

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Progetto definitivo delle Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia 2° Stralcio – Nuovo accesso al bacino storico – Collegamento tra il Molo Vespucci e l’Antemurale Colombo

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2 Progetti di infrastrutture/h	<i>“h) modifiche o estensioni di progetti di cui all’allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell’allegato II)”</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente.

Come noto,

il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.) con Delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, avendo riconosciuto il ruolo strategico del Porto di Civitavecchia per lo sviluppo nazionale dei trasporti, ha incluso l’ *“Hub portuale di Civitavecchia”* tra il primo Programma di infrastrutture strategiche, ai sensi della Legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante *“Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”*.

Il progetto preliminare delle suddette Opere Strategiche, è stato approvato dallo stesso CIPE con la Delibera 103 del 20/12/2004 ai sensi dell’art. 165 del Dlgs 163/2006, ottenendo precedentemente il Decreto di compatibilità ambientale del Ministero dell’Ambiente (parere del 20/12/2003 della Commissione Speciale V.I.A. con prescrizioni), nonché il parere positivo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (voto n.185/2003 del 19/12/2003).

Successivamente l’ADSP individuò un primo lotto funzionale, tra le dieci opere di grande infrastrutturazione previste nel suddetto Programma, che avrebbero sostanziato la trasformazione del porto di Civitavecchia in un HUB internazionale.

Quindi con l’adozione della c.d. Legge Obiettivo (L. 443/01) e con il riconoscimento del porto di Civitavecchia quale porto strategico per lo sviluppo nazionale dei trasporti, alcuni degli interventi previsti dal previgente PRP sono stati inseriti tra i progetti strategici identificati dal CIPE che, con Delibere n.140 del 21.12.2007, e n.2 del 25.01.2008, ha approvato, ai sensi e per gli effetti dell’art.166 del D.lgs 163/2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MATTM,

prot. DSA_2006_0021173, il progetto definitivo di alcune delle predette opere, e nello specifico dell'intervento denominato "Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia - Primo lotto funzionale - prolungamento antemurale Cristoforo Colombo, Darsena Traghetti e Servizi".

Con Determina Direttoriale DVA-DEC-2015-00216 del 25/06/2015, emessa sulla base del parere n. 1794 del 29/05/2015 della CT VIA e VAS, il MATTM ha approvato l'intervento denominato: "Opere strategiche per il porto di Civitavecchia. Primo lotto funzionale: Prolungamento Antemurale Colombo, Darsene Servizi Traghetti" – Perizia di Variante 2014", ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs 163/2006.

Come altresì noto, stante l'intervenuta necessità di apportare ulteriori varianti minoritarie al previgente PRP, vista inoltre l'esigenza di ricondurre ad uno strumento pianificatorio/programmatico unitario anche le predette Opere Strategiche, l'AdSP ha contestualmente avviato l'iter autorizzativo che ha condotto all'approvazione del vigente Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia (Variante PRP 2004), sul quale si è favorevolmente espresso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) nell'adunanza del 29/10/2004, e che è stato definitivamente approvato con DGR del Lazio n.121 del 23/03/2012, alle condizioni ambientali di cui al Decreto Interministeriale MATTM/MIBACT DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010, nonché in ottemperanza a tutte le prescrizioni/condizioni previste con gli atti autorizzativi già concessi, quali le soprarichiamate Delibere C.I.P.E. nn. 140 del 21.12.2007 e 2 del 25.01.2008, il Dec. VIA n. 6923 del 28.01.2002 e il Dec. VIA n. 2935 del 22.12.1997.

Alla data della presente, è stata certificata l'ultimazione dei lavori ed è stato redatto in data 10.09.2018 il certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo, relativo al I° stralcio del Primo lotto funzionale delle Opere Strategiche: Prolungamento Antemurale Colombo, Darsene Servizi Traghetti" (di seguito I°LF OO. SS), per come stabilito con la suddetta Perizia di Variante n. 1), approvata dal MATTM con D.D. DVA-DEC-2015-00216 del 25.06.2015.

In conclusione lo sviluppo dell'Hub portuale di Civitavecchia è l'esito di un articolato processo di pianificazione e progettazione unitario, avviato negli anni '90 e tutt'ora in corso. Sin dal 1990 si rese indifferibile la realizzazione di rilevanti opere infrastrutturali finalizzate sia allo sviluppo dei traffici che alla delocalizzazione delle attività commerciali ed industriali in ambiti meno densamente popolati. Erano infatti emerse criticità ambientali per la manifesta incompatibilità tra le medesime attività ed i recettori sensibili presenti nel centro abitato.

Ciò premesso, in attuazione a quanto previsto dal vigente PRP, la scrivente Amministrazione, visto il Decreto Ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021, registrato alla Corte dei Conti in data 6.09.2021 al n. 2660, con il quale è stato approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale, sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), diretto al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti italiani, ha intrapreso le dovute azioni di competenza finalizzate alla programmazione delle opere di grande infrastrutturazione oggetto della presente proposta progettuale.

Il progetto definitivo dell'intervento denominato " ATF, *Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia II° Stralcio* – Nuovo accesso al bacino storico – Collegamento tra il Molo Vespucci e l'Antemurale Colombo", oggetto della proposta progettuale in esame, è funzionale al conseguimento degli obiettivi strategici riguardati dal vigente PRP, quali:

- ÷ l'allontanamento dal porto storico delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi, che sarebbero definitivamente delocalizzati a nord, in aree strutturalmente e funzionalmente adeguate, più distanti dal centro abitato di Civitavecchia e in zone prevalentemente industriali.
- ÷ lo spostamento delle unità navali che attualmente gravano sul porto storico, con conseguente razionalizzazione degli spazi ad esse dedicati, per adeguare la propria offerta di servizi agli attesi sviluppi di domanda turistico/ricreativa.

Il Piano Regolatore Portuale, come già evidenziato nel corpo del presente documento, si pone come obiettivo strategico generale l'allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico per conseguire inoltre:

- a) la realizzazione di un porto turistico;
- b) la costruzione di un rapporto porto/territorio/città, sede anche di attività culturali e ricreative.

Il bacino del Porto storico sarà dedicato esclusivamente al diporto nautico, e quindi avrà i connotati di un porto turistico, fatta eccezione per gli accosti sull'antemurale traiano per i quali sono già previste da PRP navi da crociera di piccole dimensioni. Inoltre, tenuto conto che le piccole navi da crociera potranno avere un ruolo marginale in termini di occupazione degli accosti, si prevede che all'occorrenza le imbarcazioni da diporto di grandi dimensioni (megayacht) possano ormeggiare sull'antemurale. A riguardo si osserva che la Normativa del piano include le imbarcazioni da diporto nel tipo di naviglio accolto nell'area territoriale "Terminal crocieristico".

Attraverso la realizzazione di opere a mare ed a terra, rinviando per maggiori dettagli al paragrafo successivo, il vigente Piano Portuale Regolatore, attraverso una riqualificazione del Porto Storico prevede anche il recupero e la valorizzazione delle risorse storico-monumentali a favore della collettività e dei turisti che transitano nell'ambito portuale. In tal senso il piano recepisce le indicazioni pianificatorie e progettuali definite dalla cabina di regia costituita dall'Autorità Portuale, dal Comune di Civitavecchia e dalle Soprintendenze competenti per l'area storica.

La realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione in argomento consentirebbe pertanto di perseguire l'auspicata riorganizzazione e separazione funzionale dei due sub ambiti, con gli attesi benefici ambientali che ne deriverebbero, per come di seguito specificato.

Il ricorso procedimentale all'Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente PRP di Civitavecchia è assolutamente appropriato, in quanto, con ragionevole certezza scientifica, si può asserire che le soluzioni progettuali proposte, *non alterando in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali*, sono compatibili con gli strumenti programmatici e con la vincolistica vigente, non adducono carichi tecnici ed ambientali addizionali e non determinano ulteriori impatti significativi sulle componenti ambientali in esame, rispetto a quanto appropriatamente valutato in sede di VIA (si veda ALL1_ATF Relazione generale.pdf, ALL2_ATF Relazione ambientale sintetica.pdf, ALL11_ATF Configurazione PRP con ATF.pdf)

Non ricorrono pertanto, ad avviso del proponente, le condizioni di cui all'art 6, comma 9 del Dlgs 152/06.

Infatti come ampiamente dettagliato nelle distinte sezioni del documento, le soluzioni progettuali proposte con l'ATF, predisposto ai sensi delle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale", redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e datate marzo 2017, non alterando in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore di sistema portuale, nei termini suddetti, **NON** determinano impatti significativi addizionali sulle componenti ambientali in esame rispetto a quanto appropriatamente valutato nel corso dell'articolato iter approvativo del vigente PRP, ma al contrario migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto in argomento.

A tale scopo, l'ADSP ha esaminato la proposta di ATF sotto il profilo Programmatico, Progettuale ed Ambientale, addivenendo alle conclusioni di seguito riportate:

- ÷ non sia rilevante sotto il profilo ambientale e risponda ai requisiti di fattibilità tecnica e di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5 – comma 2 della Legge n° 84/1994.
- ÷ non costituisce modificazione degli obiettivi di piano e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali;

- ÷ non incide sulle scelte e gli indirizzi degli strumenti di pianificazione vigenti;
- ÷ la nuova configurazione plano-batimetrica risponde ai requisiti di fattibilità tecnica e non incide sulle scelte e gli indirizzi degli strumenti urbanistici vigenti.

In particolare modo si evidenzia che, rispetto alla vigente configurazione, l'ATF non prevede modifiche che incidano in maniera significativa sulle matrici ambientali ad eccezione di alcuni aspetti che per altro costituiscono evidenti migliorie.

Le componenti di dette matrici ambientali sono state dettagliatamente caratterizzate sulla base dei dati acquisiti in situ da tecnici afferenti a primari Centri di Ricerca/Università nonché al sistema agenziale per la protezione dell'ambiente (ARPAL), nell'ambito dei programmi di monitoraggio in essere. Le attività di ricerca e monitoraggio, svolte nell'arco temporale ivi indicato, hanno permesso di acquisire un set ampissimo di dati utili per la valutazione dello Status Ecologico e Chimico delle acque marino costiere ai sensi del Dlgs 152 /2006, per come modificato dal DM 260/10, della qualità dell'aria ambiente per come disciplinato ai sensi del Dlgs 155/2010, nonché del clima acustico, per come disciplinato dalla normativa vigente in materia.

I dati rilevati nel corso dei suddetti programmi di monitoraggio hanno confermato le previsioni di impatto (**impatto nullo**) sulle matrici ambientali analizzate, per come determinato nell'ambito dello SIA al vigente PRP, nonché il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, come stabilito nei Decreti autorizzativi già concessi.

Nella Relazione Ambientale (ALL2_ATF Relazione ambientale sintetica.pdf Capitolo 8) sono stati qualitativamente stimati gli impatti potenziali che le soluzioni progettuali traggiate dall'ATF potrebbero potenzialmente apportare (sia in fase di cantiere che in esercizio nel proposto assetto infrastrutturale) alle matrici ambientali analizzate, rispetto a quanto già definito nello Studio di Impatto Ambientale al vigente PRP.

La soluzione progettuale proposta dall'ATF, nata come ampiamente dettagliato nel seguito per rispondere alle mutate esigenze, non apportando carichi tecnici ed ambientali addizionali significativi, conferma le previsioni di impatto (impatto nullo) di cui alle simulazioni modellistiche condotte nello SIA al vigente PRP.

L'ATF è stato quindi studiato e proposto al fine di soddisfare le tendenze di mercato ivi citate, rimanendo congruente con lo strumento pianificatorio attuale. Il mancato adeguamento infrastrutturale alle variate condizioni al contorno porterebbe, nel tempo, al non soddisfacimento delle prestazioni traggiate dagli obiettivi del medesimo Piano, nonché il mancato miglioramento del rendimento e delle prestazioni ambientali del progetto in argomento.

La proposta di ATF riguarda prevalentemente modifiche dimensionali (plano-batimetriche) di opere già previste nel PRP vigente, approvato con la citata DGRL n. 121/2012. La proposta non modifica l'assetto delle caratterizzazioni funzionali delle aree portuali e si configura come opera di completamento che non altera la struttura di sviluppo dell'ambito portuale.

Per quanto precede la Sezione del CSLP, nell'ambito dell'adunanza del 04.10.2022 ha reso le proprie determinazioni con il parere favorevole n. 71/22, e trattandosi di "modifiche non sostanziali", ha ricondotto la proposta in argomento alla fattispecie degli adeguamenti tecnico funzionali, ammissibile attraverso lo strumento normativo individuato.

Per ciò che concerne gli aspetti ambientali, la Sezione segnalava altresì "l'opportunità di individuare la procedura di valutazione ambientale più appropriata..." *.... con specifico riferimento agli elementi ivi puntualmente richiamati...*

La scrivente Amministrazione ritiene nello specifico che il ricorso alle disposizioni di cui all'art 6 comma 9 e 9 bis del Dlgs 152 2006 possa essere lo strumento appropriato al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali

significativi e negativi, avendo altresì preliminarmente valutato che la proposta in parola possa migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti de quibus, per come di seguito argomentato.

In sintesi la proposta progettuale in esame, oggetto dell'omonimo Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP vigente, di cui al sopracitato parere favorevole del CSLLPP (Prot. N. 71/2022), prevede, rispetto a quanto approvato dal vigente PRP, una modifica non sostanziale dell'imboccatura portuale del nuovo accesso al bacino storico, la realizzazione di una vasca di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni, che esplica anche una funzione di attenuazione del moto ondoso residuale, e la realizzazione di un ponte di collegamento fisso tra l'Antemurale Colombo e il Molo Vespucci (si veda ALL10 ATF Intervento ATF.pdf, ALL11 ATF Configurazione PRP con ATF.pdf)

L'approccio metodologico adottato per la redazione della Relazione Ambientale si sostanzia nelle assunzioni di seguito puntualmente riportate.

In primis, la proposta del nuovo collegamento tra l'antemurale Colombo e il Molo Vespucci elimina definitivamente il collegamento marittimo originariamente previsto nel vigente PRP tra il bacino storico e quello commerciale per privilegiare una struttura fissa che assicuri in qualsiasi condizione una via di fuga per chi si trovi sull'antemurale, garantendone prioritariamente la sicurezza. Questa scelta nasce da un riesame delle necessità connesse alla gestione di un terminal crocieristico di rilevanti dimensioni e recepisce le indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresse in sede di valutazione delle Opere Strategiche e della variante al PRP. Infatti con il voto n.183 del 19/12/2003 relativo alle Opere Strategiche, l'Assemblea del CSLLPP ritenne che l'inserimento di un ponte mobile andasse attentamente valutato in ordine ai problemi di sicurezza che potevano derivare dalla mancanza di un collegamento stabile tra antemurale e terraferma. Inoltre, si evidenziò che il ponte mobile *"non fornisce sufficienti garanzie per la sicurezza della vita umana, presentando gravi rischi connessi a possibili disservizi o altre esigenze, che possono rendere inservibile la via di fuga verso la terraferma"*. Successivamente, con la redazione del PRP, il ponte mobile venne raddoppiato per incrementare le condizioni di sicurezza. Tuttavia, l'Assemblea con il voto n.209 del 29/10/2004, pur prendendo atto del miglioramento apportato rispetto alla previsione originaria, ha ribadito che il collegamento *"appare inadeguato, ai fini della sicurezza, in particolare qualora si verificassero condizioni che imponessero l'evacuazione di persone e automezzi in tempi rapidi dall'area crocieristica"*. Nello stesso voto si invitò a valutare *"l'ipotesi di un collegamento di maggiori dimensioni di tipo fisso"*. Pertanto, la proposta di ATF in esame, in ottemperanza a quanto prescritto dal CSLLPP, contempla un ponte fisso, che garantisce perentoriamente il deflusso e la sicurezza dei croceristi, e non subisce interruzioni per il transito di natanti o per un eventuale malfunzionamento del sistema di manovra del ponte mobile, nonché eccezionalmente per i danni che potrebbero esser eventualmente provocati dall'urto di una nave. A riguardo si evidenzia che la soluzione proposta offre le maggiori garanzie dal punto di vista della sicurezza nei confronti dello scenario d'urto di una nave, anche di elevate dimensioni. Infatti, oltre alla resistenza offerta dal volume di materiale costituente il corpo diga, la conformazione a scarpata dei paramenti laterali fa sì che, nel caso avvenga un impatto con una nave, questa tenda a "salire" sulla scarpata, disperdendo la propria energia cinetica nella trasformazione in energia potenziale, senza compromettere la funzionalità delle strutture.

Come noto inoltre, la vigente normativa (D.Lgs. 105/2015 e s.m.i.) in tema di controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, prevede la predisposizione del Piano di Emergenza Esterno (PEE) per gli stabilimenti in esso rientranti. Il PEE viene predisposto dal Prefetto, d'intesa con gli enti territoriali interessati e previa consultazione della popolazione. Il PEE è stato redatto per il deposito Costiero ENI R&MC Processi e Gestione Operativa Logistica Primaria di Civitavecchia, sito in Civitavecchia, Via Angelo Molinari, 4, stabilimento di "soglia superiore" ai sensi del predetto decreto legislativo. Per ciò che concerne la suddivisione degli eventi incidentali analizzati, in linea con quanto definito dalla classificazione qualitativa prevista

dall'Allegato III al D.P.C.M. 31/03/89, si rimanda al citato Piano di Emergenza Esterna (PEE), redatto nel 2016 ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. 105/2015. Per la caratterizzazione del rischio connesso alle ipotesi incidentali si è assunta come frequenza minima per la credibilità dell'evento una frequenza di accadimento pari a 10^{-6} occ/anno.

Le azioni atte alla mitigazione e alla riduzione degli effetti, nonché le Funzioni delle Amministrazioni competenti di supporto al Prefetto, con i relativi compiti in caso di accadimento d'incidente rilevante, tra i quali il Piano Locale Antinquinamento della Capitaneria di porto di Civitavecchia, provvedono, con ragionevole certezza, nel loro complesso, a minimizzare gli eventuali effetti di un incidente rilevante sulla qualità delle acque (per come definita ai sensi del Dlgs 152/2006) nonché dell'integrità delle ZCS/ZPS/SIC in argomento, tenuto conto della struttura e della funzioni di dette aree protette, nonché dei loro obiettivi di conservazione.

Sebbene dette azioni, nel loro complesso, possano pertanto render trascurabili eventuali impatti, la proposta progettuale in esame, che prevede la realizzazione di un ponte di collegamento fisso, rispetto al ponte mobile originariamente contemplato dal vigente PRP, oltre a garantire i predetti standard di sicurezza per l'eventuale evacuazione dei passeggeri, provvede al confinamento idraulico dei sub ambiti che verrebbero a generarsi. Qualora accadano incidenti rilevanti, le sostanze inquinanti eventualmente prodotte e disperse nel sub ambito commerciale/industriale risulterebbero ivi conterminate. Il Porto storico preserverebbe una funzione prevalentemente diportistica, più confacente agli usi legittimi del mare, stante la prossimità all'abitato cittadino, che ha espressa vocazione turistico/balneare e in prossimità del quale è stata rilevata altresì la presenza di habitat di particolare pregio naturalistico (sensu Direttiva Habitat 92/43/CEE).

Per la proposta progettuale in esame sono stati condotti anche degli studi idrodinamici (si veda ALL84_PD Studi integrativi.pdf), applicando in successione il modello numerico agli elementi finiti RMA-2 e il modello numerico agli elementi finiti di dispersione e diffusione RMA-4, sviluppati del U.S. Army Corps of Engineers, facenti parte del pacchetto applicativo SMS 11 distribuito da AQUAVEO. Le simulazioni relative allo stato attuale sono state condotte utilizzando il dominio di calcolo mostrato nella Figura 1 del predetto studio integrativo. Il modello numerico di idrodinamica RMA-2 risolve, mediante la tecnica degli elementi finiti, le equazioni per flussi turbolenti di Navier-Stokes mediate alla Reynolds, integrate lungo la verticale. Il dominio di calcolo è stato suddiviso in circa 6300 elementi triangolari, per un totale di 15.000 nodi di calcolo. Le profondità all'interno del dominio di calcolo sono state definite sulla base dei più recenti rilievi batimetrici a disposizione. Si rimanda allo studio integrativo in uno alla presente relazione per gli output delle modellizzazioni di calcolo condotte nei differenti scenari simulati. **Si evince chiaramente come l'incidenza delle opere in argomento sui processi di vivificazione delle acque nei due sub ambiti conterminati di cui alla presente proposta progettuale, sia da assumersi migliorativa rispetto a quanto già appropriatamente valutato nello SIA alla variante del PRP 2004.** Dagli output delle suddette modellizzazioni si evince infatti chiaramente come, oltre all'atteso miglioramento rispetto allo stato attuale, nella configurazione di progetto (ponte fisso-sub ambiti conterminati), il tempo di "e-folding" o il "tempo di ricambio" per come ivi definiti, siano sensibilmente inferiori rispetto alla previgente soluzione di cui al PRP 2004, in quanto lo scambio idrico e i consequenziali processi di vivificazione avvengono unicamente con il mare aperto e non con *"il bacino commerciale che in ogni istante è caratterizzato da valori maggiori della concentrazione dei contaminati... Per contro, nel caso di collegamento idraulico, il bacino commerciale gode dello scambio idrico con il bacino storico ma in misura molto modesta"*.

