattiva per i turisti. Riprogettare e riqualificare le aree a terra, la darsena, i capannoni anche effettuando alcune demolizioni, per ridefinire gli spazi. Con interventi consistenti si possono rendere di qualità le aree circostanti la nuova realizzazione portuale.

Il Sindaco ha fiducia nel fatto che si possano dare pareri e considerazioni positive a questo progetto, per mettere un punto fermo a questa prima fase, concludere un processo che dura da molto tempo, e poter poi procedere con le fasi successive.

Il Presidente dell'Autorità Portuale lascia la parola ai tecnici che illustrano lo studio di fattibilità.

L'ing. Anzio Negrini, della Soc. Motonavi Andes Negrini espone i motivi che hanno permesso di formulare questa prima ipotesi di fattibilità. La società si occupa da oltre 400 anni di navigazione fluviale. La Società ha pertanto cercato di trasferire allo studio in esame, l'esperienza acquisita nell'esercizio della navigazione nell'area che al momento è la più attiva, dal punto di vista industriale e turistico d'Italia, la direttrice Pavia-Venezia che abbraccia il 33 % del prodotto interno lordo italiano e che ospita il 28 % della popolazione residente: il bacino del Po. I progettisti hanno quindi cercato di trasferire gli elementi fondanti della necessità di frequentare un corso d'acqua naturale.

Oltre agli aspetti quali la presenza in questa area di molteplici eccellenze ambientali e archeologiche e come ha detto il presidente, enogastronomiche importantissime per il turismo internazionale, sono stati approfonditi tre elementi: la sicurezza dell'esercizio della navigazione, requisito indispensabile; una fruizione di tipo dolce, soft, e la compatibilità con due istanze, la prima, legata al traffico turistico prodotto dalle navi da crociera, la seconda, la valenza che questa possibilità di trasporto può dare al decongestionamento della trafficata attività di superficie, presente sulla direttrice Fiumicino - Roma.

L'aspetto archeologico è stato approfondito con il Prof. Claudio Carpano Mocchegiani.

Altro aspetto analizzato è l'indicazione della tipologia del natante che meglio si presta alla navigazione: il primo è il basso pescaggio, il secondo elemento è la necessità di minimizzare il treno d'onde, il moto ondoso, con una tipologia di carena che possa minimizzare questo problema, (tipologia che la Società già utilizza), e terzo aspetto cercare di creare una imbarcazione priva di appendici rispetto alla carena stessa, e cioè fare in modo che, sia gli organi di propulsione che gli organi di governo siano tutti contenuti in un pescaggio minore/uguale al pescaggio massimo della carena stessa. Propulsione a jet, quindi, a reazione senza timone, senza linea d'asse e senza avere un'elica esposta al materiale in fluitazione che può essere presente in momenti di piena. Lo studio ha approfondito gli aspetti relativi ai limiti di navigazione tra minima magra e massima piena, affinché la stessa sia garantita per il massimo di giorni/anno. Si è scoperto che nelle condizioni di minima, il pescaggio richiesto dalla tipologia di imbarcazione proposta di un metro, è sempre garantito nel tronco interessato a valle dell'isola Tiberina. Per quanto riguarda i massimi, pur con profili importanti con portate piuttosto rare, si riesce ad avere il tirante d'aria sotto i ponti sufficiente a far transitare l'imbarcazione. L'interruzione prevista potrebbe essere massimo di 3-4 gg/anno.

Si è cercato di intervenire sui punti da sviluppare partendo dal crocierista, che facendo una breve passeggiata dalla banchina destinata all'ormeggio della nave da crociera, al battello fluviale può essere portato fino a Roma. Sono 7 i punti di imbarco e sbarco ipotizzati che vanno dal Porto Commerciale, fino al porto di Ripa Grande in prossimità dell'ex Arsenale Pontificio, passando per luoghi come il lago di Traiano, Ostia Antica, in prossimità del ponte Marconi, dove oltre alla fermata del metrò, si trova la Basilica di San Paolo fuori le mura, per poi arrivare al terminal di monte. I pontili, dopo l'esperienza dell'area alla foce del Mincio, sul Po, dove si verifica un'escursione idrometrica di oltre 12 m, sono stati facilmente proposti. Il pontile, montato su una sezione del Tevere, ha 2 galleggianti: uno fisso a terra con creazione di alloggiamento, una passerella di collegamento con il pontile a fiume, sul quale due galleggianti sono vincolati nella traslazione verticale, da due pali guida permanentemente fissi in alveo. La profilatura di quello che è lo slancio prodiero del pontile è fatta in modo da non fermare il materiale in fluitazione, con eventuale sgancio rapido, attraverso una cerniera, nei casi di emergenza. L'altezza dei pali guida è stata dimensionata per poter consentire l'ormeggio senza manutenzione e sorveglianza del pontile in caso di massima piena registrata. Questa tipologia di pontile oltre ad offrire la necessaria possibilità di accosto con ogni condizione idrometrica, ha il grande pregio di non avere bisogno di manutenzione e controllo, dall'esperienza della Società si può affermare che in otto anni non è mai stato necessario intervenire su un bullone o una carrucola. Tutto questo è stato messo insieme ad un'altra esigenza che è relativa alle presenze in alveo di quelli che sono trovanti: presenze portuali antiche, o opere di difesa spondale e/o pennelli repellenti, o altro che il fiume annovera nel tronco

indagato, e quindi la necessità di disporre di una segnaletica, che per le dimensioni trasversali medie del fiume è prevista di tipo galleggiante. La segnaletica proposta è conforme alla normativa europea, come è obbligatorio che sia. Le caratteristiche idrauliche finalizzate all'uso idroviario del fiume sono risultate più che accettabili. I tiranti d'aria sotto i ponti del Tevere, sono eccellenti, e non come sul Po, probabilmente in ricordo della navigazione che si spingeva dal mare verso l'entroterra.

Sono state fatte delle ipotesi circa la fruibilità, cioè l'utenza attesa, come richiesto dall'Autorità Portuale, partendo dal presupposto che il richiamo turistico di Roma, unito al terminal di un porto crocieristico è già rispetto all'area del Po, frequentata dalla Società, un valore inestimabile e nemmeno paragonabile, ma utilizzando il criterio della prudenza è stato redatta una bozza di business plan del progetto.

Il risultato è che il progetto ha una sua sostenibilità, ma la prima grande necessità è come sempre l'infrastrutturazione, tutto ciò che serve a far frequentare il luogo, deve essere garantito da una mano pubblica che ha interessi molteplici e che rispetto alla presenza antropica tenga conto di necessità più disparate.

Il Presidente dell'Autorità Portuale lascia la parola al Prof Claudio Mocchegiani Carpano, esperto in materia archeologica.

Il Prof. Mocchegiani considera l'archeologia preventiva per analizzare lo studio dello stato attuale. Il Tevere ha particolarità tipiche quali l'escavazione del fondale e quella delle variazioni dei percorsi. Le variazioni dei percorsi intervenuti nell'antichità, almeno quella documentata, quali ad esempio la più eclatante ad Ostia nell'alluvione del 1557, che ha cambiato completamente il percorso obliterando un'ansa del fiume, modificando totalmente la situazione.

Quindi il fiume passa su aree che possono essere aree archeologiche edificate e in altri punti su zone che non hanno interesse archeologico.

Altra situazione è legata alla tipologia dell'organizzazione della navigazione commerciale dell'antichità, sulla quale ci sarebbe da parlare una vita. In sintesi collegato con il porto, prima il porto fluviale più antico repubblicano di Ostia, (il tratto del Tevere originale), poi la costruzione del porto di Claudio e Traiano, (il canale artificiale di Fiumicino), collegato con un'intensa organizzazione fluviale, preferita ai percorsi terrestri. Questa, situazione nel momento in cui c'è l'abbandono della manutenzione del fiume in epoca romana, fa sì che il fiume cominci a portare detriti, con la conseguente e naturale obliterazione dei porti e l'avanzamento della riva.

Altro fenomeno è l'escavazione del fondale e principalmente dell'azione di erosione delle sponde da parte della corrente, in relazione alle grandi anse, o ci sono state grosse trasformazioni documentate o ci sono stati relativi spostamenti della riva. Nell'ansa a valle del Ponte Marconi, le strutture di fondazioni in conglomerato cementizio delle banchine portuali, necessarie per il trasbordo delle merci, con il fenomeno suddetto di traslazione in riva destra, dove c'è un avanzamento dell'acqua rispetto alla terra, ed in riva sinistra dove c'è un fenomeno di insabbiamento, si trovano oggi più centrali rispetto al canale di navigazione. Questo fenomeno va conosciuto e registrato, per tenerle in considerazione perché di ipotetico ostacolo alla navigazione e per tutelarle ove necessario. Altro fenomeno è quello della variazione del livello del fiume in media, soprattutto a seguito della realizzazione dei grandi sbarramenti a monte, si è innescato un fenomeno di escavazione dell'alveo fluviale e quindi un'emersione delle teste dei muri che sono in alcuni casi

o al centro o sulla riva a documentare l'esistenza di queste strutture. Tutto ciò andava verificato per validare ulteriormente, lo studio in esame. Sono stati analizzati, nei limiti del possibile e ricostruiti tutti gli interventi idraulici sulle golene, dal 1400 ai più recenti degli anni '30 da parte del Genio Civile per la rettificazione della larghezza del fiume sui 70 m. Altro fenomeno interessante è quello della presenza in alveo di reperti minuti archeologici, testimonianza della vita che si svolgeva sul fiume. A causa della stratificazione dello stesso, non c'è una stratificazione cronologica di interesse archeologico, ma c'è un accumulo di materiale che in caso di dragaggio deve essere raccolto con setaccio ad acqua. Questi sono tutti controlli che verranno specificati nei pareri della Soprintendenza.

Il Presidente dell'Autorità Portuale dà la parola al Direttore Marittimo Comandante Tarzia e ringrazia il Comandante Savarese del porto di Fiumicino.

Il Comandante Tarzia ringrazia per la possibilità di partecipare ad una progettualità tale, non consueta. Porta i saluti del Comandante Generale Angrisano che onora rappresentate, oltre al suo personale auspicio, che il tavolo possa essere foriero di un dibattito proficuo e utile nelle sue risultanze.

Ci sono diversi aspetti, quali quelli archeologici che hanno un fascino particolare e quelli relativi alla sicurezza della navigazione, che si intersecano con quello che attualmente è il regime giuridico delle acque che, per quanto possa apparire desueto fin dal 1906, e con una normativa che pur sovrapponendosi nel tempo, ha riconfermato questa impostazione, le acque sono classificate Acque Marittime, tanto che il Compartimento Marittimo di Roma rappresentato dall'attuale titolare Comandante Savarese, estende la sua giurisdizione non solo sulle Acque Marittime tipicamente dette e tipicamente proprie, cioè quelle che si affacciano sul mare sino al limite delle acque territoriali, ma estende la sua giurisdizione anche alle Acque Interne tali classificate Marittime dal R.D. del 1906. A riconferma di ciò, con D.lgs. n. 112 del 1998, che determinò l'efficacia del trasferimento dallo Stato alle Regioni, fu trasferito dallo Stato e cioè dalla Capitaneria di Porto di Roma alla Regione Lazio, l'esercizio e la gestione delle concessioni che insistevano su questo tratto del Tevere, a riprova della marittimità e demanialità del corso del fiume che caratterizza la via d'acqua e le zone limitrofe insistenti, caratterizzate da questa classifica Demaniale Marittima.

Questo è un punto di partenza, un dato di fatto, sul quale è interessante conoscere le valutazioni sul permanere o meno di questo stato giuridico.

Il Comandante pone la riflessione sul fatto che bisognerebbe considerare la natura giuridica del bene come svincolata da quelli che sono gli aspetti più tipicamente inerenti la sicurezza che interessano più propriamente il progetto in esame: la regolamentazione tecnica della navigazione, una navigazione interna di fronte alla quale forse non si è avvezzi, perché in Italia non ha avuto lo sviluppo che probabilmente avrebbe meritato. In questo contesto, però forse parlare di navigazione è quasi riduttivo, questo è un percorso culturale che si accompagna, miglio dopo miglio alla navigazione interna, assimilabile forse a pochissime altre culture e tradizioni storiche, forse a quelle egiziane che vantano un regime di navigazione simile.

C'è un valore aggiunto ed è quello stimolo a cui si faceva riferimento all'inizio.

Ritornando al cuore del problema, e cioè la sicurezza, se lasciamo da parte il regime giuridico delle acque, è possibile ipotizzare che si addivenga ad una regolamentazione oggetto di un rapporto mutualistico tra Stato e Regione, magari da sostanziare in un vero e proprio atto amministrativo

come un Accordo di Programma o un Protocollo di Intesa dove, concordemente si definiscono in maniera regolamentare le caratteristiche tecniche alle quali deve soggiacere, adattarsi, essere subordinata la navigazione nella parte in esame del Tevere.

Gli aspetti inerenti la sicurezza sono la necessità dei fondali adeguati, i segnalamenti che rendano sicura la navigazione, i presidi che durante il corso della navigazione possano supplire ad inconvenienti o avarie, i requisiti tecnici delle unità che saranno destinate al trasporto delle persone, i titoli professionali di cui dovranno essere dotati i marittimi abilitati alla condotta, tutta una serie di aspetti che nella navigazione marittima sono consueti e che dovremmo trasferire alla navigazione interna con un'Intesa che può essere indipendente dalla natura giuridica del bene, e trasversale alla stessa.

Potremmo lasciare inalterata la natura giuridica del bene, come se volessimo attraversarlo su regole comuni, che riguardino la sicurezza della navigazione più che la giuridicità del bene sul quale la navigazione stessa viene effettuata.

Questa è una prima indicazione di massima che il Comandante sottopone al tavolo e che nella previsione in cui fosse condivisa possa essere oggetto di più specifici e successivi approfondimenti.

Il Presidente dell'Autorità Portuale introduce il Direttore dell'ARDIS, ing. Mauro Lasagna.

Questa iniziativa del dare delle regole comuni, che come rappresentato nello studio dalla Soc. Motonavi Andes Negrini, nelle quattro principali Regioni padane rivierasche sul Po, in conferenza Stato-Regioni si sono date delle norme tecniche di sicurezza della navigazione, di gestione delle impiantistiche comuni è un esempio da cogliere e condividere. Nel nostro caso le competenze sono quelle ricordate dalla Capitaneria di Porto, la competenza idraulica dell'Autorità idraulica, le competenze programmatiche dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere, del PS5, che sono state prese in considerazione nello studio. Da parte dell'Autorità idraulica della Regione Lazio, ben venga questa condivisione di regole in un documento che ci permetta di avere un unico riferimento, inteso come snellimento delle procedure all'interno di questa attività riconducibile alla navigazione interna.

Il Presidente dell'Autorità Portuale passa la parola al Direttore dell'Area Porti e Trasporto Marittimo della Regione Lazio, arch. Roberto Fiorelli.

L'arch. Roberto Fiorelli porta i saluti dell'Assessore alle Politiche del Territorio, Mobilità e Rifiuti, Michele Civita. L'arch. Fiorelli ricorda che ha contribuito con il Presidente dell'Autorità Portuale, all'approvazione dei Piani Regolatori Portuali di Civitavecchia e Fiumicino, e quindi è ben a conoscenza di quelli che possono essere gli sviluppi futuri a cui la Regione crede molto. Questo è un progetto che sicuramente, con il traffico crocieristico implementerà la possibilità di fruire di un percorso che va ripristinato. Per quanto riguarda la competenza, c'è stata una riorganizzazione delle strutture della Regione Lazio, per cui l'arch. Roberto Fiorelli si farà carico di portare, come sportello unico, a conoscenza dello studio in esame le aree che non sono state investite in questa prima fase e di raccoglierne i pareri e farli avere all'Autorità Portuale.

Per quanto di sua competenza il parere è favorevole a questo studio di fattibilità.

Il Presidente dell'Autorità Portuale presenta l'arch. Silvia Breccolotti, con delega della Direttrice della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio, arch. Federica Galloni.

L'arch. Silvia Breccolotti dichiara di aver esaminato con piacere il progetto, perché la navigazione del fiume Tevere per fini turistici è sempre stata una cosa nella quale il Ministero ha creduto e da anni cerca di portare avanti la realizzazione di questo servizio.

Il Ministero auspica che questa sia solo la prima parte di un progetto generale per la riorganizzazione e l'infrastrutturazione dell'area vasta di Fiumicino aeroporto, del X municipio fino a Roma, quale zona altamente congestionata e che ha avuto uno sviluppo notevole negli ultimi anni, basata su direttrici che, a parte l'autostrada, non sono cambiate dagli anni '20. Questa della navigazione del fiume Tevere è infatti una prescrizione del Ministero dei Beni Culturali, presente nel Decreto di compatibilità ambientale del PRP, come citato dall'Autorità Portuale nella lettera di convocazione della Conferenza di Servizi in corso.

Si è iniziato con la navigabilità, ben venga. Negli interventi precedenti si è parlato del desiderio della volontà di portare i croceristi a Roma attraverso una via scenografica ed inusuale che è quella del fiume.

Il Ministero crede che questa sia un'opportunità di trasporto turistico a prescindere dai croceristi, ma possa essere visto anche come percorso inverso, per i turisti che da Roma, partendo dal citato Arsenale Pontificio, di cui il Ministero è molto contento venga preso in considerazione, possano scendere il fiume e frequentare altre località. Dal punto di vista della fattibilità il Ministero si riserva di inviare il proprio contributo specifico con separata nota, anche perché lo stesso è molto articolato sul territorio, ricco di valenze paesaggistiche, architettoniche, monumentali e archeologiche, c'è quindi la necessità di confronto con le Soprintendenze e si riteneva giusto emettere il parere dopo questa riunione.

In parte la Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma si è espressa, però l'aspetto paesaggistico e architettonico-monumentale è notevole e la Direzione Regionale aspetta di confrontarsi anche con i colleghi delle Soprintendenze per i Beni Architettonici e Paesaggistici. In merito a questo è presente la collega che si occupa dell'area di Fiumicino interessata. Aggiunge inoltre, che il Ministero ha delle idee da fornire relativamente ai luoghi dove inserire e prevedere i pontili di attracco, perché possono aggiungersene di nuovi o essere modificati quelli proposti dallo studio.

La Direzione Regionale crede molto nell'attracco terminale presso l'Arsenale Pontificio, proprio per favorire l'interscambio con la città, quello di Ripa Grande, proposto nello studio è un marciapiede sul fiume che poco dà e poco può aiutare come nodo di scambio tra bus, navette e quant'altro necessario al flusso turistico generato. Considera molto interessante lo sviluppo dei pontili, per i quali l'Autorità Portuale sarà invitata nel parere a progettare un inserimento nel contesto locale, che varia di volta in volta a seconda dell'area interessata, sempre nel rispetto delle necessità idrologiche di navigazione, di sicurezza e quant'altro. Per fare un esempio concreto, l'attracco previsto al pontile Marconi non potrà essere uguale a quello di Ostia Antica.

Il Presidente dell'Autorità Portuale passa la parola all'arch. Azzurra Sylos Labini, con delega del Soprintendente per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di RM- FR- LT-RI-VT, arch. Giorgio Palandri.

L'arch. Azzurra Sylos Labini concorda con la collega e si riserva con la prossima nota di dare indicazioni più specifiche rispetto ad altri siti di interesse da individuare come possibili punti di attracco.

Il Presidente dell'Autorità Portuale ringrazia le architetto e la Direttrice della Direzione Regionale del MiBAC, arch. Federica Galloni, con la quale è in via di condivisione tramite un Protocollo di Intesa, il fatto che l'Arsenale Pontificio per quello che ha storicamente rappresentato, sia il luogo di interscambio ottimale, e concorda con la visione bilaterale di questo percorso turistico da Roma a Fiumicino, e non solo da Fiumicino a Roma.