Infine si osserva che per incrementare qualitativamente e quantitativamente i servizi offerti ai passeggeri in transito e agli operatori del settore, nonché per aumentare la security del porto, l'AdSP ha individuato una serie di interventi che riconfigurano la viabilità nei tratti a monte e a valle del varco Vespucci e consentono una migliore gestione del traffico passeggeri da e per gli imbarchi. La gestione ottimale prevede una nuova area di scambio, la netta separazione delle viabilità delle aree del porto storico e del porto commerciale e il flusso ininterrotto dei mezzi che trasferiscono i

passaggeri dagli accosti alla terraferma e viceversa. **Per quanto precede il deflusso ininterrotto dal terminal crocieristico, dirottato attraverso il ponte di collegamento fisso e la riconfigurata viabilità in ambiti prevalentemente industriali, distanti dal porto storico (prossimo all'abitato di Civitavecchia), genererà indubbi benefici ambientali correlati alla minor dispersione delle sostanze pulverulenti, climalteranti e potenzialmente inquinanti in atmosfera emessi dai veicoli in transito, sensu Dlgs 155/2010. In fase di esercizio, inoltre, il deflusso dei mezzi adibiti al navettamento passeggeri in ambiti prevalentemente industriali, per come definiti dalla zonizzazione acustica comunale, nonché il deflusso del traffico veicolare indotto attraverso ambiti più distali dai recettori abitativi, contribuirà al contenimento dei valori limite assoluti di immissione, per come stabilito dal DPCM 14/11/97.**

Per quanto riguarda il nuovo accesso al bacino storico, il progetto prevede la modifica non sostanziale dell'imboccatura e la realizzazione di una vasca di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni necessari per realizzare l'opera. Considerato che l'accesso al bacino storico è consentito solo alle piccole navi da crociera di lunghezza fino a circa 150 m oltre alle imbarcazioni da diporto, si è scelto di rivalutare le dimensioni del varco di accesso e dell'opera di protezione rendendole funzionali a tale scopo. Sulla base degli studi eseguiti (agitazione interna e navigabilità), si è quindi previsto di realizzare un'opera di protezione di dimensioni più contenute di quelle previste nel vigente PRP (310 m contro i 430 m previsti) e di ridurre l'ampiezza del varco di accesso da 116 m a 97 m., per come illustrato nell'immagine seguente (Figura 1). La geometria della diga foranea e dell'imboccatura sono tali da garantire da un lato un adeguato schermo alla penetrazione del moto ondoso e dall'altro sufficienti spazi per il transito delle imbarcazioni di maggiori dimensioni.

Per ciò che concerne invece l'eventuale incidenza delle opere in progetto, per come modificate nel lay-out proposto e in esame, si rimanda allo studio integrativo in uno alla presente relazione (si veda ALL84_PD Studi integrativi.pdf), per gli output delle modellizzazioni di calcolo condotte nei differenti scenari simulati, aventi ad oggetto la morfodinamica. Sulla base della classificazione fatta a scala nazionale dall'ISPRA sui litorali italiani, l'area di intervento appartiene all'Unità Fisiografica denominata "Torre Marangone" che si sviluppa dal porto verso Sud per circa 9 km sino a Capo Linaro. Le informazioni sulle condizioni di esposizione meteomarina della predetta unità fisiografica sono state desunte dai risultati dello studio meteomarinario redatto nell'ambito del presente progetto. Si è ricorso al modello di ultima generazione sviluppato dal centro meteorologico europeo e reso disponibile con il Progetto ERA5. Gli eventi di moto ondoso provenienti dai settori di traversia principale (secondo e terzo quadrante), propagandosi verso riva si concentrano prevalentemente nel settore 180–240°N (terzo quadrante) con una netta prevalenza in termini di frequenza da mezzogiorno e libeccio. I dati di base sono stati propagati verso costa, in prossimità dell'area di intervento, usando il modello di propagazione inversa spettrale MEROPE. Ciò significa che, qualora vi fosse un trasporto solido dei sedimenti, esso sarebbe diretto da Sud-Est verso Nord-Ovest.

Per completare l'inquadramento dell'area è utile richiamare gli studi effettuati per il SIA della Variante al PRP (1996) e della Darsena Energetico Grandi Masse (2000). Tali studi, riportati anche nel SIA delle Opere Strategiche e della Variante 2004, sono basati sull'analisi storica della linea di costa, effettuata sulla base di un'ampia cartografia ricomprendente ben 67 anni (dal 1925 al 1991), e tramite l'analisi locale dei fattori che regolano l'equilibrio costiero. Per l'analisi storica dell'assetto planimetrico della linea di costa, effettuata negli studi citati, ci si è avvalsi delle restituzioni cartografiche dell'Istituto Geografico Militare e le carte nautiche dell'Istituto Idrografico della Marina. Sono stati infine utilizzati i rilievi topografici, batimetrici ed aerofotogrammetrici eseguiti nell'area in esame dal 1988 al 1992.

Le analisi dei fattori locali sono state condotte per la valutazione delle condizioni di equilibrio costiero e della probabilità che esse siano perturbate dalla presenza delle nuove opere portuali in progetto. In particolare sono state analizzate:

- ÷ le caratteristiche geo-litologiche e sedimentarie;
- ÷ la tipologia geologico-sedimentaria dei materiali costituenti i fondali;
- ÷ gli apporti solidi;
- ÷ le caratteristiche del clima d'onda;
- ÷ le caratteristiche idrodinamiche.

Di seguito si riassumono schematicamente i risultati conseguiti dagli studi citati con particolare riferimento all'area in esame:

- ÷ il tratto di costa in esame è oggi densamente antropizzato.
- ÷ malgrado l'intensa attività umana che ha interessato il litorale dai tempi dei Romani, la linea di spiaggia non mostra variazioni naturali nell'arco di tempo sottoposto ad indagine. Tutte le modifiche registrate sono ascrivibili ad intervento umano diretto.
- ÷ nei bacini portuali esistenti ad oggi non sono mai stati eseguiti lavori di dragaggio dovuti a fenomeni di insabbiamento e/o trasporto solido costiero, malgrado all'imboccatura del porto di Civitavecchia sfoci il Fosso Fiumaretta ed in corrispondenza dell'imboccatura del Marina Riva di Traiano sbocchi il Fosso del Malpasso.
- ÷ la litologia e la sedimentologia del tratto di costa in esame è tale da non presentare materiale che possa essere oggetto di trasporto litoraneo.
- ÷ gli apporti dei corsi d'acqua sfocianti lungo il litorale in oggetto sono da considerarsi nulli.
- ÷ le correnti profonde (o generali) hanno velocità estremamente bassa, di molto inferiore ad 1 nodo, che comunque interessa le acque profonde, senza alcuna influenza sulle acque antistanti la costa e senza alcuna capacità di produrre trasporto solido costiero.

Nello Studio sono riportate una serie di foto aeree storiche dell'area in esame dalle quali si evince come in prossimità del radicamento dell'antemurale non siano presenti spiagge emerse, o accumuli di biomasse vegetali (foglie di posidonia) o di sedimenti trasportati dalle correnti litoranee o dal moto ondoso. La spiaggia attualmente presente in prossimità del radicamento dell'antemurale è infatti di origine antropica ed è stata realizzata con i lavori di ripascimento eseguiti nel 2001 nell'ambito di un articolato intervento di recupero urbano del waterfront cittadino sino ad allora occupato dal fascio binario a servizio del porto di Civitavecchia come documentato dalle aerofoto ivi riportate.

Gli elementi fin qui illustrati evidenziano come nel tratto di costa in esame possa ritenersi nullo il flusso reale dei sedimenti trasportati dal moto ondoso e dalla corrente marina che potrebbe comportare problemi di interrimento per il porto storico.

Per quanto suesposto si ritiene con ragionevole certezza scientifica che l'incidenza delle opere di cui alla proposta progettuale in esame, **sia NULLA e da assumersi invariata** rispetto a quanto già appropriatamente valutato nello SIA alla variante del PRP 2004, pur considerando l'atteso ridimensionamento della diga foranea che delimiterà il nuovo accesso al bacino storico.

La gestione dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni, funzionali alla realizzazione del nuovo accesso al bacino storico è strategica, e la soluzione progettuale proposta, con l'ATF in esame, rispetto alle previsioni di Piano originarie, prevede il riuso in situ per la quasi totalità delle MPS. Pertanto si propone la realizzazione di una vasca di contenimento, opportunamente dimensionata per contenere l'intero volume delle MPS, eliminando quindi la necessità di ricorrere al conferimento dei materiali a discarica, massimizzandone il riuso in situ. Pertanto l'obiettivo di un'attenta gestione dei rifiuti inerti è la massimizzazione del **recupero** di materia, finalizzata alla produzione di materiale di qualità (prodotti o MPS) da rimettere sul mercato in sostituzione di materie prime di cava.

La vasca è collocata all'esterno dell'Antemurale, a est del nuovo varco di accesso al bacino storico, e occupa lo specchio acqueo, di competenza della AdSP, prospiciente il molo a scogliera della darsena della Marina di Civitavecchia. La vasca di contenimento, come anticipato svolge un ruolo strategico nella gestione dei materiali derivanti dagli interventi di demolizione, salpamento ed escavo della diga esistente per i quali sono previste le seguenti destinazioni:

- a) tutti i materiali provenienti dalle demolizioni di pavimentazioni e strutture in cls verranno conferiti presso impianti di recupero;
- b) il materiale di risulta dei salpamenti verrà riutilizzato in situ per le opere a gettata;
- c) il materiale degli escavi e dei dragaggi verrà conferito per circa il 90% all'interno della vasca e per il riempimento delle celle dei cassoni, e la restante parte (10%) a discarica.

Si evidenzia inoltre che la gestione dei materiali provenienti dalla demolizione delle sovrastrutture preesistenti verrà condotta conformemente alle disposizioni di cui alla Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Per ciò che concerne il sedime sottostante a dette sovrastrutture, considerata la vetustà dei materiali di riporto, naturalizzatasi nel sito in esame, le indagini ambientali effettuate hanno determinato la sussistenza delle condizioni di cui all'art 24 del DPR 120/2017, riconducendole quindi alla disciplina delle terre e rocce da scavo riutilizzate nello stesso sito; **pertanto detta scelta progettuale favorendo il riuso delle MPS e limitando l'approvvigionamento di materiali di cava, minimizza, sino a render trascurabili, gli impatti correlati all'uso del suolo, al trasporto e conferimento a discarica degli stessi, risultando migliorativa rispetto alle previsioni progettuali originarie di cui al PRP approvato.**

Le matrici materie di riporto sono state sottoposte ai test di cessione come stabilito dal DM 5 febbraio 1998 e smi. È stata determinata la conformità di dette terre e rocce da scavo alle CSC di cui alle colonne A e B, Tab 1, allegato 5 al titolo V Parte IV del Dlgs 152/2006. La caratterizzazione ambientale deve pertanto essere effettuata, come previsto per i cantieri di grandi dimensioni, secondo i disposti di cui agli allegati 1 e 2 e accertamento della qualità ambientale di cui all'allegato 4 del citato DPR 13 giugno 2017, n. 120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164".

Per quanto precede la gestione delle terre e rocce da scavo verrà condotta previa approvazione del relativo "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo", redatto in conformità alle disposizioni di cui all'allegato 5, e sarà trasmesso dal proponente all'autorità preposta (Provincia di RM) e all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente.

Prima di entrare nel merito della lista di controllo e nelle specifiche sezioni relative alla trattazione in esame, occorre evidenziare che le opere di cui alla presente proposta progettuale sono ampiamente al di fuori delle attuali perimetrazioni del SIC IT6000006. Si rimanda pertanto alla relativa sezione per gli studi di incidenza ambientale (sensu DPR 357/97 e smi) effettuati e ancora in corso nell'area in esame.

Ciò premesso si conclude che l'incidenza delle opere de quibus è da assumersi invariata rispetto a quanto già appropriatamente valutato (e compensato) nella Vinca di cui allo SIA alla variante del PRP 2004, per come integrato nel 2015-2022, **pur considerando l'atteso ridimensionamento della diga foranea che delimiterà il nuovo accesso al bacino storico.**

Inoltre nelle integrazioni di cui alla VINCA 2015-2022, la stima degli impatti potenziali indiretti sugli habitat e sulle specie protette all'interno dei SIC IT6000005 e IT6000006 è stata effettuata attraverso la messa a punto di un indice (D3I- Dredging Indirect Impacts Index) che integra i risultati delle simulazioni relative alla concentrazione di solido sospeso (mg/l) (**che è funzione dei volumi di escavo**) e al tasso di sedimentazione (g/(m²*day)) presente nell'area di studio.

Sebbene attraverso l'azione congiunta degli interventi mitigativi proposti in fase di cantiere, nonché attraverso l'implementazione di un sistema di allerta precoce (EWS), nella VINCA 2015-2022 si

escludeva che le opere in argomento potessero avere un'incidenza indiretta negativa sugli obiettivi di conservazione del Sito, si può asserire con ragionevole certezza scientifica che la proposta ATF in argomento **risulta migliorativa nell'ambito della suddetta analisi degli impatti indiretti, in quanto sono previsti volumi di dragaggio inferiori rispetto al progetto precedente approvato con il vigente PRP**. Tale differenza, pari a circa 260.000 m³, è dovuta alla minore estensione superficiale delle aree che saranno dragate e alla minore profondità da raggiungere con il dragaggio, per i vettori navali che verranno ospitati.

I sedimenti marini, per l'escavo dei fondali, verranno classificati conformemente a quanto disposto dal DM 173/2016 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini"- Decreto attuativo dell'art.109, comma 2 lettera a) del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. La gestione dei materiali di escavo avverrà conformemente all'autorizzazione e alle determinazioni che la Regione Lazio vorrà rendere ai sensi dell'art 21 della Legge 31 luglio 2002, n. 179 "Disposizioni in materia ambientale".

Nella pianificazione strategica di sistema, già condivisa preliminarmente con l'Amministrazione Comunale di Civitavecchia, è previsto che la vasca, una volta completamente riempita, possa essere trasformata in una piazza a mare in diretto collegamento con le aree della Marina di Civitavecchia ed il Forte Michelangelo. In visione prospettica, dal punto di vista funzionale, va invece evidenziato come la realizzazione di un terrapieno, in adiacenza alla fortezza Bramantesca ed in diretta prosecuzione di quello già presente sul water front cittadino ("Piazza degli Eventi"), possa permettere di perseguire al meglio e più direttamente gli obiettivi e i criteri informativi che il vigente PRP si è dato per questo ambito della zonizzazione portuale, **favorendo l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura nel contesto, migliorando gli aspetti percettivi, riducendo l'occlusione visiva nella situazione post operam.**

Da quanto sopra si deduce in conclusione come la proposta di ATF:

- ÷ NON comporti alcun ulteriore carico ambientale alle componenti in esame, quali acque interne superficiali e profonde, acque marine costiere, suolo e sottosuolo, biodiversità, vegetazione, flora e fauna.
- ÷ Porti ad una variazione (**positiva**) di alcuni degli impatti ambientali significativi già studiati e valutati, mitigati e eventualmente compensati in sede di approvazione del PRP e, precisamente, quelli relativi alle componenti atmosfera e rumore, salute pubblica e paesaggio, acque marine costiere, suolo e sottosuolo, biodiversità, flora e fauna acquatiche.

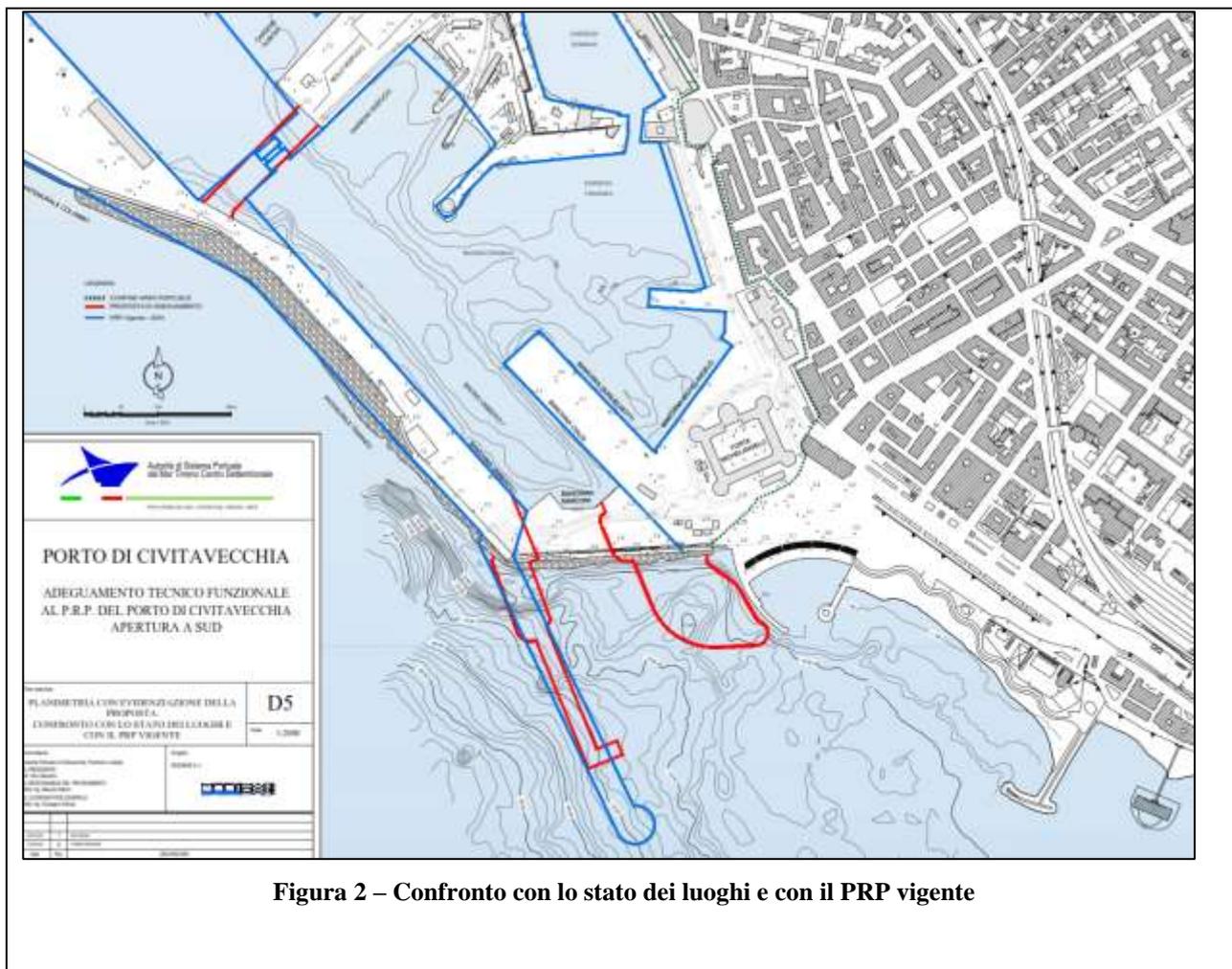


Figura 2 – Confronto con lo stato dei luoghi e con il PRP vigente

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

Il porto di Civitavecchia, fondato dall'imperatore Traiano nel 108 d.C. come porta di Roma, ha rappresentato per molti secoli il fulcro degli scambi e dei contatti tra i popoli dell'antico "Mare Nostrum". Ancora oggi lo scalo conserva questa posizione privilegiata tanto da rivestire un ruolo di primaria importanza all'interno del network laziale. Proprio in virtù delle particolari caratteristiche geografiche e geofisiche, punta in assoluto a diventare il primo porto in Italia, soprattutto per le sue potenzialità di sviluppo garantite da diversi milioni di metri quadrati di aree retroportuali disponibili, parte delle quali, di proprietà dell'AdSP (si veda ALL29_PD Planimetria di inquadramento.pdf, ALL30_PD Planimetria stato attuale.pdf)

Il porto di Civitavecchia, modello nel panorama infrastrutturale italiano per le modalità e la tempistica di realizzazione delle opere previste dal nuovo piano regolatore portuale, è stato diviso in due macro aree:

- a sud, nel porto storico, quella dedicata al turismo e al diportismo, con la creazione del Marina Yachting;
- a nord l'area per i traffici commerciali, la pesca e il cabotaggio.

Il tutto “difeso” dall’Antemurale Cristoforo Colombo, trasformato in uno dei terminal crociere più lunghi del mondo. Oggi, Civitavecchia è il secondo porto crocieristico d'Europa e il primo in Italia e dispone di collegamenti marittimi giornalieri o settimanali (c.d. Autostrade del Mare) per il trasporto di passeggeri e camion per Spagna, Sardegna, Sicilia e Tunisia.