Il Presidente dell'Autorità Portuale sottolinea di aver aperto la Conferenza di servizi sullo studio di fattibilità, per recepire i pareri e riaprire la Conferenza di Servizi sul progetto esecutivo in tempi brevi, che avrà in se già recepito tutto quanto prescritto nelle considerazioni che in questa fase verranno espresse.

L'arch. Silvia Breccolotti offre piena collaborazione affinché, per la redazione del progetto esecutivo si arrivi già pronti.

Il Presidente dell'Autorità Portuale ringrazia e passa la parola all'arch. Loredana Maneggia dell'Agenzia del Demanio – Filiale Lazio.

L'arch. Loredana Maneggia porta i saluti del Direttore, ing. Renzo Pini, e farà avere il parere anche sulla scorta delle note favorevoli espresse in questa sede.

Il Presidente dell'Autorità Portuale passa la parola al Direttore del Dipartimento VI – Governo del Territorio e della Mobilità, Serv III – Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, della Provincia di Roma, Dr. Giampiero Orsini.

Il Dr. Giampiero Orsini è Responsabile del Dipartimento sopra citato, con competenze sia sull'urbanistica che sulla mobilità e sicurezza della navigazione delle Acque Interne. Un intervento come quello proposto ed in esame è conforme agli obiettivi strategici del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Roma. Per quanto riguarda le competenze urbanistiche bisognerà verificare le strutture fisse con gli strumenti comunali vigenti. Nel caso in cui ci sia la necessità di effettuare varianti urbanistiche, verificata la compatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento, si evidenzia che l'area interessata è un'area protetta per quanto riguarda la rete ecologica provinciale sia dal punto di vista ambientale che paesaggistico, bisognerà quindi fare studi di dettaglio per limitarne l'impatto.

Per quanto riguarda la sicurezza della navigazione, l'ufficio non ha competenza su questo tratto del Tevere, ma viene sottolineato il notevole interesse alla proposta del Comandante della Direzione Marittima di Civitavecchia, per la definizione di regole tecniche che possono interessare anche la parte a Nord, classificata come Acqua Interna.

Il Presidente dell'Autorità Portuale passa la parola all'arch. Sarto Ceravolo del Comune di Roma, Dipartimento Tutela Ambientale e del verde - Direzione Promozione e Tutela Qualità Ambientale, con delega del Dirigente Dr. Bruno Cignini.

L'arch Sarto Ceravolo dichiara che il Comune di Roma è favorevole a quanto in esame, perché è un progetto che da decenni si sta cercando di realizzare con assiduità. Chiede un coinvolgimento per la progettazione esecutiva perché c'è bisogno della riqualificazione delle intere sponde del fiume. Bisognerà riqualificare le aree limitrofe agli approdi, anche per programmare e mettere in bilancio

come Roma Capitale anticipatamente gli interventi da eseguire, per renderne accessibile in modo corretto e sicuro la fruibilità.

Il Presidente dell'Autorità Portuale conferma la necessità di aprire altri tavoli tecnici che porteranno al progetto esecutivo, in modo che al momento della Conferenza di Servizi si potrà arrivare con un progetto già condiviso.

Il Presidente dell'Autorità Portuale dà la parola all'ing. Carlo Ferranti dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere.

L'ing. Carlo Ferranti conferma quanto detto dai precedenti interventi sul PS5. Negli obiettivi del Piano è presente la navigazione e quindi nulla osta alla sostenibilità di questo progetto. Dal punto di vista esecutivo si tratterà di verificare la posizione degli approdi, che nel Piano sono individuati con dei tratti rossi e verdi.

Bisogna quindi verificare la parte urbanistica con il Comune di Roma per l'installazione dei galleggianti e quindi con il Piano Regolatore Generale, per metterli a sistema.

Il Presidente dell'Autorità Portuale passa la parola ai VVF, Luca Rosiello

Il SIg Luca Rosiello dichiara che a questo livello di dettaglio come Comando Provinciale è difficile esprimersi per dare un utile contributo. Bisogna distinguere l'attività di soccorso tecnico urgente e quella di prevenzione incendi, definita con autorizzazioni preventive. Per la prima è possibile garantire l'attività svolta sino ad ora di soccorso acquatico e ricerca di persone, risulta però impossibile garantire altri tipi di interventi quali incendi a bordo, per la mancanza di risorse. Per quanto attiene l'attività di prevenzione incendi serve documentazione tecnica più specifica. La navigabilità è un'attività riduttiva rispetto a quello che dovrà essere realizzato, quindi tutte le infrastrutture che potrebbero nascere al contorno, potrebbero rientrare nell'allegato nel DPR. n. 151 del 2011, e quindi avere bisogno di un'autorizzazione preventiva.

Il Presidente dell'Autorità Portuale conclude, dichiarando che, vista la presenza di tutti gli Enti convocati, assente solo il Ministero dell'Ambiente che ha già espresso parere, essendo tutti d'accordo, la Conferenza di Servizi può chiudersi con l'approvazione dello "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone", condizionato a tutti i pareri che arriveranno dai vari Enti, che consentiranno all'Autorità Portuale di aprire la fase dei tavoli tecnici. Questo porterà a redigere il progetto esecutivo e riaprire la Conferenza di Servizi sull'esecutivo.

La Conferenza di Servizi si chiude alle ore 12,30.



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Prot. AR - n. 13139
del 31.09.13

Porti di Roma e del Lazio
Area Tecnica - Ufficio Progetti
protocollo@portidiroma.legalmailpa.it

IL DIRETTORE GENERALE



Pratica N.
Ref. Mittente:

OGGETTO: Porto canale di Fiumicino - "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone" in ottemperanza alla prescrizione n. 14 del Decreto VIA DVA-DEC- 2010- 7 del 16.02.2010. Riscontro nota prot. 12535 del 22/07/2013.

Con Decreto VIA n. DVA-DEC- 2010- 7 del 16.02.2010 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale per il progetto dell'Autorità Portuale di Roma e del Lazio del "Piano Regolatore Portuale del Porto di Fiumicino".

Tale pronuncia è stata subordinata al rispetto di specifiche prescrizioni, tra le quali la n. 14, posta in ottemperanza al MATTM, che cita testualmente:

14. prima della messa in esercizio del Porto nell'assetto finale, dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un programma di fattibilità per il collegamento fluviale con Roma, come via alternativa di flusso turistico.

Con nota prot. 12535 del 22/07/2013 (DVA-2013-17443 del 25/07/2013), codesta Autorità Portuale ha trasmesso la convocazione alla Conferenza dei servizi ai fini dell'acquisizione dei pareri finalizzati all'approvazione dello "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone".

Con la presente si prende atto che è stato avviato l'iter di approvazione dello studio di fattibilità chiesto dalla succitata prescrizione e si resta in attesa delle determinazioni della Conferenza dei Servizi e dell'istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di Ottemperanza.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)

Ufficio Mittente: Div. 2 VA - Sezione Impianti Industriali
Funzionario responsabile: venditti.antonio@minambiente.it - tel. 0657225927
DVA-2VA-IT-03_2013-0168.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040
e-mail: dva@minambiente.it
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

COPLA



AREA VIGILANZA E CONCESSIONI DEMANIALI

REGIONE
LAZIO

SCARICATO

Prot. DA/12/13/ 285441



2013

Autorità Portuale di Civitavecchia - AP.CFG.A01

Prot. 0015227 del 19/09/2013 ore 13:16

Tit. 002

Documento P - Registro: Attivo

Alla Autorità Portuale di
Civitavecchia
Via Molo Vespucci, snc
00053 Civitavecchia

OGGETTO: PORTO CANALE DI FIUMICINO – PARERE PRELIMINARE SULLO "STUDIO DELLE CONDIZIONI DI FATTIBILITA' PER L'ISTITUZIONE DI UN REGOLARE SERVIZIO DI NAVIGAZIONE SUL FIUME TEVERE INFERIORE PER TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE".

Con nota prot. n. 0012535 del 22.07.2013 che si riscontra, codesta Autorità Portuale ha convocato per il giorno 18 settembre 2013, alle ore 10.00, apposita Conferenza di servizi presso la propria sede, al fine di acquisire le relative intese, pareri, concessioni, autorizzazioni, licenze, nulla - osta ed assensi, comunque denominati, finalizzati all'approvazione dello studio riferito in oggetto e della successiva attivazione del servizio.

Preliminarmente, però, si impongono alcune considerazioni utili alla risoluzione delle problematiche direttamente riferibili al progetto proposto.

INQUADRAMENTO STORICO

Il regime fluviale del Tevere ha consentito in ogni tempo lo sviluppo della navigazione per gran parte del suo corso.

La navigazione fluviale, fin dalle epoche più antiche, si spinse fino a Perugia e faceva capo al Porto di Ripetta, scalo dei natanti provenienti da monte, mentre al porto di Ripa Grande attraccavano i natanti provenienti dal mare che risalivano il Tevere.

Il traffico tiberino, caratterizzato da alterne fortune, ebbe un suo rinascere nel secolo XIX in cui le acque, dalla foce fino alla confluenza con il fiume Aniene, furono solcate da bastimenti a vapore carichi di materiali pesanti.

Tale attività raggiunse nel 1900 un movimento di circa 100.000 tonnellate di merci. Come è noto, la navigazione sul fiume Tevere è stata dichiarata marittima dall'art. 1 della Legge 06.05.1906 n. 200 tra la foce e l'idroscalo del Littorio a monte dell'Acqua Acetosa; il regolamento per l'esecuzione di detta legge venne approvato con R.D. 10.08.1934 n. 1452, concernente, tra l'altro, le norme per l'esecuzione dei lavori ed il mantenimento dell'alveo.

La navigazione rimase attiva sino agli anni '30, pur diminuendo d'intensità tra la foce ed il porto di S. Paolo, causa l'affermarsi di nuovi mezzi di trasporto terrestre che hanno reso più conveniente la risalita di merci, soprattutto per le spese e le lungaggini delle operazioni di scarico e trasporto delle navi marittime a quelle per la navigazione fluviale.