L’apertura a sud del porto di Civitavecchia, attualmente in fase di progettazione e finanziata con fondi del PNRR porterà alla nascita di “due porti”, uno per navi da diporto e maxi yacht ed un altro, più grande ed esteso verso nord, che continuerà a servire le navi da crociera, i traghetti e le navi commerciali. L’obiettivo principale, infatti, è quello di operare la separazione tra porto Storico e porto Commerciale con conseguente recupero dei valori storici, culturali e archeologici del porto di Traiano. Con riferimento alle Autostrade del Mare, il porto di Civitavecchia si candida quale leader nazionale ed europeo. Con il completamento degli interventi di infrastrutturazione marittima, attualmente in corso di realizzazione, il porto di Civitavecchia potrà assurgere a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax (principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell’Italia Centrale, nonché del traffico “automotive” e di quello delle merci deperibili (frutta fresca e agroalimentare) grazie anche alla sinergia con il Centro Agroalimentare Romano (CAR). Oggi il porto di Civitavecchia può contare su circa 2.000.000 mq di banchine, 34 attracchi operativi da 100 a 400 m di lunghezza, per oltre 16 km di accosti, con pescaggi fino a 18 metri e fondali rocciosi.

L’istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) permette le condizioni favorevoli per l’attrazione di nuovi investimenti nelle aree in questione, curando al contempo la riduzione degli impatti ambientali. Le ZLS contribuiranno, infatti, alla competitività, alla crescita economica e all’incremento del livello occupazionale dell’intero cluster portuale e logistico laziale e, di conseguenza, dell’intera regione Lazio.

L’area territoriale del Porto Storico è descritta dall’arco costiero che si sviluppa a ridosso del centro antico dell’abitato di Civitavecchia. Il Molo Vespucci è compreso tra le darsene Vespucci e Albicini ed è caratterizzato da una lunghezza di circa 185 m e da una larghezza di circa 95 m. Il molo è costituito da un terrapieno delimitato da una banchina a massi sovrapposti. Le due banchine del Molo Vespucci sono attualmente utilizzate per l’ormeggio di navi passeggeri e nell’area del molo ha sede l’Autorità di Sistema Portuale. Il tratto di antemurale prospiciente il molo Vespucci è stato oggetto negli ultimi anni di una serie di interventi di rettifica delle banchine e del muro paraonde nonché di ampliamento dell’antemurale che hanno eliminato una serie di strettoie.

Nella Figura 3 e nella Figura 4 sono riportate delle vedute aeree dell’area in argomento. Negli elaborati grafici T1 e T2 è riportato con maggior dettaglio lo stato attuale dei luoghi con evidenziata anche la batimetria dell’area.



Figura 3 - Veduta area dell'area del Molo Vespucci e dell'Antemurale (da Google Earth)



Figura 4 - Veduta area dell'area del Molo Vespucci e dell'Antemurale (da volo aereo)

Nella Figura 5 è riportata la veduta aerea dell'area.



Figura 5 - Veduta area dell'area Sud del porto

L'Antemurale sud rappresenta in maniera abbastanza evidente il risultato dei vari interventi di rafforzamento e rifiorimento dell'opera di difesa che durante gli anni si sono resi necessari per ripristinarne l'efficienza al seguito di mareggiate estreme alle quali è stato sottoposto.

L'opera allo stato attuale si compone essenzialmente di una scogliera a gettata con nucleo in massi naturali protetta da una mantellata di tipologia mista composta da una parte in massi parallelepipedi e per la restante parte in massi tetrapodi. L'opera di difesa è completata da un coronamento in calcestruzzo di notevoli dimensioni con muro paraonde a +7,7 m s.l.m.m.

Il lato orientato verso l'interno del porto è composto da un fronte banchina in massi artificiali sovrapposti che contengono un terrapieno che raggiunge la quota di circa +2,5 m s.l.m.

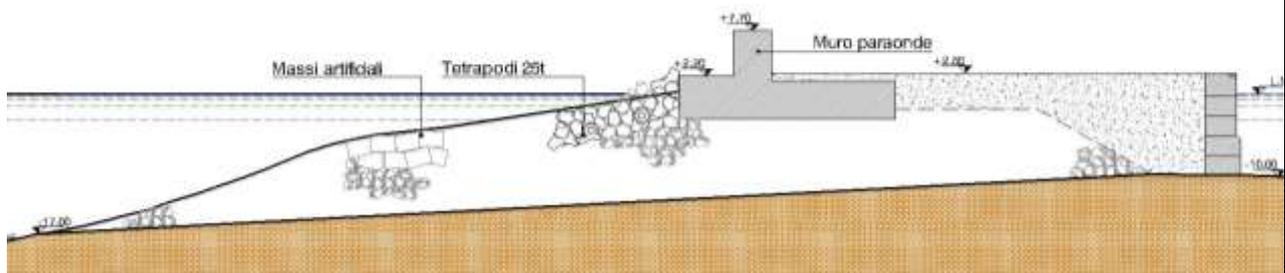


Figura 6 - Sezione tipo dell'antemurale Traiano in corrispondenza della banchina traiana

La banchina denominata Marconi costituisce la sopracitata diga di interclusione della originaria bocca di accesso di levante. La finalità primaria del presente progetto è sostanzialmente quella di ripristinare tale accesso praticando "un taglio" all'interno della banchina Marconi. Tale opera, per analogia a quanto riscontrato nella ricostruzione dell'antemurale sud, è composta da un'opera di difesa a gettata protetta da una mantellata in massi artificiali e da un importante coronamento in

calcestruzzo con muro paraonde posto a quota +6,60 m s.l.m.m.. Il lato orientato verso l'interno del porto è composto da un fronte banchina in massi artificiali sovrapposti che contengono un terrapieno che raggiunge la quota di circa +2,5 m s.l.m.

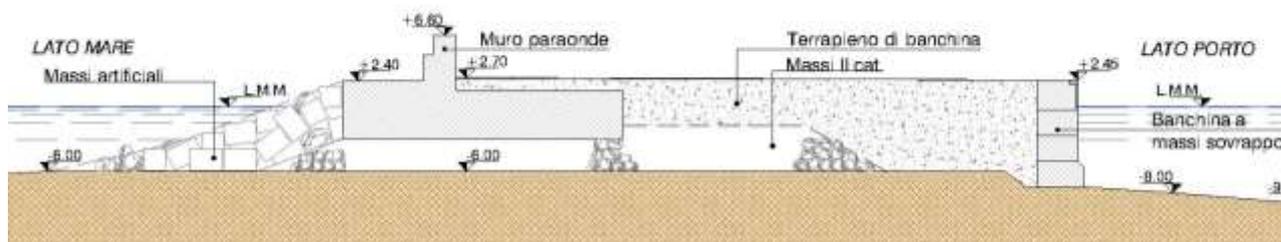


Figura 7 - Sezione tipo dell'antemurale Traiano in corrispondenza della banchina Marconi



Figura 8 - Foto dell'antemurale Traiano in corrispondenza della banchina Marconi

Per adeguare la banchina Marconi all'ormeggio delle navi ro ro con portellone di carico poppiere, negli anni passati alle sue estremità sono stati realizzati due denti di attracco. Tali opere, costituite da due strutture a giorno su piloni, andranno rimosse per poter praticare l'apertura del canale di accesso che occuperà l'intera area di mare compresa tra la banchina Traianea e la banchina Cialdi. Nelle figure successive si riportano una foto aerea dell'area e le relative viste (si veda ALL8_ATF Documentazione fotografica.pdf)



Figura 9 - Strutture di attracco da demolire sulla banchina Marconi



Figura 10 - Foto 1



Figura 11 - Foto 2

Per inquadrare lo stato della pianificazione portuale vigente è necessario ricordare, come premesso, che nell'ambito dello sviluppo futuro del porto di Civitavecchia, l'Autorità Portuale ha individuato una serie di opere di grande importanza per la competitività della struttura portuale a livello nazionale ed internazionale aventi carattere strategico secondo quanto stabilito dalla Legge 441/01 e denominate per l'appunto "Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia".

L'insieme delle Opere Strategiche è stato pianificato con lo scopo di favorire l'incremento dei traffici marittimi per consentire al Porto di Civitavecchia di assumere il ruolo di HUB portuale del Tirreno. Esse comportano un sostanziale aumento delle lunghezze di banchina disponibili, l'ottimizzazione e la specializzazione degli accosti e delle aree a terra dedicate.

Con questi obiettivi il CIPE, con delibera del 21/12/2001 (G.U. n. 51/2002 S.O.) in attuazione della legge n. 443 del 21/12/2001 "Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche" ha individuato le Opere Strategiche inerenti l'Hub Portuale di Civitavecchia, e tra di esse gli interventi oggetto del presente documento (v. Figura 14):

- 1) nuovo accesso al bacino storico, finalizzato a realizzare la seconda imboccatura del Porto per consentire la definitiva separazione dei traffici marittimi tra porto storico e porto operativo;
- 2) ponte mobile di collegamento con l'antemurale, finalizzato a garantire il collegamento dell'antemurale alla terraferma e, conseguentemente, a consentirne la fruizione.

Tra gli obiettivi specifici del PRP, si ricordano:

- l'allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico;
- la predisposizione di calate portuali specializzate nell'area settentrionale del porto;
- l'individuazione di aree da destinare ad attività complementari a quelle portuali nell'immediato entroterra;
- la riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale;
- l'incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere;
- l'incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti gli operatori del settore marittimo;
- il rilancio delle attività turistiche e culturali che interessano la città tramite il recupero del patrimonio storico culturale che caratterizza il porto storico;
- il miglioramento dei collegamenti con l'entroterra.

Nell'elaborato grafico "ALL9_ATF PRP 2004.pdf " e nelle figure seguenti è riportata la zonizzazione funzionale.

Le aree oggetto della presente proposta progettuale ricadono all'interno delle aree funzionali "Terminal Crocieristico" (Area Funzionale PP2) e "Porto Storico" (Area Funzionale ND).

Successivamente la configurazione di Piano è stata modificata da due Adeguamenti Tecnici Funzionali che hanno riguardato la geometria di alcune opere nell'area del porto commerciale (v. Figura 15 e Figura 16):

- l'ATF del 2014 ha modificato la geometria della banchina di riva e del molo di sopraflutto della Darsena Energetica Grandi Masse (con parere favorevole del CSLLPP 61/2014);
- l'ATF del 2019 ha modificato la geometria della Darsena Traghetti, della Darsena Servizi del molo di sopraflutto (con parere favorevole del CSLLPP 65/2019).

Pertanto, gli adeguamenti successivi alla redazione del Piano del 2004 non hanno interessato l'area del porto storico per la quale sono rimaste inalterate la geometria delle opere e le indicazioni di piano.

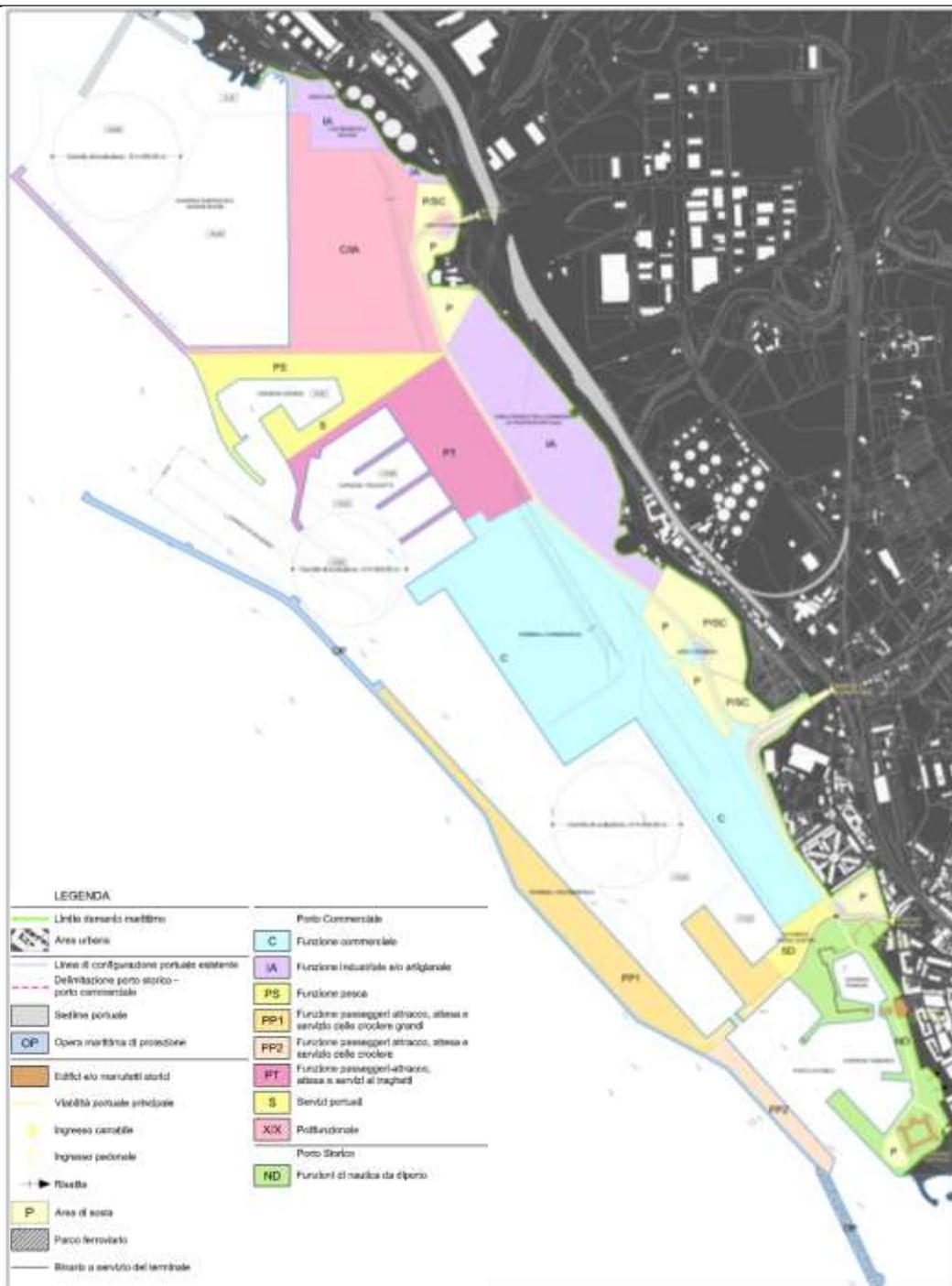


Figura 12 – Piano Regolatore Portuale 2004



Figura 13 – Piano Regolatore Portuale 2004. Dettaglio delle aree oggetto della proposta

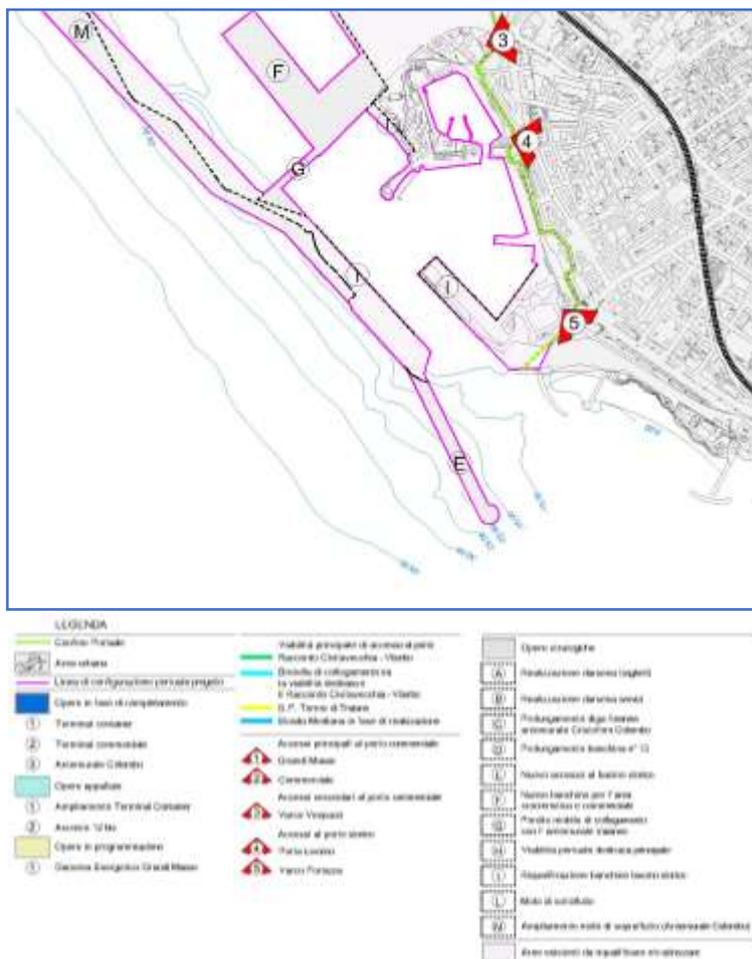


Figura 14 – Stralcio della planimetria generale di progetto delle Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia

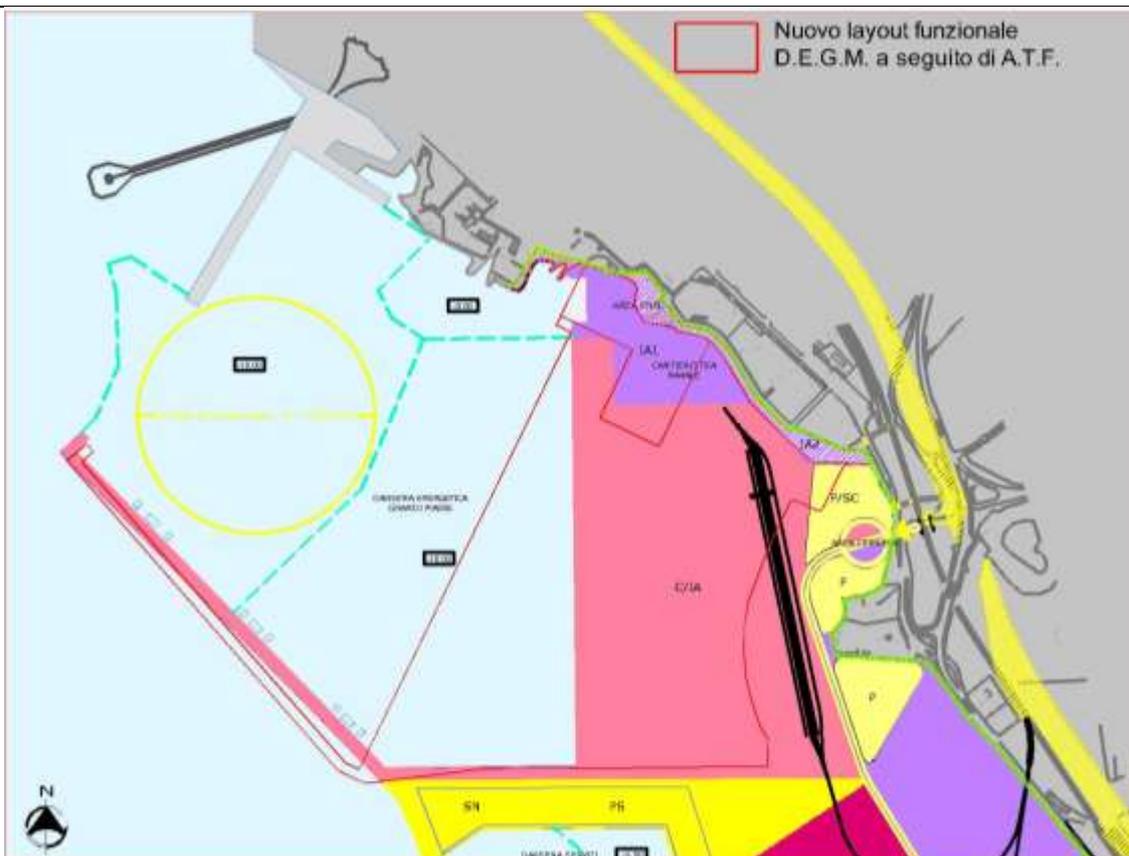


Figura 15 – Modifiche introdotte dall'ATF 2014 alla Darsena Energetica Grandi Masse



Figura 16 – Modifiche introdotte dall'ATF 2019 all'Antemurale Colombo e alle Darsene Servizi e Traghetti

PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE
Scheda tecnica terminal crocieristico (PP1 E PP2)

localizzazione: il terminal crocieristico occupa la parte della diga di sopraflutto compresa tra il prolungamento dell'antemurale c. Colombo a nord e il porto storico a sud, nonché lo sporgente attiguo.

obiettivi e criteri: le previsioni di crescita nel settore crocieristico ha comportato la necessità di incrementare lo sviluppo lineare delle banchine e le aree a tergo dedicate.
la localizzazione del terminal in prossimità del porto storico e della città ne conferma la vocazione turistica.

componente funzionale caratterizzante:

- PP1 attracco, attesa e servizio alle grandi navi da crociera
- PP2 attracco, attesa e servizio alle navi da crociera minori

superficie complessiva dell'ambito: 237.000m² (area a terra)

opere a mare

specie: terminal

denominazione: crocieristico

specchio acqueo – superficie: n.a.

specchio acqueo – fondale: n.a.

fronte a mare – lunghezza: 2.260m

profondità fronti di accosto: min. -13.50m s.l.m.m; max -15.00m s.l.m.m

quota sommità fronti di accosto: 2.50 m

tipo di naviglio accolto: navi da crociera e imbarcazioni da diporto.

opere a terra

area di concentrazione dei volumi: 28.000m²

prescrizioni tecniche:

h massima 20 m;

da minima 20 m;

dc minima 10 m;

ds minima 5 m;

tipologie d'intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

scheda tecnica porto storico (nd)

localizzazione: l'area territoriale del porto storico è descritta dall'arco costiero che si sviluppa a ridosso del centro antico dell'abitato di Civitavecchia. essa è caratterizzata dalla presenza di numerose risorse storico monumentali.

obiettivi e criteri: l'allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico, posta alla base dalla strategia di piano, consentirà di perseguire i seguenti obiettivi:

- realizzazione di un porto turistico

- costruzione di un rapporto porto/territorio: il porto come “porta” per l’entroterra
- costruzione di un rapporto porto/città: il porto come “piazza”, sede di attività culturali e ricreative.

il raggiungimento di tali obiettivi deve necessariamente passare per il recupero e la valorizzazione delle risorse storico-monumentali. in tal senso il piano recepisce le indicazioni pianificatorie e progettuali definite dalla cabina di regia costituita dall’autorità portuale, dal comune di Civitavecchia e dalle soprintendenze competenti per l’area storica, concretizzatesi nei progetti preliminari redatti in occasione della gara appositamente espletata nel 2003, nonché negli elaborati allegati al protocollo di intesa sottoscritto presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 30 giugno 2004 e richiamato al precedente art. 2 comma 1.

componente funzionale caratterizzante:

- nd funzione nautica da diporto

superficie complessiva dell’ambito: 273.200m²

opere a mare

specie: darsena

specchio acqueo - superficie: 108.400 m²

specchio acqueo – fondale: min. -4.00m s.l.m.m.; max -13.00m s.l.m.m.

fronte a mare – lunghezza: 1.340 m

profondità fronti di accosto: min. -4.00m s.l.m.m.; max -9.00m s.l.m.m.

quota sommità fronti di accosto: 1.20 -1.70 m. s.l.m.m.

naviglio accolto: imbarcazioni da diporto di lunghezza superiore a 10 metri; navi da crociera

opere a terra

- a) il piano delinea l’assetto del porto storico tramite l’individuazione degli interventi di trasformazione di cui fissa gli aspetti salienti. la definizione degli interventi è rimandata ad una successiva fase di approfondimento progettuale la cui rispondenza alle indicazioni del piano è soggetta a verifica da parte dell’autorità portuale.
- b) il piano propone la demolizione di edifici e/o manufatti aventi epoca di costruzione non superiore ai 100 anni e non compatibili con la nuova destinazione funzionale e con i corrispondenti obiettivi d’area.
- c) il piano prevede i seguenti interventi di ristrutturazione finalizzati al recupero e alla valorizzazione delle preesistenze storico monumentali:
 - darsena romana: ripristino di antichi percorsi terrestri e marini (camminamenti di ronda, collegamento pedonale tra l’ex-dogana e la darsena romana) e la predisposizione di spazi polifunzionali all’interno dei bastioni.
 - porta Livorno e rocca adiacente: ripristino del varco monumentale e predisposizione di spazi per attività di servizio e culturali (museo);
 - forte bramantesco: predisposizione di spazi per attività di servizio e culturali (centro di documentazione e mediateca, ...)

d) il piano prevede i seguenti interventi di nuova costruzione:

- area d'intervento PS 1

oggetto: struttura ricettiva localizzata presso il molo del lazzeretto

obiettivi e criteri: il molo del lazzeretto definisce, insieme al molo del bicchiere, il bacino ad anfiteatro che, in origine, sagomava la darsena traiana.

la realizzazione di una struttura ricettiva è connessa alla costruzione del polo per la nautica da diporto. tale struttura inoltre assolve il ruolo di quinta, quale separazione fisica tra porto storico e porto commerciale.

superficie complessiva: 30.120 m²

sedime: 10.000 m²

altezza costruzione (max): 20 m

- area d'intervento PS 2

oggetto: sistemazione dei piazzali adiacenti il molo del lazzeretto

obiettivi e criteri: il piano prevede la realizzazione di un parco attrezzato cui spetta il compito di mediatore nel rapporto tra la struttura alberghiera, il molo del lazzeretto e le mura del sangallo. è ipotizzabile, inoltre, la costruzione di un parcheggio interrato sottostante a servizio dell'albergo.

superficie complessiva: 16.460 m² di cui coperta 10%.

altezza costruzione (max): 8 m

- area d'intervento PS 3

oggetto: area antico arsenale del Bernini

obiettivi e criteri: l'arsenale del Bernini si ergeva alle spalle dell'attuale banchina Bernini, a nord-est del forte bramantesco. la nuova struttura, che nasce dall'esigenza di riproporre una delle strutture più caratteristica della storia e della configurazione del porto, potrà ospitare servizi commerciali ed uffici. essa diventerà un tramite tra il porto e la città in seguito alla realizzazione di risalite meccanizzate e non.

superficie complessiva: 7.750 m²

sedime: 3.800 m²

altezza costruzione (max): 15 m

- area d'intervento PS 4

oggetto: molo del bicchiere

obiettivi e criteri: il piano ipotizza una struttura museale (dedicata al mare), che riproponga l'originaria spazialità del molo del bicchiere.

superficie complessiva: 18.360 m²

sedime: 5.800 m²

altezza costruzione (max): 20 m

e) il piano, inoltre, individua la necessità di predisporre un progetto di sistemazione degli spazi aperti finalizzato a restituire la dimensione semantica entro cui collocare gli interventi previsti. elementi del progetto sono:

- profilo di banchina:

la revisione del profilo di banchina del porto storico riveste un ruolo determinante nell'ambito di tale progetto. essa deve risultare quale equilibrato compromesso tra aspetti fisici, strutturali, funzionali ed operativi.

- aree a verde: 59.000 m²

la predisposizione di aree a verde è finalizzata al recupero e alla valorizzazione delle preesistenze storico archeologiche nonché alla realizzazione di un parco a servizio della città.

- viabilità portuale:

viabilità carrabile:

la viabilità all'interno del porto storico dovrà essere limitata ai mezzi di servizio e di soccorso nonché ai mezzi privati in relazione alla fornitura alle imbarcazioni da diporto, per i quali è comunque prevista la sosta nei parcheggi previsti. ivi potranno sostare i mezzi dei visitatori al porto storico. il porto storico, infine, è accessibile a nord dall'ingresso Vespucci, a sud dall'ingresso fortezza.

viabilità pedonale

il piano propone:

- la predisposizione di spazi di ritrovo ed incontro con funzione di piazza, da realizzare compatibilmente con la disponibilità di aree;
- la realizzazione di percorsi pedonali volti a mettere in relazione le preesistenze storico archeologiche e le strutture dedicate alla conoscenza (musei), in modo da accompagnare il visitatore lungo un itinerario di scoperta progressiva del luogo;
- la realizzazione di connessioni con la città.

aree di sosta: 22.000m²

tale area di sosta accorpa tutte le esigenze di parcheggio relative al porto storico.

superficie complessiva: 200.500 m² di cui coperta 10%.

altezza costruzione (max): 8 m

prescrizioni tecniche generali:

h massima 15 m;

da minima 20 m;

ds minima 5 m;

tipologie d'intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento.

REGIME DEI VINCOLI E AREE PROTETTE

Aree protette

L'area vasta potenzialmente interessata dalle opere in progetto presenta un contesto territoriale fortemente modificato dall'azione antropica.

La regione Lazio con la legge regionale n. 29/1997 "Norme in materia di aree naturali protette regionali", si è dotata di un nuovo strumento normativo allo scopo di recepire i contenuti della Legge quadro nazionale n.394/1991 e di garantire e promuovere, in maniera unitaria ed in forma coordinata con lo Stato e gli enti locali, la conservazione e la valorizzazione del proprio patrimonio naturale. Nell'area vasta interessata dalle opere in progetto è stato istituito, con D.P.R.L. 29 settembre 2017, n. 162 (B.U.R. 12 ottobre, n. 82; S.O. n. 1) il Monumento Naturale de "La Frasca", ai sensi dell'articolo 6 della suddetta Legge Regionale 6 ottobre 1997, n. 29, **che si estende a nord del Porto, ad una ragguardevole distanza (oltre 5 km) dall'ambito di intervento, oggetto della presente proposta progettuale.**

Il Monumento Naturale include habitat con associazioni vegetazionali erbacee e arbustive riferibili ad ambienti salmastri rocciosi. All'interno dell'area inoltre è presente il geosito n. 622 "Arenarie organogene quaternarie a La Frasca" compreso nella Banca Dati dei Geositi del Lazio, istituita presso la Direzione Ambiente e Sistemi naturali – Area Tutela e valorizzazione della Geodiversità e dei Paesaggi Naturali. Il territorio de la Frasca è caratterizzato inoltre dalla presenza di un'area di rilevante valore archeologico e paesaggistico, all'interno della quale sono state rinvenute importanti testimonianze di frequentazione antropica, precedente e posteriore alla romanizzazione.

La Rete Natura 2000, come noto, è una trama di garanzie ecologiche istituita dall'Unione Europea ai sensi Direttiva del Consiglio del 21 maggio 1992 "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" (Direttiva 92/43/CEE "Habitat"), recepita singolarmente dagli Stati membri e dalle Regioni, attraverso misure di conservazione specifiche o integrate per la conservazione a lungo termine della biodiversità, di habitat naturali e di specie di flora e di fauna, volta alla tutela e alla salvaguardia del territorio e del mare. La Rete Natura 2000 comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Come premesso la proposta progettuale in esame NON ricade all'interno di aree naturali protette afferenti alle Rete Natura 2000.

L'area più vicina, posta a circa 500 m, è il ZCS IT6000006 *Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro*, istituita per la tutela dell'habitat prioritario 1120* "Praterie di *Posidonia oceanica*" e dell'habitat 1170 "scogliere", ivi presenti. Tale SIC, è stato proposto ed adottato nel 1996 dalla Regione Lazio con Delibera di Giunta Regionale n. 2146.

A circa 2,7 km è presente la ZPS IT6030005 *Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate* ed a più di 5 km, a nord del porto, è situata la ZCS IT6000005 *Fondali tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara*. Questo Sito si estende lungo la costa di Civitavecchia, a Nord del Porto, per circa 6 km da punta "La Mattonara" fino a raggiungere Punta Sant'Agostino, collocandosi tra le batimetriche -1,00 m s.l.m.m. e -20,00 m s.l.m.m.

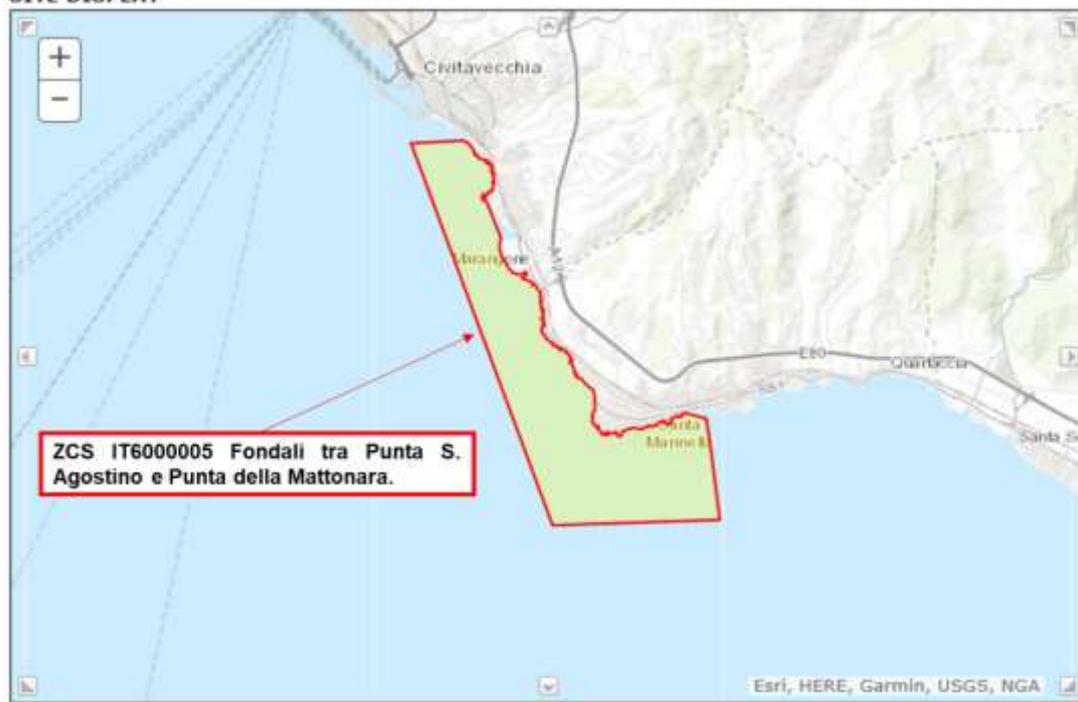
Il Natura 2000 Standard Data Form (SDF - Scheda o formulario standard Natura 2000) contiene per ogni Sito le informazioni e la documentazione necessaria per individuare gli obiettivi di conservazione ed il contributo dello stesso all'efficacia e coerenza della rete Natura 2000. Tale

scheda comprende, per ciascun sito, una mappa, la denominazione, l'ubicazione, l'estensione, nonché i dati ecologici relativi agli habitat e alle specie di Allegato I e II (cfr. art. 4.1 e criteri di cui all'Allegato III della Direttiva 92/43/CEE) per i quali il sito è stato individuato e designato.

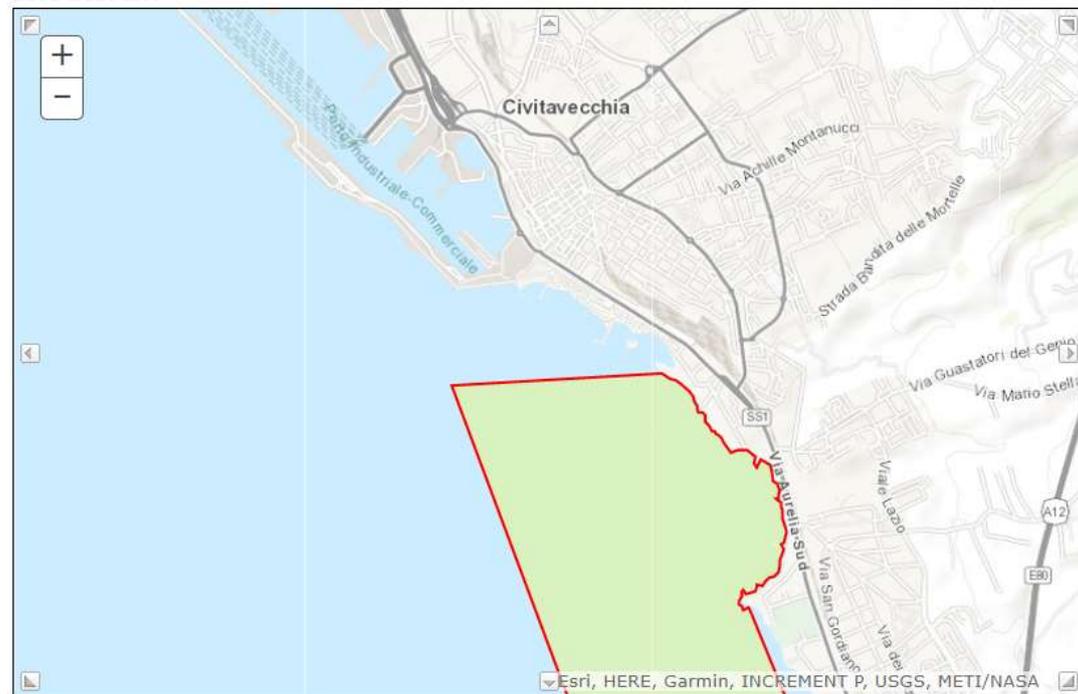
7. MAP OF THE SITE

No information provided

SITE DISPLAY



SITE DISPLAY



La vigente perimetrazione delle suddette aree tutelate è stata adottata con Deliberazione della Regione Lazio 10 dicembre 2019, n. 922, (Direttiva 92/43/CEE (Habitat), relativa alla conservazione degli Habitat naturali e semi-naturali e della flora e fauna selvatiche, modifica delle delimitazioni di 16 dei 19 Siti Natura 2000 in aree marine di cui all'Allegato B della D.G.R. 05

agosto 2014, n. 554, Allegato B della D.G.R. 05 agosto 2014, n. 555 ed Allegati B e B1 della D.G.R. del 3 novembre 2015, n.604).

Come noto l'articolo 6 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" stabilisce il quadro generale per la conservazione e la gestione dei Siti che costituiscono la rete Natura 2000. In particolare, i paragrafi 3 e 4 dispongono misure preventive e procedure progressive, volte alla valutazione dei possibili effetti negativi, ("incidenze negative significative"), determinati da piani e progetti non direttamente connessi o necessari alla gestione di un Sito Natura 2000, definendo altresì gli obblighi degli Stati membri in materia di Valutazione di Incidenza e di Misure di Compensazione. Ai sensi della Direttiva Habitat, la Valutazione di Incidenza rappresenta, al di là degli ambiti connessi o necessari alla gestione del Sito, lo strumento individuato per conciliare le esigenze di sviluppo locale e garantire il raggiungimento degli obiettivi di conservazione della rete Natura 2000.

L'incidenza delle opere in argomento sugli obiettivi di conservazione dei SIC in parola è già stata appropriatamente valutata e compensata nell'ambito dello Valutazione di Incidenza Ambientale in uno allo Studio di Impatto Ambientale di cui alla Variante al previgente Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia (PRP 2004), per come aggiornato successivamente nel 2015/2022 nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione (ex art 185, commi 6 e 7, del Dlgs 152/2006) relativamente al primo Lotto Funzionale delle Opere Strategiche per il porto di Civitavecchia (Prolungamento antemurale Colombo, Darsene Servizi e Traghetti).

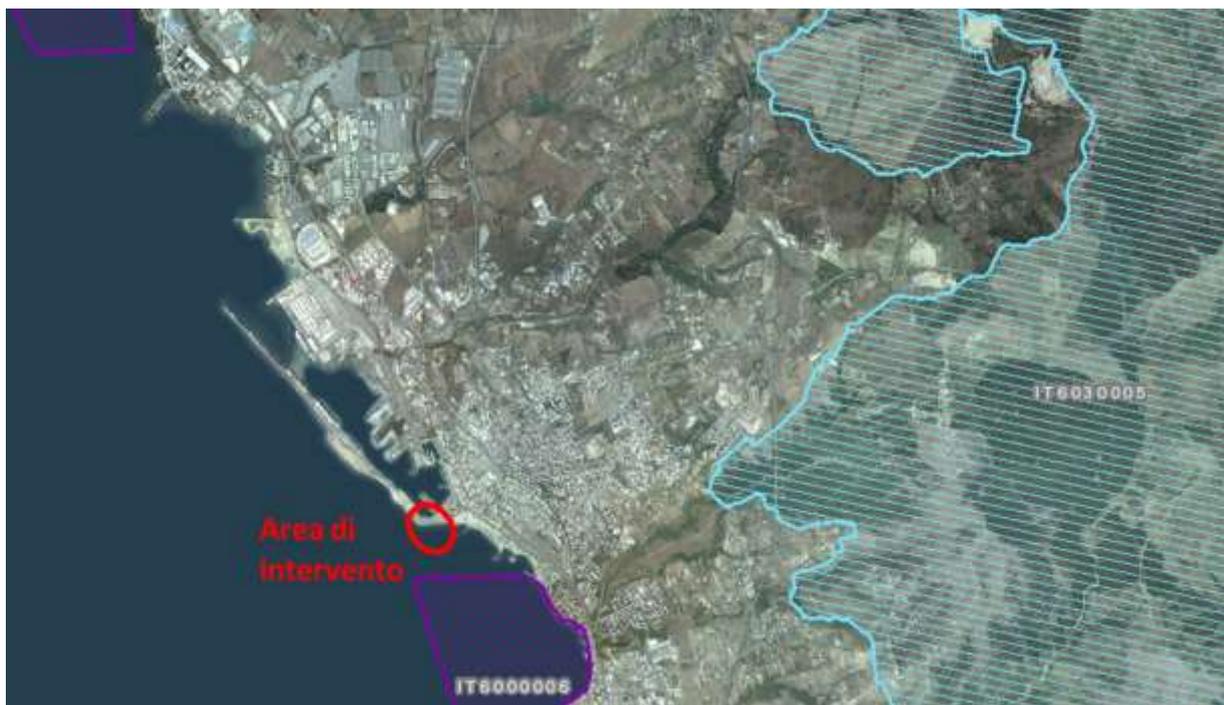


Figura 17 Aree Rete Natura 2000

VINCA 2015/2022

La CE (Commissione Europea - ENV.D.E/GM/vf) aveva prospettato un possibile ricorso alla Procedura di Infrazione (ex art. 258 del TFUE) in relazione alle modalità con cui lo Stato membro (attraverso il MATTM) aveva recepito le disposizioni di cui agli art. 6.3 e 6.4 nonché degli art.4.4 e 6.1 della Direttiva Habitat 92/43/CEE, relativamente agli impatti potenzialmente prodotti, sugli habitat e specie oggetto di tutela, dai progetti volti a sviluppare l'HUB portuale di Civitavecchia (cfr nota prot. DPE 000625 del 22/01/2015 trasmessa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche Europee).