Il fenomeno dell'approfondimento dell'alveo, evidenziatosi fin dal 1940, portò alla realizzazione delle soglie trasversali entro il tronco urbano del fiume, limitando contemporaneamente la navigazione a quei tratti a valle delle soglie.

SITUAZIONE ATTUALE ALVEO E NAVIGAZIONE

L'evoluzione dell'alveo è proseguita generando approfondimento fino a qualche anno fa, quando sono intervenute altre cause, unitamente alla sistemazione dell'alveo di magra e di piena; cause che possono essere individuate nel calo del trasporto solido conseguente alla costruzione degli invasi e degli sbarramenti ad uso idroelettrico sul fiume.

A tale riguardo si riporta di seguito l'elenco degli sbarramenti esistenti sul Tevere e la data di costruzione, da monte verso il mare:

- Corbara (1963);
- Alviano (1964);
- Ponte Felice (1962);
- Nazzano (1956);
- Castel Giubileo (1951).

Mentre gli ultimi tre sono impianti ad acqua fluente e quindi al sopraggiungere della piena hanno gli organi di intercettazione completamente sollevati, permettendo così il passaggio della portata torbida ed il trasporto solido di fondo, i primi due formano dei serbatoi di accumulo, sottraendo, pressoché interamente, il contributo al trasporto solido del bacino sotteso a monte, che corrisponde a circa il 40% dell'intero bacino del Tevere.

La progressiva stabilizzazione degli invasi a monte, che risultano intermiti fin quasi al livello delle paratoie, ed il divieto su tutto il territorio laziale delle escavazioni di materiale alluvionale che perdura ormai da alcuni anni, hanno determinato un rallentamento, se non proprio un arresto del fenomeno dell'approfondimento dell'alveo.

Negli ultimi anni, pertanto, si è notata la formazione spontanea di banchi di sabbia lungo le rive ed in centro alveo, soprattutto nel tratto urbano.

I rilevamenti batimetrici eseguiti, nel tempo, con ecoscandaglio, hanno messo in evidenza che - nel tratto tra l'Isola Tiberina ed il raccordo anulare sud - il fondale è mediamente a -2/- 4 metri rispetto al livello di magra ordinaria, mentre si rilevano molti ostacoli e bassi fondali a livello inferiore al metro.

Tali interrimenti, uniti a particolari situazioni locali, come reperti archeologici presenti in alveo, impediscono l'effettuazione della navigazione esistente, di natura prettamente turistica e da trasporto, di notevole interesse per la collettività e per l'economia della Regione Lazio.

Il problema del periodico interrimento è comunque superabile mediante l'effettuazione di dragaggi manutentori, eseguiti annualmente.

Il materiale dragato, in gran parte sabbia e pietrame di vario tipo, può essere utilmente disposto a ridosso delle banchine, a protezione di queste, oppure posto a colmamento di depressioni individuate lungo l'asta fluviale, che in alcuni punti assumono carattere di vere e proprie fosse.

L'ostacolo causato dalle numerose formazioni murarie di varie epoche esistenti in alveo, può essere evitato costringendo la navigazione in un canale distante dagli affioramenti murari; questo perché quasi tutti i reperti sono localizzati su una delle

16

due sponde del fiume e, pertanto, deviando opportunamente sulla sponda opposta la linea navigabile, è possibile procedere in sicurezza. Con le difficoltà sopra dette, oggi la navigazione da diporto si effettua tra ponte Milvio - a valle del quale è situata la prima soglia di fondo - e l'isola Tiberina, e tra questa e il mare.

Il primo tratto è transitato da imbarcazioni di modesto pescaggio (50/70 centimetri), solamente in corrispondenza dei periodi estivi o di manifestazioni espositive di tipo socio - culturali di un certo rilievo.

Il secondo tratto, dall'Isola Tiberina al mare, è oggetto di un servizio pressoché costante durante l'anno di trasporto persone ad uso turistico culturale, con imbarcazioni di un certo rilievo per lunghezza e dislocamento.

PROPOSTA DI RIORDINO DELLA NAVIGAZIONE

Si evidenzia, pertanto, la necessità di aggiornare i limiti entro i quali la navigazione sul Tevere deve essere considerata marittima, ai sensi della Legge 06.05.1906 n. 200; limiti che l'art. 1 del R.D. 10.08.1934 n. 1452 ha posto dal mare all'idroscalo del Littorio, a monte dell'Acqua Acetosa.

Tuttavia si fa rilevare che, a seguito di appositi lavori di dragaggio e calibratura dell'alveo, si potrà risalire dal Porto di Fiumicino lungo il Canale Navigabile fino ai piedi della soglia di fondo di S. Paolo, ove potrebbero essere eventualmente ripristinate le attrezzature del vecchio porto omonimo, ed ove si ritiene possibile, in un prossimo futuro e con modeste opere di canalizzazione, far proseguire verso il tratto urbano il naviglio minore.

Al fine, quindi, di non pregiudicare tali possibilità e la continuità della navigazione sul Tevere da monte al mare, in armonia con la corretta disciplina idraulica del fiume, si ritiene opportuno lasciare in vigore le norme della vigente legislazione nel tratto del Tevere fino alla soglia di S. Paolo, circa Km. 1,5 a monte del nuovo limite di ponte Marconi.

D'altra parte si fa presente che dei due rami di foce del Tevere, soltanto il "Canale Navigabile" può essere agevolmente mantenuto agevole per la navigazione marittima, mentre la "Fiumara Grande", a causa delle caratteristiche ed esposizione della foce, costantemente chiusa dalla barra a causa della bassa quota di intradosso del ponte della Scafa, è idonea soltanto alla navigazione ed al ricovero di imbarcazioni da diporto.

In tale ramo il mantenimento della massima capacità di deflusso delle piene non è conciliabile con il mantenimento di buone condizioni di navigabilità. In definitiva, la modifica del contenuto dell'art. 1 del R.D. 1452/1934 proposta da questa Agenzia, d'intesa con la Capitaneria di Porto è, pertanto, la seguente:

- la navigazione del Tevere da considerarsi marittima in base all'art. 1 della Legge 06.05.1906 n. 200 è quella che si effettua dal mare lungo il Canale Navigabile, fino alla soglia di S. Paolo.
- nei tronchi del Tevere che, a seguito della suddetta modifica perderanno la classifica di via marittima, ma conserveranno quella di via di navigazione interna di 2° classe, la Regione Lazio dovrà assicurare, ai sensi ex art. 105 del Decreto Legislativo 31.03.1998 n. 112, e di concerto con questa Agenzia, la disciplina della navigazione interna finora assicurata dalla Capitaneria di Porto di Roma.

SUDDIVISIONE TEMPORALE DEGLI INTERVENTI

Per quanto riguarda più in generale il ripristino e lo sviluppo della navigazione per trasporto pubblico di persone, è opportuno 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.

1. Opere per lo sviluppo della navigazione tra il mare ed il Porto di Ripa Grande:
 - la realizzazione delle attrezzature e delle strutture di attracco dovrà essere eseguita in conformità a quanto previsto all'art. 22 dell'allegato E, delle norme di attuazione del Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - P.S.5, approvato con D.P.C.M. del 3 marzo 2009 (G.U. n. 114 del 19.05.2009), ed oggetto di primo aggiornamento approvato con D.P.C.M. del 10.04.2013 (G.U. n. 188 del 12.08.2013).
 - la realizzazione dei pontili di imbarco/sbarco, in primo impianto previsti in almeno 7 (sette) punti per la movimentazione dei passeggeri, dovrà essere posta in essere nei tratti di specchio acqueo ritenuti idonei, in relazione a quanto indicato nella cartografia rappresentata nella Tav. A, dell'Allegato E - Sub - Allegato 1 - Parte I delle N.T.A. del PS5, denominata "Tratti di specchi acquee idonei allo stazionamento di navi, galleggianti ed installazioni galleggianti", approvata con D.P.C.M. del 3 marzo 2009 (G.U. n. 114 del 19.05.2009), ed oggetto di primo aggiornamento approvato con D.P.C.M. del 10.04.2013 (G.U. n. 188 del 12.08.2013).
2. Opere per il ripristino della navigazione permanente tra il mare ed il Porto di Ripa Grande:
 - adeguamento banchine e calate d'approdo nel canale navigabile di Fiumicino.
 - interventi per adeguare alla navigabilità il ponte Due Giugno;
3. Opere per il mantenimento della navigazione:
 - monitoraggio batimetrico;
 - dragaggi dell'alveo.
4. Opere complementari alla navigazione:
 - attrezzature e strutture di attracco d'emergenza;
 - sistemi di segnalazione della via navigabile e degli ostacoli;
 - previsione di intervento di rimorchiatore in caso di avaria.

CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto, questa A.R.D.I.S. cui, in conformità alla Legge regionale n. 53/98 sono state demandate le competenze della gestione delle risorse idriche e della difesa del suolo, esaminata la relazione generale sullo "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone", e le relative tavole allegate, esprime parere di massima favorevole ai fini tecnico - idraulici al progetto presentato da codesta Autorità Portuale di Civitavecchia, nella persona

del legale rappresentante pro - tempore, da intendersi vincolato all'osservanza delle condizioni sopra stabilite.

Tale studio di fattibilità preliminare, dovrà costituire parte integrante e sostanziale del presente parere e punto di riferimento per la elaborazione della successiva progettazione esecutiva, da produrre a firma di tecnico abilitato, per essere sottoposta al preventivo nulla - osta di competenza di questa Agenzia.