Nell'ambito del citato precontenzioso (“*Indagine EU Pilot 6007/14/ENVI – Hub Portuale di Civitavecchia – Violazione della direttiva 92/43/CEE*”) era emersa l'esigenza di aggiornare lo Studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale (VIInCA), che era stato effettuato nel 2001 e ricompreso nell'ambito dello SIA alla Variante del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia (PRP2004)

Ciò alla luce:

- ÷ delle Guide Metodologiche prodotte dalla C.E nel 2002;
- ÷ del mutato scenario normativo (emanazione del DPR 120/2003, regolamento recante modifiche ed integrazioni al DPR 357/1997, concernente l'attuazione della Direttiva Habitat per la conservazione degli habitat naturali e semi-naturali nonché della flora e della fauna selvatiche);
- ÷ dell'avvenuta ripermetrazione del pSIC IT 6000005, la cui superficie complessiva è stata estesa nel 2005 (DGR del 19 luglio 2005, n. 651) dagli originari 74 ha agli attuali 435 ha, aumentando proporzionalmente la superficie potenzialmente impattata dalle realizzande opere;
- ÷ da quanto emerso nel corso delle attività promosse da questa Amministrazione in ottemperanza delle prescrizioni di cui al prot. DSA 2006-0021173 del 08.08.2006, relative al I° lotto Funzionale OS (Verifica dell'Attuazione, ex art. 185 commi 6 e 7 D.lgs.163/06).

Con nota prot. 6576 del 30/04/2015, acquisita al prot. DVA/2015/0012069 del 07/05/2015, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasmesso (nell'ambito della Verifica di Attuazione Fase 2 delle prescrizioni contenute nel Provvedimento Direttoriale prot. DSA-2006- 0021173 del 08/08/2006, ai sensi dell'art. 185, c. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006), l'istanza e la documentazione relativa all'aggiornamento dello “Studio per la Valutazione di Incidenza dei Piani e Progetti finalizzati allo sviluppo dell'HUB portuale di Civitavecchia”, ai sensi dell'art. 6, c. 3 della Direttiva Habitat 92/43/CEE, per un adeguato riscontro al Caso EU Pilot 6007/14/ENVI avviato dalla Commissione europea e sopra richiamato.

Con il Provvedimento Direttoriale prot.DVA-DEC-2017-00003 del 12.01.2017, emanato sulla base del parere reso dalla CT VIA/VAS n. 2273 del 20/12/2016, il MATTM si è positivamente espresso in merito all'istruttoria per la risoluzione del “Caso EU Pilot 6007/14/ENVI – Valutazione di Incidenza Ambientale delle Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia”. La Commissione ha infatti ritenuto condivisibile l'approccio metodologico adottato per la definizione degli interventi relativi alle compensazioni ambientali proposte dall'AdSP nell'ambito dello Studio per la VINCA (VINCA 2015). La CTVIA ha dettato inoltre specifiche prescrizioni finalizzate a garantire ed a monitorare l'efficacia di dette misure di compensazione e, tenuto conto anche del carattere sperimentale di alcune di quest'ultime, ha proposto a tal fine “[...]l'attivazione da parte del Proponente di un Tavolo Tecnico”...omissis..., che affronti la definizione puntuale delle attività e delle tempistiche di realizzazione dei progetti di compensazione e di mitigazione ambientale degli habitat sottratti, alla scala di Progetto Esecutivo, ai fini del pieno rispetto dell'art. 6, paragrafo 3, della Direttiva Habitat, tenendo conto delle linee guida e delle best practices vigenti e disponibili [...]”.

Tali interventi sono finalizzati alla compensazione degli impatti potenzialmente prodotti non solo dal I° Lotto funzionale OS, ma dal complesso delle Opere marittime previste dal vigente PRP.

In data 09.04.2017 i servizi della CE hanno archiviato il caso in oggetto, come rappresentatoci dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri –DPE con nota prot. 4241 del 11.04.2017.

L'AdSP, stante il carattere di sperimentazione ed innovazione dei proposti interventi di compensazione e mitigazione ambientale di cui al punto precedente, si è avvalsa del supporto tecnico scientifico di prestigiosi Enti ed Istituti di Ricerca, quali: l'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale (OGS), l'Università degli Studi della Tuscia (Unitus),

l'Università di Bologna Alma Mater Studiorum (UniBo), l'Università degli studi di Palermo (UniPa), il CNR IAS di Oristano (CNR-IAS), l'Università degli Studi di Sassari (UniSas), la Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC); nello specifico per le suddette attività di ricerca e studio, i Partner dispongono del know-how, delle competenze, delle risorse, del personale e delle strutture necessarie per la progettazione e la realizzazione dei proposti interventi compensativi, essendo richieste competenze interdisciplinari specifiche di oceanografia operativa e sperimentale, di ecologia marina, di biologia marina etc, tenuto conto della complessità, dell'alto livello di innovazione tecnologica e originalità che il progetto di ricerca stesso presenta.

La citata cooperazione tecnico-scientifica è finalizzata alla realizzazione di uno studio di ricerca e attività sperimentali, mirati alla mitigazione e alla compensazione dei potenziali effetti dovuti alla realizzazione dalle opere di ampliamento e dall'espansione del porto di Civitavecchia; lo sviluppo sostenibile delle opere di grande infrastrutturazione in argomento (ivi incluso le opere oggetto della presente proposta di ATF), l'osservanza delle vigenti disposizioni normative in materia, la tutela dell'ambiente e della salute umana, rappresentano pertanto l'interesse pubblico preponderante comune alle suddette Parti.

Detto progetto di ricerca, denominato progetto “*RENOVATE-Approccio ecosistemico alla valutazione e sperimentazione di azioni di compensazione e mitigazione in ambiente marino: il caso dell'Hub portuale di Civitavecchia*” ivi incluso il relativo “Executive Summary” è disponibile nella specifica sezione del Portale di Informazione e Monitoraggio Ambientale di questa AdSp ed è visionabile all'indirizzo:

<http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/VIA/riqualiAmbientale/Natura>

Il progetto in fieri di habitat restoration, per la mitigazione e compensazione dei predetti impatti è quanto di più articolato e complesso sia mai stato proposto ed attuato in Italia.

Successivamente, con Determina Direttoriale prot. DVA_DEC_2019-0000053 del 22.02.2019, acquisito il parere della CT VIA e VAS n. 2926 del 18 gennaio 2019, con riferimento alle periodiche attività di Verifica di Attuazione - Fase 2, svolte ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art.185, del D. Lgs. 163/2006, inerentemente il progetto in argomento, il MATTM ha determinato la parziale positiva conclusione delle attività di verifica e controllo. Ai fini della prosecuzione delle attività nell'ambito della verifica di attuazione, ha richiesto altresì di provvedere alla trasmissione di quanto indicato nel citato Parere della CT.

Con Decreto Direttoriale prot. MATTM-CRESS-DEC n.83 del 16.03.2021, reso sulla base delle motivazioni espresse nel parere n.156 del 29 gennaio 2021 della Sottocommissione VIA della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, il MISE ha decretato la parziale positiva conclusione delle periodiche attività di verifica e controllo nell'ambito dell'istruttoria di Verifica di Attuazione fase 2, svolta ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 per il progetto esecutivo dell'intervento *“Opere strategiche per il porto di Civitavecchia - 1°lotto funzionale - prolungamento antemurale Colombo, darsene Servizi e traghetti”*, nel rispetto delle condizioni ambientali di cui all'articolo 1, da ottemperare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione.

Le attività istruttorie del suddetto “Tavolo Tecnico” istituito con il citato Provvedimento Direttoriale prot.DVA-DEC-2017-00003 del 12.01.2017 sono attualmente in corso.

Per quanto suesposto, considerato inoltre che le opere di cui alla presente proposta progettuale ricadono ampiamente al di fuori delle attuali perimetrazioni del SIC IT6000006, si conclude che l'incidenza delle opere de quibus è da assumersi invariata rispetto a quanto già appropriatamente valutato (e che sarà compensato) nella Vinca di cui allo SIA alla variante del PRP 2004, per come integrato nel 2015-2022, pur considerando l'atteso ridimensionamento della diga foranea che delimiterà il nuovo accesso al bacino storico.

Inoltre come già indicato, nelle integrazioni di cui alla VINCA 2015-2022, la stima degli impatti potenziali indiretti sugli habitat e sulle specie protette all'interno dei SIC IT6000005 e IT6000006 è stata effettuata attraverso la messa a punto di un indice (D3I- Dredging Indirect Impacts Index) che integra i risultati delle simulazioni relative alla concentrazione di solido sospeso (mg/l) (**che è funzione dei volumi di escavo**) e al tasso di sedimentazione (g/(m²*day)) presente nell'area di studio.

Sebbene attraverso l'azione congiunta degli interventi mitigativi proposti in fase di cantiere, nonché attraverso l'implementazione di un sistema di allerta precoce (EWS), nella VINCA 2015-2022 **si escludeva che le opere in argomento potessero avere un'incidenza indiretta negativa** sugli obiettivi di conservazione del Sito, si può asserire con ragionevole certezza scientifica che il progetto in **argomento risulta migliorativa nell'ambito della suddetta analisi degli impatti indiretti, in quanto sono previsti volumi di dragaggio inferiori rispetto al progetto precedente approvato con il vigente PRP.**

Infine nell'ambito delle attività di cui alla "Verifica di Attuazione - (ex art. 185 commi 6 e 7 D.lgs. 163/06), in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel parere del MATTM, prot. DSA-2006-0021173 dell'08.05.2006, l'ADSP ha disposto che venisse attuato un Piano di Monitoraggio dell'ambiente marino costiero, esteso agli ambiti portuali e peri-portuali di Civitavecchia (ex Dlgs 152/2006).

Tali attività di studio e ricerca nello specifico prevedono:

- *Art.2:* gestione delle stazioni fisse di monitoraggio (stazione di zero e di prossimità), installate per l'acquisizione in continuum dei parametri chimico-fisici della colonna d'acqua di cui al Dec. V.I.A 2935/97,
- *Art.3:* il monitoraggio della colonna d'acqua (analisi microbiologiche, dei composti organici ed inorganici, profili verticali CTD), contestualmente alle operazioni di dragaggio;
- *Art.4:* il monitoraggio dei sedimenti marini;
- *Art.5:* l'analisi dei materiali dragati e refluiti in cassa di colmata (ex DM 24 gennaio 1996);
- *Art.6:* il monitoraggio della colonna d'acqua post operam (analisi microbiologiche, dei composti organici ed inorganici, profili verticali CTD, l'acquisizione e l'elaborazione dei dati satellitari di clorofilla e solido sospeso, nonché la determinazione analitica dei medesimi parametri);
- *Art. 7:* lo studio delle biocenosi bentoniche (descrittori strutturali e funzionali).

Il progetto esecutivo de suddetto Piano di Monitoraggio Ambientale, nonché i Rapporti Tecnici contenenti l'esito delle indagini condotte in ottemperanza ai sopra richiamati atti autorizzativi, sono stati pubblicati sul Portale d'Informazione e Monitoraggio Ambientale dell'AdSP all'indirizzo:

http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/ambiente_marino_costiero/rilevamenti

Inoltre con Determina Direttoriale n.3 del 2017 il MITE ha previsto che venissero implementate una serie di attività di monitoraggio finalizzate al controllo di eventuali impatti sugli ecosistemi marini dovuti alla realizzazione delle opere in argomento.

Il progetto di monitoraggio si pone l'obiettivo di studiare le caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche dell'area compresa tra Capo Linaro e S. Agostino, attraverso uno studio multidisciplinare che prevede l'integrazione di dati osservativi e modellistica numerica al fine di monitorare e prevenire gli eventuali impatti diretti o indiretti dovuti alla realizzazione delle opere, ivi incluse quelle oggetto della proposta di ATF in esame.

Il monitoraggio si articola in tre fasi, ante operam, cantiere, post operam.

Dal punto di vista tecnico-operativo il progetto costituirà un moderno sistema osservativo integrato che si sviluppa in tre componenti fondamentali: osservativa, informativa e la componente dei modelli numerici, che saranno interconnesse in modo che dati e risultati previsionali, per ciascuna specifica attività, saranno elaborati e resi disponibili, non solo attraverso relazioni tecnico-

scientifiche, ma integrati e rappresentati attraverso piattaforma GIS per la realizzazione di carte tematiche dell'intera area con la possibilità di sovrapporre i risultati delle simulazioni ai risultati delle caratterizzazioni sperimentali, per valutare correttamente i potenziali effetti sugli ecosistemi, anche in relazione alle variazioni ambientali naturali e ai cambiamenti climatici.

Allo stesso tempo detto PMA fornirà dati utili alla valutazione dello stato ecologico, degli Elementi di Qualità Biologica (EQB) e dello stato chimico come richiesto dal DM 260 del 2010, nonché a soddisfare l'approccio introdotto dalla Direttiva 2000/60/CE (Direttiva Quadro sulle Acque) nel cercare di prevenire il deterioramento qualitativo e quantitativo, migliorare lo stato delle acque e assicurare un utilizzo sostenibile.

Il progetto esecutivo del suddetto Piano di Monitoraggio Ambientale, è stato pubblicato sul Portale d'Informazione e Monitoraggio Ambientale dell'AdSP all'indirizzo:

http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/ambiente_marino_costiero/rilevamenti

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il progetto in esame non è soggetto alle disposizioni di cui al Dlgs 26 giugno 2015, n. 105 Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI, TIPOLOGICHE, FUNZIONALI DEL PROGETTO

Il Progetto definitivo in valutazione è costituito dagli interventi necessari per la realizzazione del nuovo accesso al bacino storico e del nuovo collegamento tra Antemurale Colombo e il Molo Vespucci (ALL32_PD Planimetria di progetto Opera finita.pdf, ALL44_PD Macrofasi-Tav2.pdf, ALL82_PD Planimetria aree cantiere tav 2.pdf, ALL83_PD Planimetria aree cantiere tav 3.pdf).

Per il nuovo accesso al bacino storico, del quale sono riportate delle viste in Figura 18, gli interventi previsti sono i seguenti:

- 1) costruzione di una nuova opera di difesa in prolungamento dell'antemurale esistente in direzione Sud;
- 2) demolizione dell'antemurale per la creazione del nuovo accesso;
- 3) realizzazione delle nuove opere a parete verticale (cassoni cellulari prefabbricati) e a scogliera per la delimitazione della nuova imboccatura portuale;
- 4) realizzazione di una vasca per il contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi, degli scavi e delle demolizioni necessarie per realizzare il nuovo accesso marittimo

L'opera foranea si estende per circa 310 m dall'antemurale. Per la diga sono state considerate due tipologie costruttive: la prima a gettata per circa 100 m, con funzioni di raccordo con l'opera esistente, e la seconda a parete verticale, nel tratto più esterno di circa 210 m.

Il tratto di opera a gettata ha la funzione di raccordare l'antemurale esistente al tratto di diga a parete verticale. L'opera sarà costituita da un rilevato protetto lato mare e lato terra da una mantellata di opportuna pezzatura sul quale sarà posto un muro paraonde in continuità con il muro dell'antemurale.

Il tratto a parete verticale la soluzione potrà essere realizzato in cassoni cellulari fondati alla profondità di 13.0 m s.l.m. su di uno scanno di imbasamento. Parte del materiale scavato potrà essere riutilizzato per il riempimento dei cassoni necessario per appesantire l'opera e renderla stabile. Sui cassoni verrà gettata in opera la sovrastruttura in cemento armato dotata di muro paraonde.

La nuova imboccatura portuale sarà a sezione trapezia e caratterizzata da una quota fondale di -8.5 m s.l.m. e da una larghezza variabile da circa 82 m sul fondo fino a circa 97 m sul livello medio marino. La profondità del canale di accesso corrisponde alla quota media di imbasamento dell'antemurale esistente.

L'imboccatura sarà delimitata sul lato Ovest da una paratia di pali accostati e sul lato Est da una scogliera in massi naturali dotata di un muro paraonde con la quota di coronamento pari a quella del muro esistente. Per eseguire il "taglio" della struttura della banchina Cialdi è stato previsto di realizzare un breve tratto di paratia (circa 20 m) sul quale raccordare l'opera a gettata.

La vasca di contenimento è delimitata da un'opera a gettata che verrà costruita via terra in continuità con la scogliera che delimita il nuovo canale di accesso.

Tra la vasca di contenimento e il molo a scogliera esistente che delimita la darsena della Marina di Civitavecchia, antistante la Piazza della Vita, è stato mantenuto un canale di larghezza minima pari a 15 m così da garantire la funzionalità dello scarico della rete fognaria delle acque bianche presente alla radice dell'antemurale.

La vasca di contenimento svolge un ruolo strategico nella gestione dei materiali derivanti dagli interventi di demolizione, salpamento ed escavo della diga esistente necessari per realizzare il nuovo accesso marittimo al bacino portuale per i quali sono previste le seguenti destinazioni:

- d) tutti i materiali provenienti dalle demolizioni di pavimentazioni e strutture in cls verranno conferiti presso impianti di recupero;
- e) il materiale di risulta dei salpamenti verrà riutilizzato per le opere a gettata;
- f) il materiale degli escavi e dei dragaggi verrà conferito per circa il 90% all'interno della vasca e la restante parte per il riempimento delle celle dei cassoni.

Per il nuovo collegamento tra Antemurale e Molo Vespucci è stata individuata una soluzione progettuale costituita da un'opera a gettata in pietrame e materiale lapideo. Tale soluzione è caratterizzata dal minor costo realizzativo rispetto alle alternative tecniche ipotizzate (che prevedono il ricorso più o meno ampio a strutture in ca come i cassoni cellulari o a strutture con fondazioni profonde), e presenta l'importante vantaggio di essere quella che offre le maggiori garanzie dal punto di vista della sicurezza nei confronti dello scenario d'urto di una nave, anche di elevate dimensioni. Questo aspetto è di estrema importanza dato che sarà un segmento fondamentale della viabilità interna del porto di Civitavecchia. Gli effetti di un urto sull'opera potrebbero essere limitati ad un danneggiamento localizzato, senza il rischio di indurre conseguenze sulla stabilità globale dell'opera stessa e senza dover interrompere la funzionalità del collegamento dell'antemurale con la terraferma né limitare l'operatività del terminal crociere.

Il nuovo collegamento viario tra il molo Vespucci e l'Antemurale Colombo, avente uno sviluppo lineare di circa 190 m, sarà realizzato mediante due distinte carreggiate affiancate: una a servizio della parte di antemurale ubicata a Nord e l'altra a servizio della parte ubicata a Sud. Le due carreggiate, poste a quota differente, sono separate da un muro di contenimento del dislivello, al di sopra del quale è installata una recinzione continua per il corretto confinamento delle funzioni portuali rientranti all'interno dell'area doganale.

Nel lato che affaccia sul bacino storico, oltre ad una viabilità leggera a doppio senso di circolazione, è stata prevista la presenza di limitate aree di sosta intervallate da aiuole e da un'ampia zona pedonale adiacente alla zona di banchina (v. Figura 18).





Figura 18 – Viste del nuovo accesso al bacino storico

Le aree di cantiere, oltre a quelle direttamente interessate dalle opere in progetto, riguarderanno:

- una porzione dell'estremità Nord del terminal container per la prefabbricazione dei cassoni cellulari su bacino galleggiante;
- un'area logistica e di stoccaggio in prossimità del nuovo accesso;
- le aree di raccordo alle opere esistenti del nuovo collegamento.

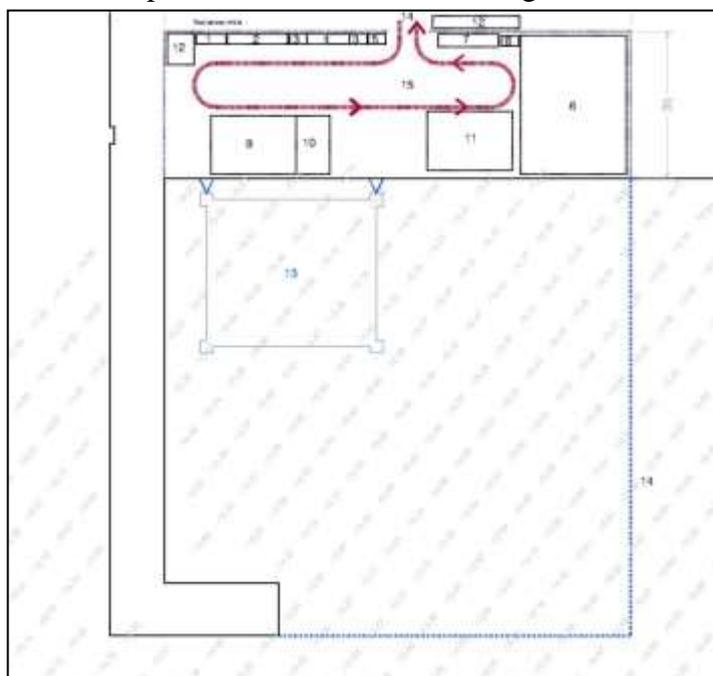


Figura 19 – Area di cantiere per la prefabbricazione dei cassoni

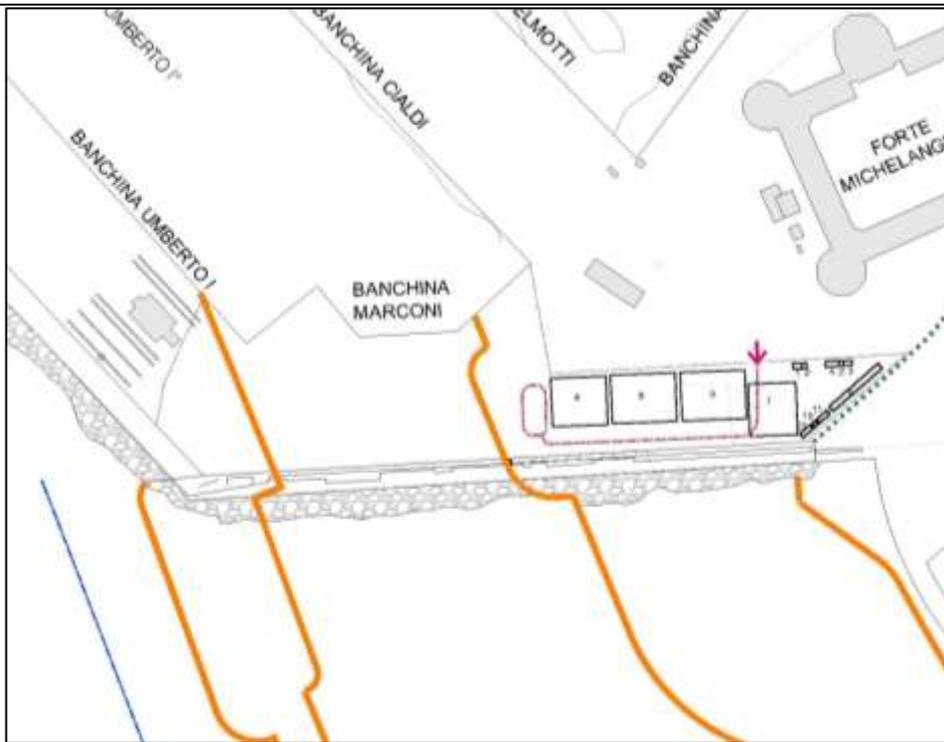


Figura 20 – Area di cantiere e logistica per la realizzazione del nuovo accesso al bacino storico.

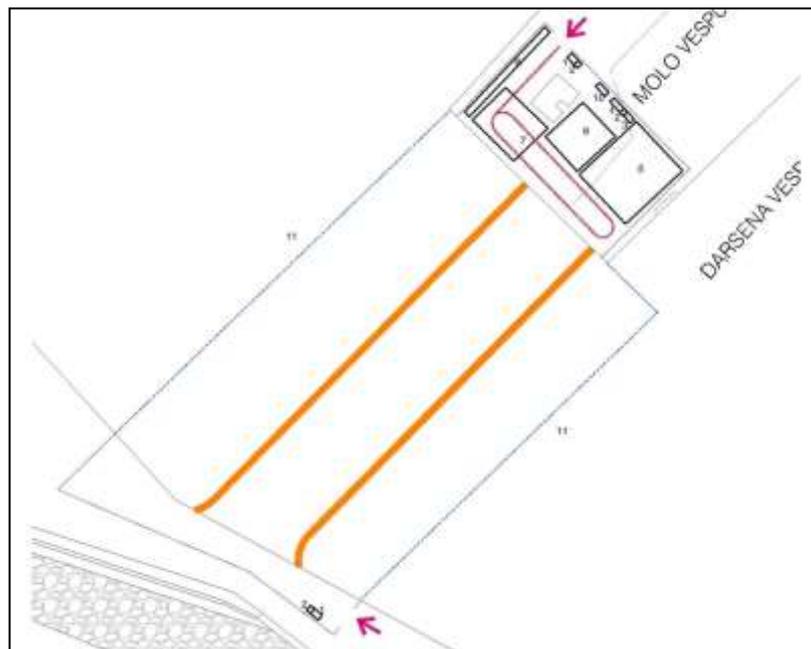


Figura 21 – Aree di cantiere per il nuovo collegamento

Per l'attuazione delle opere previste sono state eseguite una serie di analisi volte a minimizzare l'impatto dei lavori sulle attività portuali e in particolare sul traffico terrestre e su quello marittimo. Risulta evidente che la realizzazione del nuovo accesso al bacino storico interrompe l'accesso via terra all'antemurale mentre la realizzazione del collegamento preclude l'accesso via mare al bacino storico. Pertanto l'impostazione generale delle fasi di attuazione in due interventi, orientata concentrare nel minor tempo possibile la fase di massima interferenza con le attività portuali, è stata così articolata (si veda ALL73_PD Macrofasi.pdf):

- Prima fase: realizzazione di tutti gli interventi compatibili con l’assetto attuale del traffico terrestre e marittimo,
- Seconda fase: gestione della fase di massima interferenza,
- Terza fase: completamento degli interventi.

Nella prima fase pertanto verrà garantito il transito terrestre tra il porto e l’antemurale lungo il radicamento e in particolare nel tratto della banchina Marconi. Il percorso dovrà essere adattato alle esigenze di cantiere ma il transito non subirà interruzioni. Le lavorazioni sull’antemurale Sud avranno per oggetto le opere marittime esterne, la gran parte della nuova imboccatura e la vasca di colmata e potranno essere eseguite secondo lo schema di Figura 22.

Nel contempo verrà realizzato parzialmente il nuovo collegamento tra antemurale e Molo Vespucci operando in avanzamento dalle banchine esistenti (Antemurale C. e Molo Vespucci) lasciando il settore centrale libero in modo da consentire l’accesso al bacino storico alle imbarcazioni che lo utilizzano. Nella Figura 23 è riportata una planimetria schematica della configurazione delle opere al termine della prima fase.

Con questa impostazione le lavorazioni, che riguardano la maggior parte degli interventi, potranno essere portate avanti agilmente senza importanti interferenze per una durata di questa fase stimata in circa 16 mesi (v. Figura 27).

Completata la prima fase, si impone la scelta tra queste possibili opzioni necessariamente alternative:

- garantire il traffico marittimo da e per il bacino storico per tutta la restante durata dei lavori,
- garantire il collegamento terrestre con l’antemurale per tutta la restante durata dei lavori.

La prima opzione prevede di mantenere il canale provvisorio sul nuovo collegamento tra antemurale e Molo Vespucci e contestualmente completare il nuovo accesso a Sud. In questo modo, per un periodo di tempo seppure limitato, i collegamenti terrestri con l’antemurale si troverebbe interrotti determinando un impatto non accettabile sul traffico crocieristico per il quale non sarebbero disponibili in via temporanea gli attracchi sull’antemurale.

La seconda opzione prevede di completare il nuovo accesso a Sud una volta che il nuovo collegamento tra antemurale e Molo Vespucci sia in grado di garantire il transito del traffico veicolare. L’impatto di questa opzione è costituito dal fatto che in via temporanea (circa 2 mesi) i natanti non potranno né accedere né uscire dal bacino storico. Peraltro durante tale periodo i mezzi marittimi di servizio ormeggiati nel bacino storico possono essere ricoverati nella nuova darsena servizi realizzata nella zona settentrionale del porto di Civitavecchia e continuare ad operare, mentre per le imbarcazioni da diporto l’interruzione della funzionalità del bacino è ritenuta accettabile a condizione che venga pianificata nel periodo invernale.

Per la seconda fase, in cui non si può transitare da e verso il bacino, sono state individuate due sottofasi in sequenza per una durata complessiva stimata in circa 2 mesi:

- chiusura del canale navigabile e realizzazione della viabilità provvisoria sul collegamento tra Molo Vespucci e Antemurale. In questa sottofase il collegamento terrestre con il terminal crocieristico è assicurato per mezzo di una viabilità provvisoria sulla banchina Marconi (v. Figura 24).
- completamento del nuovo accesso al bacino storico e del terrapieno e completamento delle opere del nuovo collegamento sul lato del bacino storico. In questa sottofase il collegamento terrestre con il terminal crocieristico è assicurato per mezzo della una viabilità provvisoria realizzata nella precedente sottofase (v. Figura 25).

La terza fase di attuazione consiste nel completamento delle opere del nuovo collegamento tra Molo Vespucci e Antemurale (v. Figura 26). In particolare verrà rimossa la viabilità provvisoria lato Nord e completata l'infrastrutturazione stradale e la scogliera di protezione del rilevato. Per questa fase è stata prevista una durata di circa 2 mesi.

Pertanto, l'attuazione delle opere previste potrà essere completata in 20 mesi.

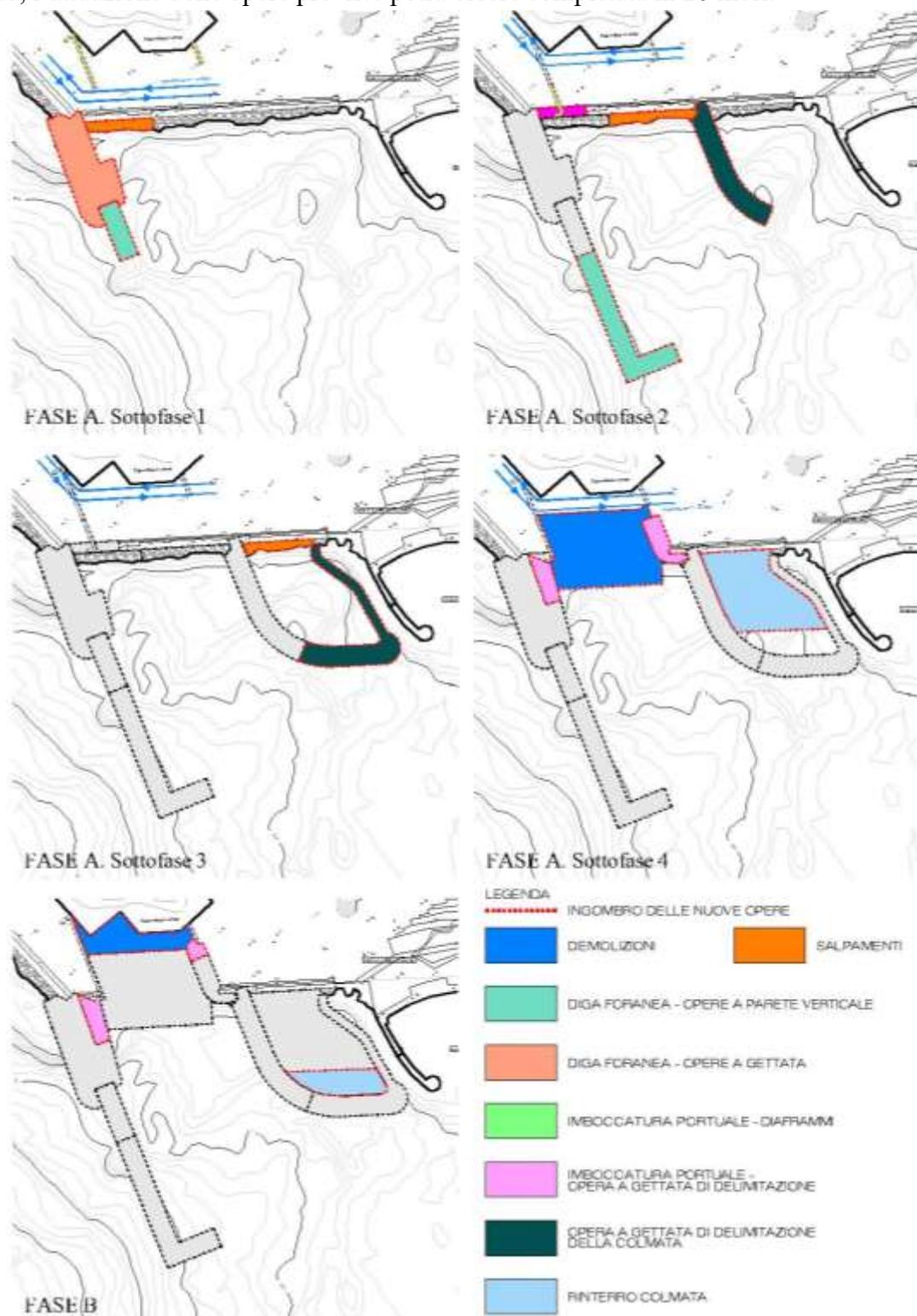


Figura 22 – Area nuovo accesso al bacino storico. Articolazione delle lavorazioni della prima fase (A) e della seconda fase (B)

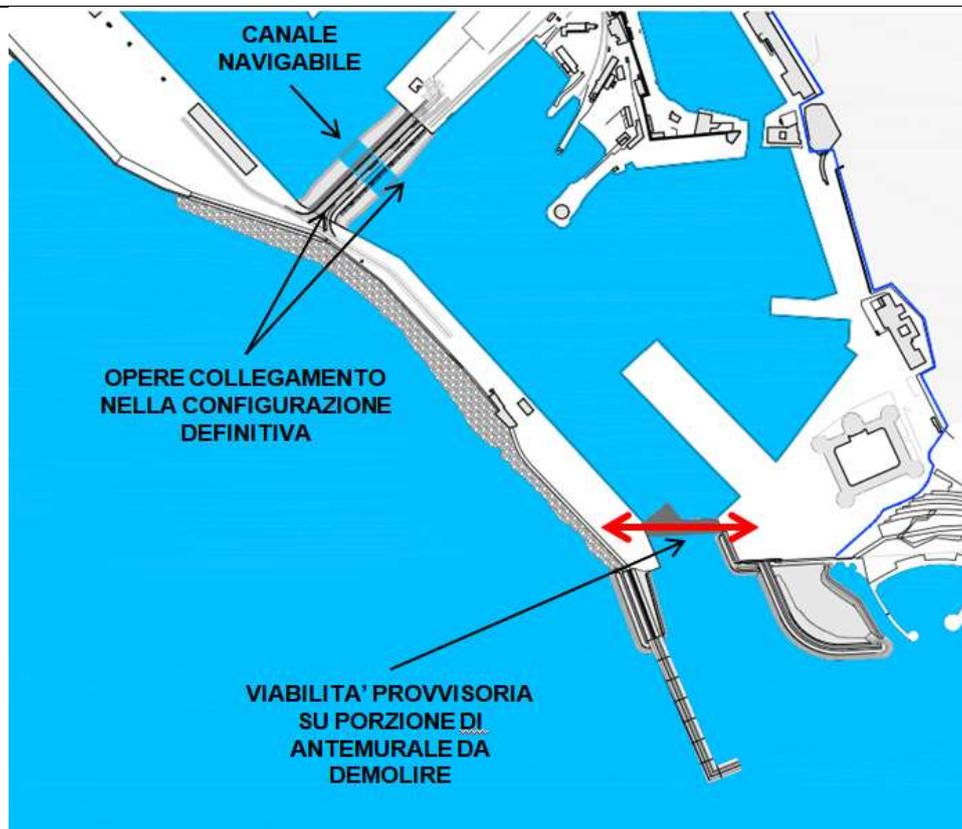


Figura 23 – Configurazione delle opere al termine della prima fase (configurazione A)

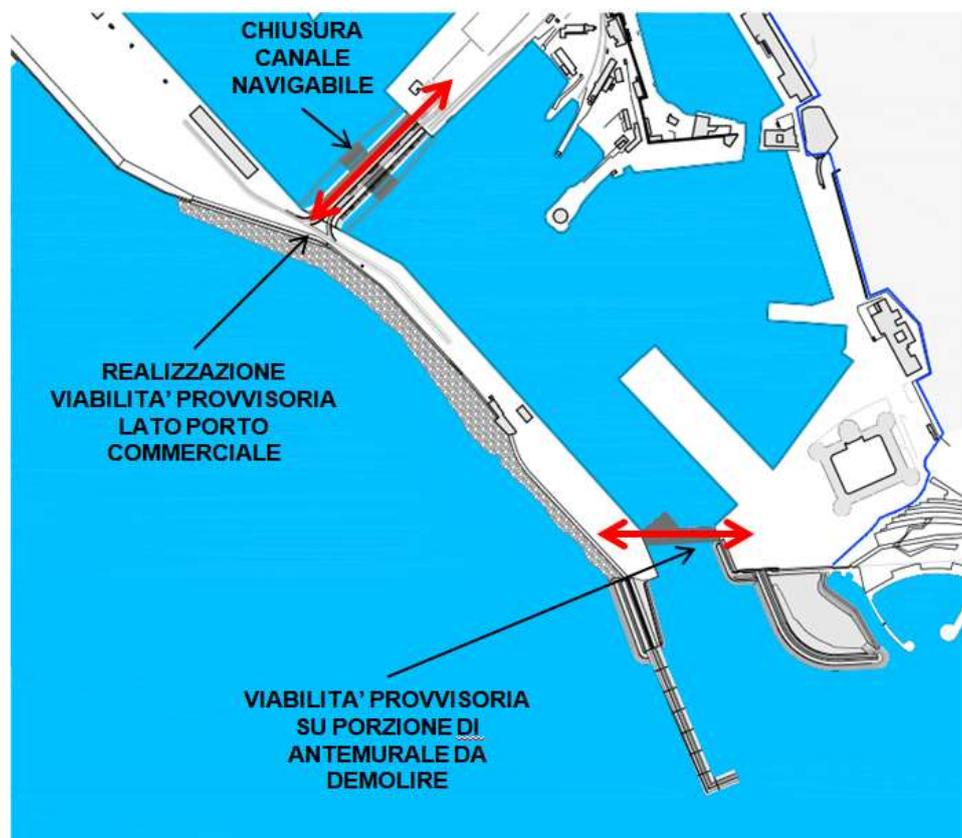


Figura 24 – Configurazione durante la chiusura del bacino storico. Prima sottofase

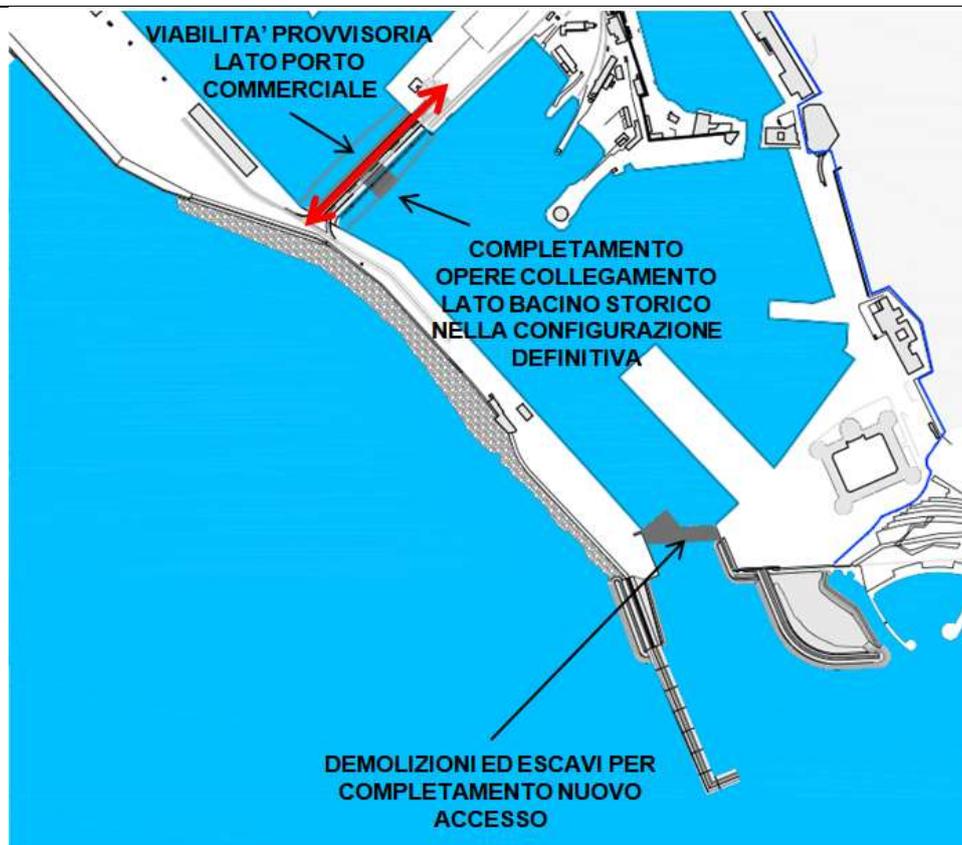


Figura 25 – Configurazione durante la chiusura del bacino storico. Seconda sottofase