L'Estensore: Marco Chiù



Il Responsabile del Procedimento

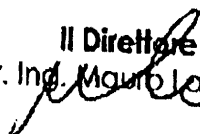
Geom. Pietro Maria Filosa

Il Dirigente dell'Area
Dott. Avv. Paolo Sanino



Il Direttore

Dr. Ing. Mauro Lasagna





**Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti**

Direzione Marittima del Lazio

Ufficio Direzione Marittima

Civitavecchia Prot. AP. 17152 del 28.10.13

AI COMANDO GENERALE DEL CORPO
DELLE CAPITANERIE DI PORTO
Reparto II – Ufficio 2°-
Viale dell'Arte, 16
00144 - ROMA

Prot. n. / Allegati: 1

E, p.c. AUTORITA' PORTUALE
Molo Vespucci snc
00053 - CIVITAVECCHIA

Argomento: Porto di Fiumicino – “Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone”.
Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14 e sugg. della Legge n. 241/90 e s.m.i. – esito conferenza .-

Riferimento: dispaccio prot. n. 88916 in data 15.10.2013.-

Spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni

In esito a quanto disposto con il dispaccio in riferimento, si riferisce che in data 22 ottobre u.s. lo scrivente ha rappresentato Codesto superiore Comando ai lavori della conferenza di servizi istruttoria meglio specificata in argomento.

Nel corso della stessa, presieduta dal Presidente dell'Autorità portuale dei porti di Roma e del Lazio, si è proceduto alla preliminare analisi dello studio, redatto dalla Società Motonavi Andes Negrini a.r.l. di Mantova, inerente le condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per il trasporto pubblico di persone (allegato in copia).

Lo scrivente, chiamato ad esprimersi per i profili di competenza, in considerazione della classificazione di acque marittime del tratto fluviale in parola, ha manifestato l'auspicio che, tenuto conto della coesistente insistenza nel medesimo tratto di funzioni e compiti amministrativi conferiti alla Regione Lazio, si possa addivenire ad una condivisa regolamentazione di tutti gli aspetti tecnici propri della navigazione all'interno di quelle acque fluviali.

Tale orientamento ha trovato ampia condivisione da parte dei rappresentanti dell'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo (ARDIS) e, per quanto di sua competenza, anche della Provincia di Roma.

Restando in attesa delle superiori determinazioni, si fa riserva di inoltrare il verbale della conferenza contenente gli interventi ed i pareri espressi dai convenuti.

IL DIRETTORE MARITTIMO
C.V. (CP) Giuseppe TARZIA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Giuseppe Tarzia', written over a circular stamp or mark.



AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME TEVERE
Ufficio Piani e Programmi

00185 Roma,
Via Bachelet, 12
Tel. 06 - 49249228
Fax 06 - 49249300



A.P. Civitavecchia - PORTTLAZIO

Prot. **0017588** del 11/11/2013 ora 12:41:32

Tit.
Registro: E

Autorità di Bacino del Fiume Tevere
N. Prot.:000365E
data: 24/10/2013



Autorità Portuale di Civitavecchia
Porti di Roma e del Lazio
Via Moto Vespucci, snc
00053 Civitavecchia (RM)
fax 0766.366243

Oggetto: Conferenza dei Servizi del 23/10/2013. Porto Canale di Fiumicino. "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone".

L'Amministrazione in indirizzo, con nota inviata via PEC, acquisita al ns. protocollo con n. 0003340 del 01/10/2013, ha convocato la scrivente Autorità di Bacino alla Conferenza dei Servizi in oggetto al fine dell'espressione del proprio parere di competenza. Con precedente nota ha inviato altresì i relativi elaborati progettuali.

Il progetto in discussione scaturisce dalla iniziativa della Amministrazione in indirizzo che ha incaricato la soc. Motonavi Andes Negrini di redigere uno studio di fattibilità in merito alla possibilità di istituire un servizio di navigazione pubblica di trasporto passeggeri, avente come terminal da un lato il costruendo nuovo porto di Fiumicino in Provincia di Roma e dall'altro il tratto del Tevere dove sorgeva l'antico Porto Fluviale di Ripa Grande, a valle dell'Isola Tiberina, in piena zona centrale di Roma.

Lo studio di fattibilità ha preso in esame vari aspetti, quali la potenziale utenza attesa, la tipologia e la grandezza dei natanti più consona ad effettuare il servizio di trasporto pubblico, i luoghi di interesse sia dal punto di vista turistico che economico-commerciale dove posizionare le fermate, previste con pontili di imbarco/sbarco dei passeggeri.

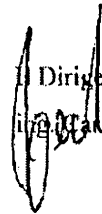
Anche dal punto di vista prettamente idraulico sono state considerate le portate medie annue del fiume, quelle di magra, quelle di morbida ed il relativo livello idrico, le luci dei ponti e quant'altro necessario ad una corretta valutazione idraulica di fattibilità.

Premesso quanto sopra, si comunica che la navigazione del Tevere è contenuta ed indicata come obiettivo strategico dalle linee di indirizzo degli atti di pianificazione di competenza, nel caso in fattispecie il "PS5 - Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce" redatto ai sensi della L.183/89 e successive integrazioni e modificazioni, approvato con D.P.C.M. del 3 Marzo 2009, e quindi non si possono che condividere le finalità generali del progetto di che trattasi.

Ad ogni buon fine, si ricorda che le Norme Tecniche di Attuazione del PSS citato contengono, tra l'altro, una serie di indicazioni in merito alle dimensioni consentite per le Installazioni Galleggianti (I.G.), della tipologia di ormeggio necessario e delle zone idonee allo stazionamento delle I.G..

Sul presente Studio di Fattibilità si esprime pertanto un parere di compatibilità in coerenza con gli atti di pianificazione di competenza, riservandosi di esprimere il proprio parere definitivo una volta esaminate le successive fasi progettuali.

Il Dirigente
Ing. Carlo Ferranti





Ministero

dei beni e delle attività culturali e del
turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E
PAESAGGISTICI DEL LAZIO



Prot. AP. n. 10158
del 20.11.13

PORTI DI ROMA E DEL LAZIO
Autorità Portuale Civitavecchia Fiumicino Gaeta
Area Tecnica - Ufficio Progetti
Molo Vespucci, snc - 00053 Civitavecchia (RM)
Fax 0766366243

Settore
Class.

Area

El. pr. Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti,
l'Architettura e l'Arte Contemporanea
Servizio IV
Via di San Michele, 22 - 00153 Roma
Fax 0658434404

MBAC-DR-LAZ
004-UFFPRO
0021791 20/11/2013
Cl. 34.19.04/327.1

Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici per le province di Roma, Frosinone,
Latina, Rieti e Viterbo
Via Cavalletti, 2 - 00186 Roma
Fax 0669941234

Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici per il comune di Roma
Via di San Michele, 17 - 00153 Roma
Fax 065883340

Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici
di Roma
Piazza dei Cinquecento, 67 - 00185 Roma
Fax 0648903504

Op. pp. 16

Comuni di FIUMICINO (RM) e ROMA (Municipi I, X e XI).
Porto canale di Fiumicino - Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di
navigazione sul Fiume Tevere inferiore per il trasporto pubblico di persone. Conferenza di servizi
preliminare ex art.14-bis, L.241/1990. **PARERE**
(Rif. Nota Porti di Roma e del Lazio Prot. n.15688 del 30/09/2013)

Con riferimento al procedimento in oggetto e in esito alla seduta del 23/10/2013 al fine di fornire
indicazioni ed elementi utili alla predisposizione del progetto definitivo da sottoporre al Ministero per le



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

Via di San Michele 22, 00153 Roma - Tel. 066723.4000 - Fax 066723.4787 - C.I.F. 97261890582

dr-laz@beniculturali.it

mbac-dr-laz@mailcert.beniculturali.it

successive valutazioni tecniche secondo quanto previsto all'art.14-bis della L.241/1990 e ss.mm.ii.: esaminato lo studio delle condizioni di fattibilità e i relativi elaborati progettuali inoltrati da codesta Autorità Portuale (Note Prot. n.12535 del 22/07/2013 e n.15688 del 30/09/2013); considerato che le aree interessate dalla proposta rivestono un notevole interesse dal punto di vista storico, archeologico, architettonico e paesaggistico; assunti i pareri endoprocedimentali della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma (Note MBAC-SSBA-RM Prot. n.33171 del 13/09/2013 e n.38239 del 22/10/2013), della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo (Nota MBAC-SBAP-LAZ Prot. n.31963 del 06/11/2013) e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per il comune di Roma (Nota MBAC-SBAP-RM Prot. n.19204 del 13/11/2013), di seguito allegati in quanto parte integrante della presente; questa Direzione Regionale -ai sensi dell'art.17, co.3, lett. n) D.P.R. 233/2007- esprime **parere di larga massima favorevole** all'istituzione del proposto servizio di navigazione.

Si prescrive di approfondire i seguenti aspetti di carattere generale, che dovranno costituire la filosofia del progetto nella predisposizione degli elaborati di livello definitivo:

- il servizio di navigazione in argomento dovrà essere disponibile anche al turismo stanziale e non solo finalizzato ai crocieristi;
- la lunghezza, la larghezza e l'altezza dei battelli dovrà essere oggetto di attenta valutazione, arrivando al giusto equilibrio tra l'opportunità di trasportare contemporaneamente un certo numero di persone e la necessità di limitare le dimensioni degli attracchi e dei servizi a terra anche al fine di minimizzare gli impatti sull'esistente;
- i pontili di attracco ed i connessi servizi a terra dovranno essere attentamente progettati nei singoli elementi (banchine, passerelle, pali, ecc.) e nell'insieme (materiali, colori, forme, ecc.), anche differenziandosi in base al contesto architettonico, archeologico e paesaggistico nel quale si collocano: sono da privilegiare soluzioni di minimo impatto percettivo nei punti di valore naturalistico e soluzioni architettoniche di qualità in armonia con le preesistenze nei luoghi antropizzati, sempre e comunque con una particolare attenzione per le singole visuali;
- il collegamento con le piste ciclabili esistenti e/o di progetto dovrà essere attentamente valutato nei territori di entrambi i comuni, avendo cura di verificare la possibilità di creare uno o più punti di attracco come interscambio. Può essere interessante prevedere sin d'ora la possibilità di salire sul battello anche con bicicletta o mezzo simile;
- per quanto riguarda le indagini archeologiche prescritte dalla preposta Soprintendenza per i Beni Archeologici nelle succitate note già agli atti della conferenza di servizi preliminare, si fa presente che dette indagini sono obbligatorie ai sensi del combinato disposto di cui all'art.28, co.4 del D.Lgs. 42/2004 e agli artt.95 e 96 del D.Lgs. 163/2006. Tempi, modalità e costi -da inserire nel quadro economico dell'iniziativa, a totale carico del proponente- dovranno essere previamente concordati con la Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma, sotto la cui direzione scientifica le prescritte indagini saranno eseguite. Vale specificare che le suddette indagini archeologiche precederanno anche le opere di dragaggio e saranno eseguite con metodologie non invasive (*side scan sonar, sub bottom profiler*, e sistemi di posizionamento differenziale) e invasive (carotaggi ed eventuali scavi), secondo le indicazioni della preposta Soprintendenza per i Beni Archeologici di Roma.