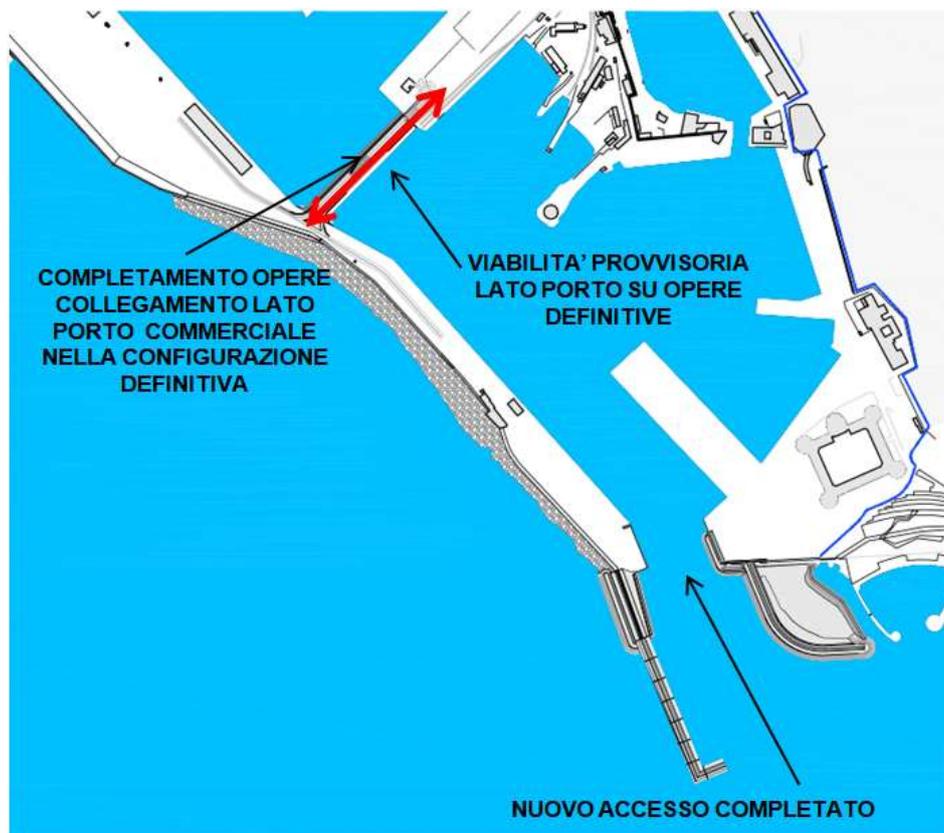


Figura 26 – Configurazione delle opere nella terza (configurazione C)

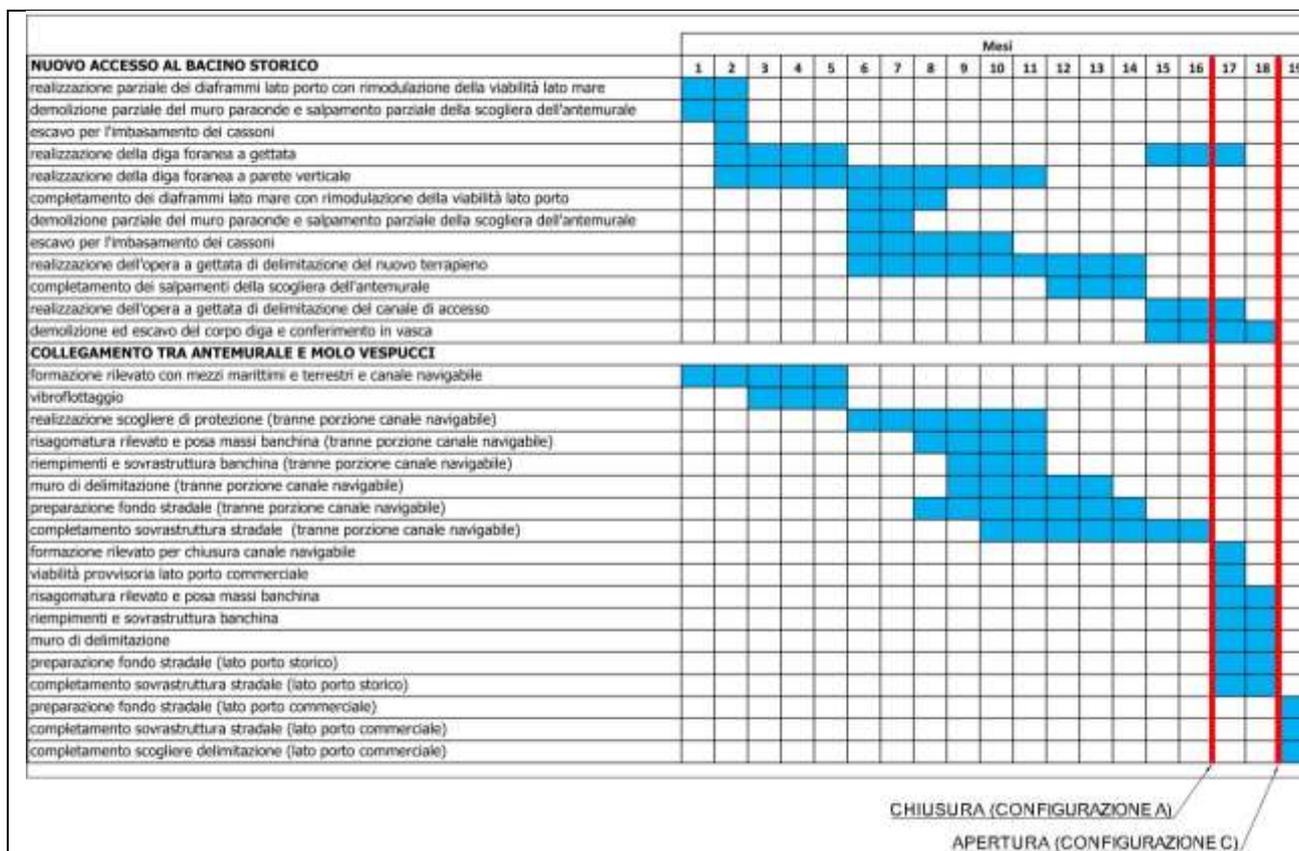


Figura 27 - Cronoprogramma

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Nell'ambito del cantiere e dell'esercizio saranno messe in atto il complesso di misure di mitigazione ambientale già presentate e approvate in fase di SIA del PRP del Porto di Civitavecchia. Nel particolare per quanto riguarda l'adeguamento oggetto nella presente valutazione si evidenzia quanto segue.

Atmosfera

Fase di cantiere

La scelta progettuale dei due interventi è stata attuata a valle di un complesso di analisi volte a minimizzare l'impatto dei lavori sulle attività portuali ed in particolare sul traffico terrestre e marittimo che interessa l'area del porto storico.

Lo studio della cantierizzazione ha evidenziato che evidentemente la realizzazione del nuovo accesso al bacino storico interrompe, temporaneamente, l'accesso via terra all'antemurale e la realizzazione del collegamento precludendo l'accesso via mare al bacino storico. Per tale motivo l'impostazione generale delle fasi di attuazione dei due interventi è stata orientata a concentrare nel minor tempo possibile la fase di massima interferenza con le attività portuali anche al fine di ridurre il carico cumulativo dei mezzi di cantiere ed il traffico terrestre e marittimo.

La cantierizzazione è stata così articolata:

- 1) *Prima fase*: realizzazione di tutti gli interventi compatibili con l'assetto attuale del traffico terrestre e marittimo.
- 2) *Seconda fase*: gestione della fase di massima interferenza.
- 3) *Terza fase*: completamento degli interventi.

Le alterazioni del clima atmosferico sono riconducibili all'operatività del cantiere. In tal senso è importante sottolineare la scelta di privilegiare l'approvvigionamento del cantiere via mare al fine di minimizzare gli effetti cumulativi con il traffico urbano presente nella zona.

Le lavorazioni che potrebbero determinare le maggiori emissioni, in termini di utilizzo dei mezzi, sono legate alle demolizioni ed agli scavi per la realizzazione del nuovo accesso al nuovo bacino storico e della vasca di contenimento in adiacenza all'antemurale che ricade nello specchio acqueo esterno al bacino storico vasca di colmata. Le attività di demolizione e di scavi sono suddivise in due fasi A e B al fine di creare meno disagi ed interferenze con il traffico presente e dunque anche per minimizzare le possibilità di incremento delle emissioni degli inquinanti e delle polveri rispetto ai possibili ricettori sensibili.

È importante nell'ottica della previsione di un Piano di monitoraggio delle emissioni in atmosfera, riprendere le conclusioni dei precedenti studi nonché le prescrizioni già impartite dagli Enti competenti.

Inoltre, l'AdSP, nell'ambito delle attività promosse con l'obiettivo di definire un quadro unitario di conoscenza dello stato dell'ambiente e al fine di prevedere e predisporre eventuali misure mitigative per la salvaguardia della salute umana, in ottemperanza a quanto prescritto dalle sopracitate Delibere CIPE del Primo lotto funzionale delle Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia Opere Strategiche, ha previsto durante le fasi di cantiere e di esercizio che venisse un Piano di Monitoraggio della qualità dell'aria e del clima acustico.

Tale piano di monitoraggio si integra in un progetto più ambizioso, finalizzato al controllo della qualità dell'aria non limitatamente alle suddette attività cantieristiche, ma esteso anche alle altre fonti emmissive (traffico veicolare e navale) e agli ambiti periportuali, prevedendo anche l'acquisizione dei dati di traffico veicolare lungo le vie di accesso al cantiere ed in prossimità della S.S. Aurelia nel comune di Civitavecchia.

A tal fine:

- in data 20.02.2009, è stata sottoscritta con ARPA Lazio, ai sensi dell'art.15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, una Convenzione Quadro per regolare lo svolgimento, in collaborazione di attività di pubblico interesse, quali la tutela dell'ambiente e della salute umana attraverso l'ottemperanza delle prescrizioni ambientali suddette;
- la citata Convenzione Quadro prevedeva il rinvio ad ulteriori piani operativi di dettaglio od Addenda, puntualmente concordati tra le Parti, per la definizione di specifiche attività di reciproco interesse;
- in data 11.12.2018 le parti convenivano sull'opportunità di rinnovare la validità della Convenzione Quadro, nonché dei relativi Addenda, per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza/attuazione delle suddette prescrizioni;

I progetti esecutivi dei suddetti Piani di Monitoraggio Ambientale, nonché i Rapporti Tecnici contenenti l'esito delle indagini condotte in ottemperanza ai sopra richiamati atti autorizzativi, sono stati redatti e pubblicati sul Portale d'Informazione e Monitoraggio Ambientale dall'AdSP ai seguenti indirizzi:

http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/qualita_aria/rilevamenti_mobili_U;

http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/qualita_aria/rilevamenti_U

Con il Provvedimento Direttoriale prot.12070 del 14.05.2019, reso sulla base del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 2944 del 15.02.2019, il MATTM ha preso atto del generalizzato rispetto dei limiti di legge relativi alla qualità dell'aria ambiente, monitorati nell'arco temporale in esame (35 anni), per come documentato dall'AdSP con nota prot. n. 5003 del 05.04.2018.

Si prevede che, in ottemperanza a quanto prescritto dai soprarichiamati Atti autorizzativi, l'AdSP possa avvalersi del supporto tecnico scientifico di ARPA LAZIO, stante la Convenzione Quadro in essere ed il proficuo rapporto di collaborazione instauratosi, affinché possano tempestivamente essere adottate tutte le misure eventualmente ritenute necessarie, durante le fasi di cantiere ed esercizio anche per gli interventi di cui alla presente proposta progettuale di ATF. I previsti programmi di monitoraggio saranno finalizzati alla validazione degli impatti previsti nello SIA affinché non si producano impatti addizionali oltre quanto già appropriatamente valutato in sede di VIA (impatto nullo sulla componente in esame).

Nell'ambito del cantiere, al fine di mitigare gli impatti delle lavorazioni, si prevedere l'adozione di un parco mezzi conforme alla più recenti normative in materia di emissione. Sarà, inoltre, evitata la sovrapposizione di lavorazioni ad alta emissione atmosferica.

Le attività di cantiere, le cui aree saranno opportunamente perimetrate e recintate, si svolgeranno in modo da non gravare sulla viabilità locale, ridurre al minimo gli effetti di inquinamento, emissione di polveri con l'obiettivo di una gestione di tipo ambientale del cantiere. Per le emissioni di polveri in atmosfera, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti, comuni nell'ambito delle attività di cantiere, volti a contenere il sollevamento e la dispersione delle polveri: umidificazione del materiale durante l'eventuale fase di carico sui mezzi di trasporto, utilizzo di teli per coprire il carico dei mezzi di trasporto di materiale sciolto laddove sia presente materiale fine (es: smaltimento delle frazioni non riutilizzabili a valle della vagliatura), lavaggio delle ruote dei mezzi di trasporto prima di lasciare l'area di intervento.

Fase di esercizio

La fase di esercizio non introduce alcuna nuova funzione rispetto al PRP vigente che possa creare una modifica del clima atmosferico.

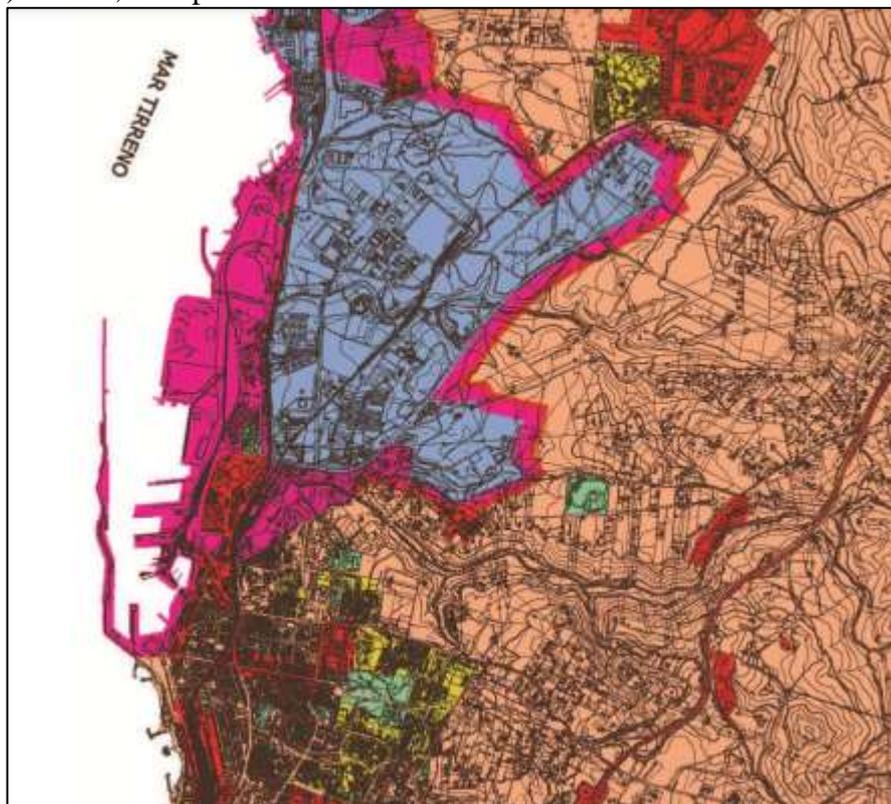
Rumore

La normativa di riferimento nazionale per la disciplina dell'inquinamento acustico è la Legge n°447/1995 (Legge quadro in materia di inquinamento acustico), in particolare l'art.6, comma 1, lettera a) prevede per i Comuni l'obbligo di classificazione acustica del territorio, sulla base dei criteri stabiliti dalla Regione di appartenenza.

Il territorio del comune di Civitavecchia, con estensione limitata a circa 7.200 ha, è caratterizzato dalla presenza di un nucleo urbano, sviluppatosi intorno al porto, di notevole dimensioni, la cui densità abitativa è una delle più alte della provincia di Roma. A causa della natura urbanistica e della struttura sociale della città, i principali contributi all'inquinamento acustico globale sono costituiti dal traffico lungo le grosse arterie di attraversamento della città e dal traffico locale collegato alle attività commerciali e sociali. Dal rilevamento effettuato nel 2000 per la Valutazione di Impatto Ambientale del PRP di Civitavecchia, emergeva che la limitata estensione territoriale del comune, la pesante situazione viaria, la presenza del porto, il mancato decollo della zona industriale e della zona servizi e la notevole espansione urbana sono causa di una situazione di forte minaccia alla qualità della vita, in cui l'inquinamento acustico gioca un ruolo primario. Le analisi svolte dall'Azienda Sanitaria Locale RM/F Civitavecchia per il Piano di Disinquinamento Acustico del Comune di Civitavecchia hanno evidenziato che: i superamenti dei valori limite sono

estremamente numerosi sia per le zone individuate che per le aree frontistanti le strade; il numero dei superamenti è maggiore e di livello più elevato durante il periodo notturno piuttosto che nel diurno e che le zone prevalentemente industriali ed industriali (classi V e VI) sono le uniche i cui limiti risultano sostanzialmente rispettati.

Il Comune di Civitavecchia è provvisto di Piano di Zonizzazione Acustica approvato con D.C.C. n. 102 del 28/12/2006, in base al quale l'area interessata dall'ATF ricade in zona V (indicata in color magenta) ovvero, aree prevalentemente industriali.



Piano di classificazione acustica del Comune di Civitavecchia

Il piano di disinquinamento acustico comunale consultato permette di confermare la congruità delle previsioni della pianificazione portuale con la pianificazione comunale relativa al contenimento del rumore.

Fase di cantiere

Anche per la componente Rumore si riprendono le conclusioni delle indagini pregresse.

Le sorgenti sonore stimate nell'ambito dello SIA alla Variante del PRP 2004 sono riconducibili alle innumerevoli attività che si svolgono negli ambiti portuali ed extraportuali dell'area in esame.

Nello SIA, sulla base del lavoro di analisi e valutazione svolte, l'Autorità Portuale prevede che l'assetto delle attività portuali, previste dal PRP 2004 in uno scenario di esercizio massimo, abbia **impatto acustico nullo sui ricettori abitativi**. La realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio, infatti, comporteranno uno "spostamento" dei livelli acustici generati dall'attività portuale verso nord, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di ricettori abitativi. Lo sviluppo areale del Porto verso ovest e nord-ovest, allontana le fonti di rumore dalla porzione nord dell'area urbana come anche dagli insediamenti abitativi posti nell'intorno della SS Aurelia nord.

In conclusione, il completamento e potenziamento del porto di Civitavecchia apporta una generale riduzione del Livello equivalente di pressione sonora ai ricettori abitativi,

soprattutto a quelli della zona urbana del centro storico in cui ricade l'area interessata dal presente ATF.

Tali previsioni di impatto sono state confermate dai rilevamenti effettuati nell'arco temporale in esame (2013-2021).

Come evidenziato nell'ambito della trattazione della componente Atmosfera, l'AdSP del MTCS in ottemperanza a quanto prescritto dalle sopracitate Delibere CIPE (prescrizione n. 6), ha previsto infatti che, durante le fasi di cantiere e di esercizio del "Primo lotto funzionale delle Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia", venisse attuato un Piano di Monitoraggio del clima acustico.

Conformemente a quanto disciplinato dalla vigente normativa di settore ed al piano di monitoraggio ante-operam eseguito nel 2007, sono state definite le modalità esecutive del suddetto Piano di Monitoraggio, trasmesso al MATTM con nota prot.766 del 17.01.2012, e sono stati individuati i recettori sensibili in prossimità dei quali sono state installate le stazioni rilocabili di misura della qualità del clima acustico.

I dati relativi al clima acustico sono stati acquisiti, attraverso stazioni fisse di misura (rilievi a Lungo Termine) e rilocabili (rilievi a Breve Termine), a decorrere dal 27.08.2013 e sino al 16.09.2018, per un arco temporale complessivo pari ad anni 6.

I dati acquisiti nel corso delle suddette campagne sono stati trasmessi al MATTM nell'ambito delle sopracitate attività istruttorie (Verifica di ottemperanza –II Fase).

I Rapporti Tecnici e i Rapporti di Campagna relativi alle suddette indagini sono pubblicati sul Portale di Informazione e Monitoraggio Ambientale di questa AdSP e consultabili all'indirizzo:

http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/clima_acustico/rilevamenti

Pur rimandando alla citata documentazione per le valutazioni di competenza, si ritiene opportuno rappresentare come nelle campagne a lungo termine ($T_m \geq 15$ gg) condotte nell'estate del 2018, nell'esercizio del porto nel suo mutato assetto infrastrutturale, nei tre siti sensibili individuati nel PMA, non sia stato rilevato alcun superamento del valore limite diurno e notturno di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97, per le relative classi acustiche di appartenenza.

Obiettivo dell'indagine era la determinazione del livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata "A" (LAeq, TR) nei tempi di riferimento (TR) diurno e notturno, su base giornaliera e settimanale con tecnica di "integrazione continua" secondo l'allegato B, comma 2 del DMA 16/3/98.

Il confronto con i limiti di legge è stato svolto considerando i limiti massimi assoluti di immissione secondo la zonizzazione acustica comunale vigente.

Inoltre, è utile riportare che, nell'ambito delle attività di cui alla "Verifica di Attuazione - II FASE (ex art. 185 commi 6 e 7 D.lgs. 163/06), in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel parere del MATTM, prot. DSA-2006-0021173 dell'08.05.2006, l'ADSP ha avviato le attività di cui al "Servizio di Monitoraggio Ambientale per il controllo del Clima Acustico nel cantiere delle Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia -1° lotto funzionale - (II Stralcio): Pontile II Darsena Traghetti".

Tale servizio ha previsto in sintesi l'effettuazione di n° 2 campagne di caratterizzazione del clima acustico l'anno, per 2 anni; tali campagne sono previste rispettivamente nel corso della stagione estiva ed invernale (2020-2021), ed avviate sulla base del cronoprogramma dei lavori di cui all'opera di grande infrastrutturazione in argomento.