Analizzando in dettaglio la proposta presentata, si prescrive altresì di sviluppare quanto segue:

- per quanto riguarda il Pontile 1 presso il Terminal Crociere nel porto di Fiumicino, si chiede di definire il punto di interscambio tra l'attracco crocieristico e quello dei battelli destinati al servizio di navigazione fluviale (pianche, prospetti, sezioni, fotocomposizioni, relazione descrittiva, ecc.) e di completare le indagini archeologiche preventive con la realizzazione di ulteriori carotaggi ed eventuali approfondimenti secondo le disposizioni che fornirà la preposta Soprintendenza per i Beni Archeologici;
- in corrispondenza del previsto Pontile 3 ad Ostia Antica, eventuali opere a terra di servizio e di supporto al punto di attracco (rampe, viabilità, piazzali di sosta, parcheggi e/o qualsiasi altra opera infrastrutturale con funzioni di favorire lo scambio intermodale gomma/acqua) non potranno essere realizzate;



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

Via di San Michele 22, 00153 Roma - Tel. 066723.4000 - Fax 066723.4787 - C.F. 9726189C582

dr-laz@beniculturali.it

mbac-dr-laz@mailcert.beniculturali.it

si chiedono studi ed approfondimenti circa la possibilità/opportunità di prevedere ulteriori punti di attracco in prossimità del sito archeologico-monumentale dell'Episcopio di Porto e del Porto di Traiano, all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (allo scopo di favorire l'interscambio con i percorsi ciclo-pedonali esistenti e/o in programmazione), all'odierno Porto Turistico di Ostia, all'EUR, nelle vicinanze della Basilica di San Paolo fuori le Mura (anche spostando il Pontile 6, attualmente proposto all'altezza di Ponte Marconi), presso l'ex Mattatoio ora Macro nel quartiere Testaccio).

Sin d'ora, questa Direzione Regionale -ai sensi del succitato art.17, co.3, lett. n) D.P.R. 233/2007- esprime **parere negativo** alla localizzazione del Pontile 7 Terminal Roma a monte del Ponte Sublicio, in quanto risulta senza dubbio inadatta non solo per mancanza assoluta di qualità architettoniche ma anche per l'indisponibilità di spazi all'aperto e al chiuso idonei agli aspetti logistici (collegamento per mini-tour nel centro storico, parcheggi, luoghi di ristoro e di relax, interscambio turistico, ecc.). Si invita, quindi, ad approfondire la soluzione prospettata durante la seduta del 23/10/2013 circa lo spostamento dell'attracco finale presso l'ex Arsenale Pontificio con la predisposizione di accurato progetto di rifunzionalizzazione e valorizzazione dell'immobile, risultando in itinere apposto accordo interistituzionale in merito.

Nel rimanere in attesa di ricevere il verbale della seduta del 23/10/2013 e il progetto definitivo, si manifesta la disponibilità degli Uffici periferici del Ministero a fornire ulteriori indicazioni ed informazioni per agevolare la redazione dello stesso progetto di livello definitivo, anche con eventuali riunioni tecniche periodiche.

IL RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA

Arch. Silvia Breccolotti



IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Federica Galloni



Ministero
del bene e delle
attività culturali
e del turismo

Via di San Michele 22, 00153 Roma - Tel. 066723.4000 - Fax 066723.4787 - C.F. 97261890582

dr-laz@beniculturali.it

mbac-dr-laz@mailcert.beniculturali.it

FAX

Roma 13-9-2013



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma
Piazza dei Cinquecento, 67 - 00185 Roma
Tel. 06-480201 - Fax 06-48903504

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Serv. IV- Tutela e qualità del paesaggio
Via di S. Michele 22 -00153 Roma
c.a. Arch. Stefania Cancellieri
Fax 06 67734416

Prot. N. 33171 Allegati
Risposta al Foglio del
Div. Sez. N.

OGGETTO: "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone". Richiesta di parere. Conferenza dei Servizi del 18.09.13. Tratto urbano- Porto di Ripa Grande- Tav.1 _ siti 2-3-4-5-7-9-10.

MEJAC DR-LAZ
004-UFFPRO
0017829 18/09/2013
01.14 19.04/68

Direzione Regionale per i beni culturali e Paesaggistici del Lazio
Via di S. Michele 22- 00153 Roma
Fax 06 58434787

Porti di Roma e del Lazio
Area Tecnica- Ufficio Progetti
Molo Vespucci-00053 Civitavecchia
Fax 0766 365243

Con riferimento al progetto in argomento prot 21396 del 12.08.13 (ns. prot.30339 del 13.08.13), questa Soprintendenza, esaminati gli elaborati grafici e le relative relazioni tecnico-scientifiche, dà parere positivo con le seguenti prescrizioni.

Dragaggio dell'alveo. I sedimenti sommersi sono ricchi di reperti archeologici databili dalla preistoria ai nostri giorni e che si conservano, a causa del de/lusso delle acque, in posizione non stratigrafica. Va pertanto previsto, ovunque venga eseguito il dragaggio, il vaglio ad acqua di tutti i materiali controllato da professionisti archeologi.

Per la presenza di alcuni resti murari - Tav. I, siti 2, 5, 10 - si reputa necessario un controllo tramite side scan sonar per verificare la consistenza dei resti e la profondità della testa dei muri rispetto al livello medio del fiume, graficizzando il posizionamento. Si reputano altresì utili approfondimenti tramite indagini subacquee.

Porto di Ripa Grande - Tav. I sito 3. preso atto che l'attracco previsto al Terminal di Ripa Grande prevede un pontile di imbarco/sbarco con piattaforma galleggiante e bitte o con una struttura portante di "pali guida" sia in alveo che a terra, il posizionamento degli stessi prevedrà un punto di infissione che andrà documentato con side scan sonar in acqua e con lo scavo a cielo aperto a terra.

Il nominato responsabile dell'istituzione
Il DIRETTORE REGIONALE

Si prescrive pertanto che tutte le opere da realizzare in acqua e a terra dovranno essere precedute da indagini preventive, affidate a professionisti archeologi, estese anche a tutte le opere infrastrutturali relative alla realizzazione del progetto.

Il Soprintendente
Mariasaria Barbera



RdP.

dssa Paola Di Nautano

RdP


MBAC-DR-LAZ
004 UFFPRO
0020056 25/10/2013
Cl. 34.19.04/58 1



**Ministero dei beni e delle
attività culturali e del
turismo**

Soprintendenza Speciale per i Beni
Archeologici di Roma
Piazza del Cinquecento, 67 - 00185 Roma
Tel. 064801204 - Fax 0648013504

Roma, 22 - 10 2 013

Direzione Regionale per i beni culturali e
paesaggistici del Lazio
Via di S. Michele 22 - 00153 Roma
Fax 06/67224737

Prot. N. 38239 Allegati.....

Risposta al Foglio del.....
Div..... Sez..... N.....

OGGETTO: Porto canale di Fiumicino- "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone"-
CdS del 23/10/2013 - PARERE

p.c. Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanea,
Sez.IV- Tutela e qualità del paesaggio
Via di S. Michele 22- 00153 Roma
c.a. Arch. M. Alessandro
fax 06/67234416

p.c. Ponti di Roma e del Lazio
Area tecnica- Ufficio progetti
Molo Vespucchi- 00053 Civitavecchia
Fax 0766/366243

Relativamente al progetto in epigrafe (rif. nota prot.12535 del 22/07/13) acquisito agli atti di questa Soprintendenza con prot. 28068 del 24/07/2013, esaminati gli elaborati grafici e le relative relazioni tecnico-scientifiche, questa Soprintendenza dà parere favorevole con le prescrizioni di seguito riportate.

Si premette che l'intera porzione di fiume coinvolta dal progetto, tra la foce e l'approdo di Ripa Grande a Roma, definita come 'tratto marittimo del Tevere' costituiva nell'antichità la principale via di comunicazione tra il litorale e l'Urbe, ovvero l'insieme formato dai porti marittimi, il porto fluviale e il sistema di navigazione in risalita verso la città attraverso le alzaie e in discesa in direzione del mare, che formava una parte vitale del sistema di approvvigionamento di Roma. Tutto il percorso in riva ed in alveo è costellato dalla presenza di emergenze archeologiche note da scavi recenti ed antichi, da bibliografia e da documentazione archivistica come riportato anche nello studio di archeologia preventiva inviato. Pertanto l'esito di quanto espresso nelle condizioni sotto riportate determinerà il nulla osta definitivo.

TRATTO DA PONTE GALERIA ALLA FOCE

Lungo tutto il tratto compreso tra Ponte Galeria ad est e la foce ad ovest, le zone attraversate dal Tevere sono ad altissimo rischio archeologico. Il fiume in quest'area lambisce e talora interferisce direttamente con aree archeologiche di rilevantissimo interesse, note sia a livello nazionale che internazionale, quali l'Area Archeologica di Ostia Antica, quella dei Ponti di Claudio e Traiano, e

quella di Isola Sacra. Oltre a tali poli di grande notorietà, tutte le aree prospicienti il fiume sono costellate di preesistenze antiche riportate in luce anche negli ultimi anni.

In particolare si segnala l'alta densità archeologica presente lungo il canale artificiale che Traiano rese navigabile, in funzione dell'approvvigionamento di merci e derrate della capitale dell'impero. Sulla sponda sinistra della fossa, nel comprensorio di Isola Sacra, è documentato un fronte costruito di oltre 500 mt. lineari, con edifici articolati su più piani, decorati con mosaici e pitture, connessi al Ponte di Matidia, di cui si conservano in alveo i piloni, a e alla *statio marmorum*. La riva destra è interessata dalle infrastrutture dei Porti di Claudio e Traiano e dai resti della città di *Portus*. Nel punto in cui, a monte del viadotto della Scufa, il canale si avvicina di più alla via Portuense attuale si trovano le strutture pertinenti alla darsena posta tra i bacini di Claudio e Traiano e alla fossa di collegamento tra questa e il canale.

Essendo al momento il progetto solo a livello di fattibilità appare evidente che le valutazioni e le prescrizioni che questa Soprintendenza può al momento esprimere possono solo essere valutazioni e prescrizioni di massima; risulta, infatti, necessario poter esaminare un progetto più specifico ed approfondito (corredato da cartografia e posizionamenti a scala adeguata e leggibile) per giungere ad eventuali richieste di variante e dettare prescrizioni precise rispetto alle attività di archeologia preventiva da intraprendere, cui è subordinato il parere di questo Ufficio.

PONTILE TERMINAL CROCIERE (n.1)

Si prende atto che il pontile in esame è costituito dalla banchina (Terminal Crociere) già prevista all'interno del nuovo Porto di Fiumicino (Piano Regolatore Portuale) in relazione al quale sono stati già effettuate parte delle indagini archeologiche preventive che dovranno essere completate con la realizzazione di ulteriori carotaggi (FASE 2 indagini) proprio in corrispondenza delle opere strutturali (moli, banchine ecc.) del futuro porto. All'esito di tali sondaggi è subordinato il parere di questo Ufficio (si veda da ultimo nota SSBAR prot. 37360 del 13.11.2012). Pertanto il parere sulla realizzazione di tale pontile sarà ricompreso nel parere generale sul nuovo Porto di Fiumicino che verrà elaborato al termine delle indagini già previste.

PONTILE OSTIA ANTICA (n.3)

Si prende atto che non verrà realizzato il pontile a terra, né le bitte in quanto si prevede di utilizzare la banchina e le bitte già esistenti.

Essendo l'attracco posizionato in corrispondenza dell'attuale banchina posta in adiacenza all'area archeologica di Ostia Antica non potrà essere realizzata nessuna opera a terra comprese eventuali opere infrastrutturali quali rampe, viabilità, piazzali di sosta, parcheggi e quanto altro possa in qualsiasi modo modificare l'attuale assetto dell'area circostante il sito archeologico. In particolare appare non realizzabile quanto previsto a p.58 della Relazione "...I pontili 2 e 3 (Ostia Antica) hanno la funzione di favorire lo scambio intermodale gomma/acqua...".

Preventivamente alle opere da realizzare in alveo (pontile a galleggiante singolo) dovranno essere effettuate indagini preventive sia mediante prospezioni non invasive sia mediante metodologie invasive (carotaggi ed eventuali scavi).

Da ultimo è da sottolineare che in sede progettuale si renderà necessario effettuare uno studio specifico per ciò che riguarda l'altezza dei pali-guida cui è ancorato il pontile galleggiante in alveo la cui altezza, come risulta dalla Tav. 6/1, è di m. 9 al di sopra del livello dell'acqua e di m.3,50 circa al di sopra della sommità dell'argine. Andrà quindi verificata l'interferenza tra tali pali e la visuale sul fiume che si gode dall'Area Archeologica di Ostia Antica ed andranno studiate opportune soluzioni tecniche per ovviare a tale problematica che risulta assai impattante.

PONTILE FIERA DI ROMA (n.4)

L'area in cui è prevista la realizzazione dell'attracco, posta subito a valle della confluenza del Rio Galeria in corrispondenza delle moderne idrovore, è un'area a grande densità archeologica. Poco a nord il Rio Galeria è attraversato dall'antico Acquedotto Portuense mentre più a valle, in prossimità delle successive idrovore poste in corrispondenza della Nuova Fiera di Roma, negli anni '90 è stato riportato in luce in golenza un mausoleo repubblicano ed un'area artigianale munita di pontile di

attracco per l'accesso dal fiume (non citato nello studio di archeologia preventiva). Inoltre è da ricordare il rinvenimento nel corso di un dragaggio del Tevere nell'area posta "...sulla riva destra all'altezza della grande ansa che è tra le Tenute di Ponte Galeria e Prati della Chiavichetta..." non proprio l'ansa esistente in corrispondenza della confluenza del Rio Galeria e delle moderne banchiere dove si colloca il nuovo attracco, di un blocco marmoreo recante un'iscrizione che ricorda il restauro di un ponte (IV sec.d.C.). Anche le aree confinanti, parzialmente indagate nel corso della realizzazione dei nuovi insediamenti di Commercio e della Nuova Fiera di Roma, sono ricche di presistenze antiche legate sia alle infrastrutture al servizio dei porti di Claudio e Traiano (*Via Portuensis* ed *Acquedotto Portuense*), sia allo sfruttamento del suolo ed agli impianti delle saline poste immediatamente a nord (magazzini, edifici destinati a servizi, viabilità locali, necropoli ecc.).

Preventivamente a tutte le opere da realizzare sia a terra (piattaforma galleggiante a terra e bitte) sia in alveo (Piattaforma galleggiante in alveo) dovranno essere effettuate indagini preventive sia mediante scavi a cielo aperto o carotaggi per le opere a terra sia mediante prospezioni non invasive sia mediante metodologie invasive (carotaggi ed eventuali scavi) in alveo.

PONTILI DI PONTE MARCONI (nn. 5 e 6)

Lungo la riva si evidenzia un'ampia fascia in emersione che arriva sino alla metà del fiume relativa alle banchine romane di cui rimangono lunghi tratti di fondazioni in opera cementizia spesso non precisamente allineati, nonché una platea in blocchi di travertino forse pertinenti ad un sepolcro. Si rendono quindi necessari accertamenti a terra e in alveo sulla reale consistenza delle opere per comprenderne oltre all'effettiva consistenza, anche la funzione.

PONTILE TERMINAL DI RIPA GRANDE (n.7)

Preso atto che l'attracco previsto prevede un pontile di imbarco/sbarco con piattaforma galleggiante e bitte di ormeggio e con una struttura portante di "pali guida" sia in alveo che a terra, il posizionamento degli stessi prevedrà punti di infissione che andranno documentati con *side scan sonar* in acqua e con lo scavo archeologico a terra, essendo ivi il livello delle strutture romane documentato ad una profondità di mt. -2,50 sotto le strutture moderne.

Si fa presente inoltre che, in alveo, i sedimenti sommersi sono ricchi di reperti archeologici databili dalla preistoria ai nostri giorni che si conservano, a causa del cedimento e dell'escavazione delle acque, in posizione non stratigrafica. Va pertanto previsto, ovunque venga eseguito il dragaggio il vaglio ad acqua di tutti i materiali.

DRAGAGGI

Per ciò che riguarda i dragaggi, stante lo stato della progettazione (livello di fattibilità), non sono individuate le aree che saranno soggette a tali attività. Tali tipi di interventi risultano fortemente invasivi ed a volte più pericolosi per la tutela dei beni archeologici degli interventi a terra, specialmente quando ci si trova in presenza di ipotizzabili resti sommersi (come, ad esempio, nell'ansa prospiciente l'area archeologica di Ostia Antica, nel tratto lungo la fossa Traiana corrispondente ai porti di Claudio e di Traiano- in cui va anche considerata la ridotta larghezza del corso d'acqua-; o nel tratto posto immediatamente a valle della Nuova Fiera di Roma, dove i resti della Via Portuense antica e dell'Acquedotto Portuense sembrano essere presenti in alveo a seguito dello spostamento a nord dell'ansa del Tevere; o a monte di Ponte Sublicio dove sono attestati resti murari, nonché lungo tutto il Porto Fluviale a Lungotevere Testaccio a destra e a sinistra del fiume).

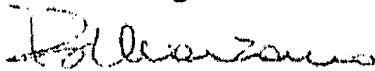
Una volta individuate le aree di dragaggio, le stesse dovranno essere sottoposte ad indagini preventive sia mediante prospezioni non invasive, utilizzando attrezzature elettroniche (*side scan sonar*, *sub bottom profiler* e sistemi di posizionamento differenziale) sia mediante metodologie invasive (carotaggi ed eventuali scavi).

Le indagini sopra richieste dovranno essere estese anche a tutte le aree interessate da opere infrastrutturali (strade di raccordo a viabilità principale, rampa, piazzali, sistemazione argini ecc.).

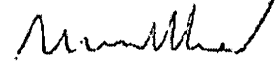
L'esecuzione di tutti gli interventi previsti in alveo e lungo la gola, dovranno essere preventivamente concordati con appositi incontri tra i funzionari di questo Ufficio ed i Vg. relativi al fine di concordare la tipologia e l'estensione delle indagini.

Ad espletamento delle indagini conoscitive in terra e in acqua sarà legato il parere definitivo che potrà prevedere le eventuali varianti di progetto che si riterranno necessarie.
La presente annulla e sostituisce la precedente nota prot.33171 del 13/09/13.

Il Responsabile del Procedimento
Dott.ssa Paola di Monzano
paola.dimonzano@beniculturali.it



IL SOPRINTENDENTE
Dott.ssa Mariarosaria Barbera



CM/
RN/
PG/
RP/
AB/
LC/
DR/



**Ministero dei beni e delle
attività culturali e del turismo**

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio
SOBINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI
PER LE PROVINCE DI ROMA, FROSINONE, LATINA, RIETI E TIBURIO
Via Cavalletti, 2 - 00186 ROMA
tel. 06 69624.1 - fax 06 6994 1234
email sbap-laz@beniculturali.it

MBAC-SBAP-LAZ...
U-PROT
0031963 06/11/2013
CI 34 19.04/63.64

PROVINCIA DI ROMA
UFFICIO PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
VIA CAVALLETTI, 2
00186 ROMA



ROMA

**Alla Direzione Regionale
per i Beni Culturali e
Paesaggistici del Lazio**
Via di S. Michele 22
00153 ROMA
FAX 0667234013

OGGETTO - Comune di Fiumicino. Porto canale di Fiumicino. "Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per trasporto pubblico di persone". Conferenza di servizi preliminare ai sensi dell'art. 14 della Legge 7 agosto 1990, n.241, proposta da Porti di Roma- Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta

**e p.c. Direzione Generale per il
Paesaggio, le Belle Arti,
l'Architettura
e l'Arte contemporanea**
Servizio IV- Tutela e qualità
del paesaggio
Via di san Michele, 22
00153 ROMA

**Soprintendenza Architettonica
per i Beni Architettonici e
Paesaggistici per il comune di
Roma**
Via di S. Michele 17
00153 ROMA

**Soprintendenza Speciale per i
Beni Archeologici di Roma**
P.zza dei Cinquecento, 10
00185 ROMA

**Soprintendenza Speciale per i
Beni Archeologici di Roma -
Sede di Ostia Antica**
Via dei Romagnoli, 717
00119 ROMA

Stampa e distribuzione
presso il Centro di Roma
presso il Centro di Roma
presso il Centro di Roma
presso il Centro di Roma

Con riferimento alla Conferenza di servizi preliminare di cui all'oggetto, questo Ufficio non rileva motivi ostativi all'approfondimento progettuale di quanto trasmesso da "Porto di Roma- Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta" con nota del 30/09/2017 prot. n. 15688 rispetto a cui, in considerazione che la navigabilità sul Tevere costituisce un percorso di fruizione culturale alternativo, auspica un ampliamento del servizio a tutti i soggetti anche estranei alle rotte crocieristiche. Questa Soprintendenza per quanto di sua stretta competenza, limitatamente al territorio del Comune di Fiumicino, esprime le seguenti indicazioni per la redazione del progetto definitivo:

- dovrà essere definito il progetto del punto di interscambio tra l'attracco crocieristico e quello dei battelli destinati alla navigabilità del Fiume Tevere;
- dovrà essere previsto un punto di attracco in prossimità del sito archeologico e monumentale dell'Episcopio di Porto e del Lago di Traiano;
- dovrà essere previsto un punto di attracco all'interno della Riserva Naturale del Litorale Romano tale che costituisca punto di interscambio con le piste ciclabili esistenti e di progetto;
- dovrà essere definito il progetto architettonico degli attracchi, dei pontili e dei punti di interscambio tra il trasporto fluviale e il sistema di trasporto ad oggi esistente, in cui realizzare i servizi e gli spazi accessori quali parcheggi, viabilità e quant'altro. Tale progettazione dovrà differenziarsi in base al paesaggio in cui si colloca l'approdo, privilegiando soluzioni di minimo impatto percettivo nei punti di valore naturalistico e soluzioni architettoniche di qualità e in armonia con le preesistenze nei luoghi antropizzati.

Si rimane a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento e delucidazione.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Arch. Azzurra Sylos Labini

SOPRINTENDENTE

Arch. Giorgio Patandis



MINISTERO LAZ
 004 UFF PROT
 0021045 10/11/2013
 CI 34 10.04/58 1

Class. 01/01/10

Ministero dei Beni e
 delle Attività
 Culturali e del
 Turismo

Direzione Regionale per i Beni Culturali
 e Paesaggistici del Lazio
 Via di San Michele, 22
 00153 Roma

Soprintendenza per i Beni Architettonici e
 Paesaggistici per il Comune di Roma

Via di S. Michele, 17 0015 ROMA
 Tel. 06/588951 - fax 06/5133340

MBAC-SBAP-RM
 UFF.PROT.
 0019204 13/11/2013
 CI 04.04.19/187

Prot. n° all'oggetti.....

OGGETTO: Roma - Studio delle condizioni di fattibilità per l'istituzione di un regolare servizio di navigazione sul Fiume Tevere inferiore per il trasporto pubblico di persone.

Conferenza di servizi prelleminare ex art 12 bis, l. 241/1990, del 23.10.2013.
 Richiedente: Porti di Roma del Lazio.

Con riferimento alla documentazione inoltrata dall'Ufficio Progetti-Area Tecnica di Porti di Roma e del Lazio con nota del 30/09/2013 prot. n° 15688, relativa all'oggetto ed a seguito dell'incontro con il funzionario di codesta Direzione, questa Soprintendenza per quanto di competenza, esaminato quanto pervenuto, relaziona come segue.

Lo studio di fattibilità proposto prevede sette pontili lungo il percorso del Tevere inferiore, con lo scopo dichiarato di "collegare la futura infrastruttura portuale di Fiumicino alla città di Roma, attraversando una via naturale". Dei previsti attracchi i primi due non sono stati oggetto di esame, poiché non rientrano nelle competenze territoriali di questo ufficio. Per quanto concerne i restanti cinque si relaziona come segue, premettendo che la tipologia di intervento proposta non è specificatamente prevista nelle norme tecniche del PTPR e che si ritiene condivisibile l'assimilazione conseguentemente assunta nello Studio di Insediamento Paesaggistico, di seguito descritta.

L'attracco n°3 (Ostia Antica) ricade nel perimetro della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano ed, inoltre, è posto in diretto contatto con l'area archeologica degli scavi di Ostia Antica.

Nel PTPR Ambito n° 2 esso è posto in area di interesse archeologico (tutela orientata). Nel PTPR, nella tavola A, in zona di Paesaggio dell'insediamento storico diffuso, nella tavola B nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua e in aree di rispetto archeologico già individuate.

I punti 7.2.5, 7.2.6 e 7.2.7 della Tabella B dell'art. 21 delle NTA del PTPR consentono "percorsi pedonali e sentieri naturalistici, piste ciclabili, parcheggi e piazzole di sosta".

L'attracco n° 4 (Piera di Roma) ricade, anch'esso, nel perimetro della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano; nel PTPR Valle del Tevere esso è posto in area di tutela integrale che, all'art. 65 delle norme tecniche, consente le opere relative ai "tracciati pedonali, strade di servizio e piazzole di sosta". Nella tavola A del PTPR è inserito in zona di Paesaggio naturale di continuità, nella tavola B nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua.

I punti 7.2.5, 7.2.6 e 7.2.7 della Tabella B dell'art. 22 delle NTA del PTPR consentono "percorsi pedonali e sentieri naturalistici, piste ciclabili, parcheggi e piazzole di sosta".

L'attracco n° 5 (Metro Marconi) ricade nel PTP n° 10 Valle dei Casali ed è posto in area di tutela orientata TOD, che all'art. 65 (come rimandato dall'art. 40 a.1) consente "la realizzazione di piste ciclabili, di percorsi pedonali attrezzati, di piazzole di sosta e di bevedere, sistemati a verde"; inoltre esso ricade nella tavola A del PTPR in zona di Paesaggio naturale di continuità, nella tavola B nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua e in aree boschive.

I punti 7.2.5, 7.2.6 e 7.2.7 della Tabella B dell' art. 23 delle NTA del PTPR consentono "percorsi pedonali e sentieri naturalistici, piste ciclabili, parcheggi e piazzole di sosta".

L'attracco n°6 (Ponte Marconi) ricade nel PTP n° 10 Valle dei Casali ed è posto in area di tutela orientata TOd, che all'art. 65 (come rimandato dall'art. 40 a.1) consente "la realizzazione di piste ciclabili... di percorsi pedonali attrezzati, di piazzole di sosta e di belvedere, sistemati a verde; inoltre esso ricade nella tavola A del PTPR in zona di Paesaggio naturale di continuità, nella tavola B nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua e in aree di rispetto archeologico già individuate.

I punti 7.2.5, 7.2.6 e 7.2.7 della Tabella B dell' art. 23 delle NTA del PTPR consentono "percorsi pedonali e sentieri naturalistici, piste ciclabili, parcheggi e piazzole di sosta".

L'attracco n°7 (Terminal Roma Porto di Ripa Grande) ricade nella tavola A del PTPR in zona di Paesaggio dei centri e nuclei storici, nella tavola B nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua.

I punti 7.2.5, 7.2.6 e 7.2.7 della Tabella B dell' art. 29 delle NTA del PTPR consentono "percorsi pedonali e sentieri naturalistici, piste ciclabili, parcheggi e piazzole di sosta".

Dall'analisi complessiva dello Studio di fattibilità presentato questa Soprintendenza, per quanto di competenza, esprime parere di massima favorevole al servizio di navigazione del Tevere inferiore e, relativamente allo specifico studio in argomento, concorda con quanto espresso verbalmente nella Conferenza del 23.10.2013 circa lo spostamento del previsto attracco n° 7 (Terminal Roma Porto di Ripa Grande) in corrispondenza dell'ex Arsenale Pontificio ed, inoltre, ritiene necessario, nei successivi stadi della progettazione, che:

- venga prevista la navigazione del Tevere inferiore di tipo turistico non solo finalizzata ai crocieristi sbarcati dalle navi crociera, ma rivolta anche al turismo stanziale;
- la lunghezza, la larghezza e l'altezza dei battelli sia compatibile con le caratteristiche paesaggistiche della via navigabile e del contesto architettonico e paesaggistico che gli stessi attraversano;
- venga posta particolare attenzione nella definizione degli elementi di progetto (quali banchine, passerelle, pali ecc.) rispetto alle singole visuali ed ai contesti storico-architettonici e paesaggistici in cui si inseriscono;
- si studi la possibilità di attracco nei seguenti punti: porto di Ostia, EUR, Basilica di San Paolo fuori le Mura (spostando il pontile n° 6 Ponte Marconi), Macro Testaccio;
- si studi la possibilità di collegamento con piste ciclabili esistenti o di progetto.

Quanto sopra fatte salve le valutazioni ed eventuali prescrizioni da parte della Soprintendenza Archeologica competente e ferme restando le esigenze di tipo naturalistico, per le quali si rimanda alle valutazioni degli organi competenti.

Il funzionario responsabile
Arch. Elvira Cajano

Il Soprintendente
Arch. Maria Costanza Polizzotto