La caratterizzazione del clima acustico prevede, per ciascuna campagna, l'esecuzione di rilievi a lungo termine (LT) con postazioni fisse/ rilocabili (o laboratorio mobile), affiancati da ulteriori rilievi a breve termine (BT), con strumentazione portatile e presidio dell'operatore.

La scelta di effettuare due campagne di misura stagionali è stata motivata alla necessità di monitorare le attività di cantiere con periodicità idonea alle fasi lavorative, la cui durata temporale si estende per più mesi (365 gg).

Inoltre, poiché il traffico veicolare rappresenta una delle principali fonti di inquinamento acustico del sito, si è ritenuto opportuno collocare le campagne in due fasi temporali, quella estiva e quella invernale, contraddistinte, rispettivamente, dal massimo e minimo afflusso turistico e veicolare.

In particolare, saranno eseguiti rilievi per il monitoraggio del clima acustico presso:

- n° 2 postazioni a lungo termine con tecnica LT, di durata minima quindicinale;
- n° 4 postazioni a breve termine con tecnica BT, con presidio dell'operatore.

Il Programma di monitoraggio per il controllo del clima acustico è stato attuato sulla scorta delle indagini pregresse (relative al sessennio 2013-2018) nonché in funzione del parere di merito reso dalla Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio, acquisito in data 29/11/2018 al n. 16414 del protocollo generale di questa Amministrazione. Le attività di monitoraggio del clima acustico sono attualmente in corso.

Per le valutazioni dei dati ottenuti si rimanda alla documentazione pubblicata sul Portale di Informazione e Monitoraggio Ambientale di questa AdSP e consultabile all'indirizzo:

http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/clima_acustico/rilevamenti

Le conclusioni del Piano di monitoraggio svolto portano a ritenere che il modificato assetto viario, l'attuata razionalizzazione dei varchi di accesso portuali, di fatto decongestioneranno gli ambiti portuali e peri-portuali prossimi all'abitato, allontanando le sorgenti emmissive dai recettori sensibili individuati nell'area in esame. L'area oggetto del presente ATF verrà quindi beneficiata di tale decongestionamento.

I dati acquisiti nel corso del suddetto arco temporale (2013-2022) costituiranno l'ante operam per le misurazioni previste nel programma di monitoraggio ambientale per le opere oggetto della proposta progettuale in esame, le cui modalità esecutive verranno definite con il supporto tecnico scientifico dell'ARPA LAZIO, stante la convenzione Quadro in essere ed il proficuo rapporto di collaborazione instauratosi. Eventuali misure mitigative potranno essere adottate qualora durante le fasi di cantiere ed esercizio degli interventi di cui alla presente proposta di ATF, si rilevino impatti addizionali oltre quanto già appropriatamente valutato in sede di VIA (impatto nullo sulla componente in esame).

Tuttavia si evidenzia che al fine di evitare la modifica del clima acustico saranno adottati mezzi e macchinari conformi alle più recenti normative e sottoposti ad adeguata manutenzione consentirà di tenere sotto controllo eventuali superamenti. A livello generale è possibile affermare che la presenza di sorgenti emmissive in fase di realizzazione sarà di tipo puntuale, fattore questo positivo nell'ottica della mitigazione degli impatti.

Tuttavia considerando la zonizzazione acustica del Comune di Civitavecchia e la tipologia delle lavorazioni non si ritiene si possano verificarsi eventi di superamenti

Qualora nelle successive fasi di approfondimento progettuale dovesse profilarsi la possibilità di un superamento dei limiti potrebbero essere proposte le seguenti mitigazioni:

- le aree di cantiere saranno delimitate, prima dell'inizio delle lavorazioni, con barriere fonoassorbenti;
- sarà evitata la sovrapposizione di lavorazioni ad alta emissione acustica;
- utilizzo di barriere acustiche mobili in prossimità delle lavorazioni più rumorose ed degli insediamenti dei ricettori individuati.

Fase di esercizio

La fase di esercizio non introduce alcuna nuova funzione rispetto al PRP vigente che potrebbe alterare il clima acustico esistente.

Suolo e sottosuolo

Fase di cantiere

La gestione dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni necessari per realizzare il nuovo accesso al bacino storico del porto di Civitavecchia potrebbe costituire una criticità che può condizionare la fattibilità dell'intervento. **Pertanto nel presente ATF è stata prevista una differente gestione in base alla natura dei materiali al fine di minimizzare il ricorso al conferimento in discarica e sfruttare al meglio l'utilizzo della vasca di contenimento.**

In base alla caratterizzazione ambientale della porzione del molo esistente, è stata effettuata una distinzione tra le opere di calcestruzzo da demolire (muro di banchina, muro paraonde, struttura a giorno del dente di attracco, pavimentazione bituminosa e strato di fondazione) disciplinata ai sensi della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il corpo diga per il quale si è fatto riferimento alla disciplina delle terre a rocce da scavo (DPR 120/2017) e la porzione di sedimenti naturali posti al di sotto del molo per la quale si è fatto riferimento al D.M. 173/2016.

In base alle caratterizzazioni effettuate, il materiale proveniente dalle demolizioni sarà destinato a discarica. Per quanto riguarda il materiale proveniente dagli scavi del corpo diga la caratterizzazione ha fornito esiti che vedono, nella maggior parte dei casi, il superamento delle CSC di cui alle colonne A, Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, indicando come destinazione possibile quella ad uso commerciale ed industriale.

In ultimo, i sedimenti dei dragaggi effettuati per la realizzazione delle nuove opere, sono stati oggetto di una caratterizzazione ai sensi del D.M. 15 luglio 2016 n°173 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini" e successive modificazioni. Al momento il quadro fornito dalle analisi chimiche è positivo per l'utilizzo preventivato dal progetto; si evidenzia il superamento dell'Arsenico che potrebbe essere considerata una criticità endemica. Si è in attesa degli esiti delle indagini ecotossicologiche che verranno svolte nelle successive fasi di progettazione.

Per quanto riguarda la gestione del cantiere, la possibilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti a terra o in acqua le stesse saranno conservate in luogo idoneo, pavimentato, delimitato con possibilità di raccolta di eventuali sversamenti, e le lavorazioni svolte adotteranno opportune tutele (teli impermeabili ed altri dispositivi per il contenimento della diffusione e dispersione di inquinanti a terra).

I mezzi di cantiere che effettueranno le operazioni di escavo per la realizzazione del prolungamento dell'antemurale, delle nuove opere a parete verticale e a gettata per la delimitazione della nuova imboccatura portuale e della vasca per il contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi al fine di evitare la dispersione di eventuali sversamenti accidentali di olii o idrocarburi in mare e la messa in sospensione di elementi o composti chimici contaminati, saranno equipaggiati con panne galleggianti dotate di gonne e di dispositivi di protezione ambientale.

Le aree saranno dragate esclusivamente con mezzi marittimi dotati di benna che dovrà necessariamente essere strumentata con Gps posto in testa al cavo della benna stessa.

Fase di esercizio

Rifacendosi alla conclusione sopra riportata rispetto alla realizzazione delle opere previste dal PRP non si reputa che gli interventi oggetti di ATF possano modificare il litorale adiacente.

Per quanto riguarda il fabbisogno di materiale da cava si evidenzia che il nuovo collegamento tra Antemurale e Molo Vespucci sarà costituito da un'opera a gettata in pietrame e materiale lapideo. Tale soluzione è caratterizzata dal minor costo realizzativo rispetto alle alternative tecniche ipotizzate (che prevedono il ricorso più o meno ampio a strutture in ca come i cassoni cellulari o a strutture con fondazioni profonde), e presenta l'importante vantaggio di essere quella che offre le maggiori garanzie dal punto di vista della sicurezza nei confronti dello scenario d'urto di una nave, anche di elevate dimensioni. Questo aspetto è di estrema importanza dato che sarà un segmento fondamentale della viabilità interna del porto di Civitavecchia. Gli effetti di un urto sull'opera potrebbero essere limitati ad un danneggiamento localizzato, senza il rischio di indurre conseguenze sulla stabilità globale dell'opera stessa e senza dover interrompere la funzionalità del collegamento dell'antemurale con la terraferma né limitare l'operatività del terminal crociere.

Ambiente idrico

Fase di cantiere

In fase di cantiere le interferenze con la qualità delle acque marino costiere e conseguentemente degli habitat che lo caratterizzano sono legati:

- alla messa in sospensione dei sedimenti nel corso delle attività di escavo per l'imbasamento del prolungamento dell'antemurale e la realizzazione della vasca di colmata;
- intorbidamento delle acque;
- alterazione dello stato di benessere delle biocenosi marine.

Durante le attività di escavo e posa dei cassoni per la realizzazione del prolungamento dell'antemurale l'area di cantiere sarà conterminata da un sistema di panne galleggianti aventi gonne in poliestere resinato ad alta tenacità al fine di conterminare la torbida nel caso dovesse insorgere.

Si precisa che durante le lavorazioni verranno adottati specifici sistemi di protezione individuale previsti nei Piani di Sicurezza che verranno consegnati al momento degli appalti.

La qualità dell'Ambiente idrico e delle biocenosi presenti sarà inoltre verificata e controllata attraverso un Piano di Monitoraggio Ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam mediante delle sonde multiparametriche.

Le tecniche di dragaggio dovranno essere rivolte a minimizzare la generazione di torbide e dunque la sospensione di peliti ed eventuali inquinanti.

Fase di esercizio

In fase di esercizio le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento del piazzale della vasca di contenimento saranno raccolte in vasche di contenimento dimensionate in base alle successive fasi di progettazione.

È importante sin da subito chiarire che la realizzazione del nuovo accesso determinerà un sensibile miglioramento della qualità delle acque all'interno del bacino storico. Tale obiettivo è legato al fatto che attualmente il ricambio è affidato al solo scambio idrico dovuto alle escursioni di marea attraverso l'imboccatura a nord del porto, poiché il bacino storico si trova a circa 3 km dall'odierna imboccatura.

Con gli interventi previsti, invece, il collegamento tra il Molo Vespucci e l'Antemurale andrà a determinare una separazione idraulica tra il bacino commerciale e quello storico e lo scambio idrico tra il bacino storico e il mare aperto potrà avvenire in modo più diretto ed efficace attraverso la nuova imboccatura, mentre per quanto riguarda la restante porzione del bacino portuale l'intervento previsto non ne modifica in alcun modo lo scambio idrico, che continua ad avvenire attraverso l'attuale imboccatura portuale, che dovendo alimentare un bacino ridotto della sua parte terminale (porto storico), peraltro idraulicamente più articolata, risulterà chiaramente più efficace ed efficiente.

Si evidenzia inoltre che il collegamento idraulico tra i due bacini, qualora necessario, potrebbe essere ottenuto attraverso il posizionamento di tubazioni di opportuno diametro che attraversano il corpo del rilevato di collegamento previsto.

Detta separazione idraulica contribuirà inoltre al conterminamento di eventuali spargimenti accidentali di sostanze potenzialmente inquinanti derivanti dalle attività commerciali ed industriali, impedendone la diffusione a sud verso ambiti balneabili prossimi all'abitato a vocazione ricettivo/turistica.



Figura 28 – Distanza attuale tra l'imboccatura portuale ed il bacino storico

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi marini

Il tratto di costa interessato dalle opere è fortemente antropizzato considerando la sua localizzazione all'interno del porto storico di Civitavecchia. La linea di costa naturale si interrompe infatti in corrispondenza delle strutture portuali che in seguito ai lavori in corso per l'ampliamento del porto si sviluppano fino alla zona denominata La Mattonara.

I fondali presentano, a partire da Punta Macchia Tonda a Sud fino a Punta S. Agostino a Nord, un sistema di praterie di *Posidonia oceanica* impiantata prevalentemente su roccia con locali estensioni

su fondi mobili o su matte. La continuità del sistema si interrompe per alcuni chilometri all'altezza di Civitavecchia.

Nello Studio Impatto Ambientale del PRP, Ardizzone e Belluscio descrivono una prateria estesa tra l'abitato di Civitavecchia e la foce del fiume Mignone. Detti autori riportano, sulla base di osservazioni effettuate mediante telecamera trainata, che il fondale si presenta roccioso, con ampi canali di sabbia, caratterizzato dalla presenza di macchie più o meno grandi di Posidonia. In analogia con quanto descritto per "praterie" adiacenti, si deve pensare che il grado di copertura del fondale da parte delle piante non superi il 20-30%.

La prateria è dunque estesa per 7,7 Km con una superficie di ca. 500 ha. Il limite superiore si situa in prossimità della costa, mentre quello inferiore coincide, in generale, con la profondità di 20 m. La formazione risulta impostata su roccia con piccole aree ricoperte da matte viva e morta, con radure sabbiose.

Da alcune indagini in situ prima della approvazione del PRP è emerso che non ci si trova in presenza di una vera prateria, bensì di un mosaico complesso di popolamenti di fondo duro (che, nelle porzioni più profonde si manifesta con un'attività concrezionante tipo "coralligeno") all'interno dei quali si trovano disseminati popolamenti a Posidonia di modesta estensione, impostati su roccia e aventi densità e caratteristiche localmente variabili; solo i tratti di fondo mobile che si osservano tra gli affioramenti della panchina quaternaria ospitano macchie di Posidonia, talora su matte.

Per quanto riguarda le altre biocenosi bentoniche presenti nell'area di studio si riportano i risultati dei campionamenti di fondi mobili:

- la biocenosi delle sabbie fini ben calibrate (biocénose des sables fins bien calibrés, SFBC);
- la biocenosi dei fondi detritici costieri (biocénose des fondes détritiques côtiers, DC);
- la biocenosi dei fanghi terrigeni costieri di aspetto tipico (biocénose de la vase terrigène VTC);
- facies a limi sabbiosi della biocenosi dei fanghi terrigeni costieri (VTC/s).

Per quanto riguarda la vegetazione dell'area a terra, come approfondito e definito dai Sistemi nel PTPR, l'area degli interventi promossi dall'ATF è caratterizzata da un contesto urbano privo di vegetazione.

Fase di cantiere

Come specificato, nell'ambito delle attività di cui alla sopracitata Verifica di Attuazione, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel parere del MATTM, prot. DSA-2006-0021173 dell'08.05.2006, l'ADSP ha disposto che venisse attuato un Piano di Monitoraggio dell'ambiente marino costiero, esteso agli ambiti portuali e peri-portuali di Civitavecchia (ex Dlgs 152/2006) e ovviamente comprendendo anche lo specchio acqueo interessato dall'ATF in studio.

Come per la componente ambiente idrico, lo stato di benessere degli ecosistemi marini con particolare riguardo alla *Posidonia o.*, sarà verificato e controllato attraverso un Piano di Monitoraggio Ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam mediante delle sonde multiparametriche ed una mappatura della fanerogama marina presenti ed individuate nel SIC posto a 500 m dall'area d'intervento.

Fase di esercizio

In fase di esercizio non si prevede l'insorgenza di modifiche allo stato di benessere delle Posidonie. Tuttavia sarà effettuato un confronto tra le mappature prima di iniziare i lavori, durante gli stessi ed alla loro conclusione. Come puntualmente dettagliato nello studio "APPROCCIO ECOSISTEMICO ALLA VALUTAZIONE E SPERIMENTAZIONE DI AZIONI DI COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE IN AMBIENTE MARINO: IL CASO DELL'HUB

PORTUALE DI CIVITAVECCHIA", cofinanziato dalla scrivente ADSP e dalla sopracitata Fondazione CMCC, al fine di prevenire potenziali effetti negativi su habitat e specie protette (presenti all'interno dei due SIC IT6000005 e IT6000006) dovute all'eventuale rilascio di sedimenti durante le attività di dragaggio e ad accidentali sversamenti di idrocarburi, in fase di costruzione ed esercizio delle opere, verrà messo a punto un " Early Warning System", basato sull'utilizzo dei risultati di modelli predittivi e di dati osservativi.

In particolare, verrà utilizzato il modello di trasporto dei sedimenti, messo a punto e validato nel corso delle attività del progetto, e un modello di oil spill che sarà predisposto nel corso di questa fase. Per quanto attiene le osservazioni, l'EWS si avvarrà di stazioni di monitoraggio fisse in grado di acquisire in near-real time i dati che verranno successivamente assimilati all'interno dei modelli numerici. Le stazioni fisse saranno fondamentali anche per l'acquisizione di dati utili all'implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale delle opere nelle fasi ante operam, cantiere e post operam.

Per quanto non espressamente riportato in questa sessione per brevità, si rimanda al Portale di informazione e monitoraggio Ambientale di questa ADSP, consultabile all'indirizzo:

http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchia/ambiente_marino_costiero/rilevamenti

E' dunque utile sottolineare che la proposta di ATF in oggetto, è migliorativa rispetto a quanto già appropriatamente valutato nello Studio di Valutazione di Incidenza ambientale di cui allo SIA alla variante del PRP 2004 per come integrato nel 2015-2022 per la componente in esame, per le motivazioni di seguito addotte.

Premesso che, come già dettagliatamente documentato, le opere di cui alla presente proposta progettuale ricadono ampiamente al di fuori delle attuali perimetrazioni del SIC IT6000006.

Ciò premesso l'incidenza delle opere de quibus è da assumersi invariata rispetto a quanto già appropriatamente valutato (e compensato) nella Vinca di cui allo SIA alla variante del PRP 2004 per come integrato nel 2015-2022, pur considerando l'atteso ridimensionamento della diga foranea che delimiterà il nuovo accesso al bacino storico.

Inoltre nelle integrazioni di cui alla VINCA 2015, la stima degli impatti potenziali indiretti sugli habitat e sulle specie protette all'interno dei SIC IT6000005 e IT6000006 è stata effettuata attraverso la messa a punto di un indice (D3I- Dredging Indirect Impacts Index) che integra i risultati delle simulazioni relative alla concentrazione di solido sospeso (mg/l) e al tasso di sedimentazione ($g/(m^2*day)$) presente nell'area di studio.

Sebbene attraverso l'azione congiunta degli interventi mitigativi proposti in fase di cantiere, nonché attraverso l'implementazione di un sistema di allerta precoce (EWS), nella VINCA 2015 si escludeva che le opere in argomento potessero avere un'incidenza indiretta negativa sugli obiettivi di conservazione del Sito, si può asserire con ragionevole certezza scientifica che la proposta ATF in argomento risulta migliorativa nell'ambito della suddetta analisi degli impatti indiretti, in quanto sono previsti volumi di dragaggio inferiori rispetto al progetto precedente approvato con il vigente PRP. Tale differenza, pari a circa 260.000 m³, è dovuta alla minore estensione superficiale delle aree da dragare e alla minore profondità da raggiungere con il dragaggio.

Nel sopracitato studio (VINCA 2015-2022) inoltre, viste le azioni atte alla mitigazione e alla riduzione degli effetti (tra i quali il Piano Locale Antinquinamento della Capitaneria di porto di Civitavecchia), nonché le Funzioni delle Amministrazioni competenti di supporto al Prefetto, con i relativi compiti in caso di accadimento d'incidente rilevante, si asserì che con ragionevole certezza, tali azioni nel loro complesso, potessero ulteriormente minimizzare e render trascurabili gli eventuali effetti di un incidente rilevante ai fini dell'integrità delle ZCS/ZPS in argomento, tenuto conto della struttura e della funzioni di dette aree protette, nonché dei loro obiettivi di conservazione.

Si ritiene che la presente proposta di ATF possa esser migliorativa in quanto la separazione fisica tra i due sub ambiti del porto di Civitavecchia (il primo prevalentemente dedicato alla nautica da diporto e prossimo al SIC IT6000006), che si conseguirebbe con la realizzazione del programmato

ponete di collegamento, ridurrebbe ulteriormente la frequenza di accadimento di incidenti rilevanti e ne conterrebbe eventualmente l'entità in sub-ambiti fisicamente separati.

Si ritiene pertanto che il riesame della originaria previsione di collegamento tra l'antemurale traianeo e il Molo Vespucci, raccomandata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e recepita con il presente adeguamento tecnico al progetto, costituisca una miglioria in termini di sicurezza, nell'accezione più ampia del termine ivi includendo anche il concetto di contenimento di sostanze inquinanti eventualmente disperse in occorrenza di incidenti rilevanti e dei conseguenziali impatti sugli habitat di particolare pregio naturalistico, presenti in prossimità del nuovo accesso al bacino storico.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
X VIA	<i>Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010 del MATTM di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, ed è stato definitivamente approvato dalla Regione Lazio con delibera di GR n.121 del 23/03/2012</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
Procedure	Autorità competente
X Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
X Nullaosta archeologico	X Soprintendenza Archeologica del Lazio e dell'Etruria meridionale
X Autorizzazione Paesaggistica	X Soprintendenza Archeologica del Lazio e dell'Etruria meridionale
<input type="checkbox"/> _____	_____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	X	
2. Zone costiere e ambiente marino	X	<input type="checkbox"/>	l'area interessata dal progetto ricade nel porto di Civitavecchia

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	X	L'area interessata dal progetto non ricade all'interno di aree naturali protette afferenti alle Rete Natura 2000. L'area più vicina, posta a circa 500 m, è la ZCS IT6000006 Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro gestita dalla Regione Lazio. A circa 2,7 km è presente la ZPS IT6030005 Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate ed a più di 5 km, a nord del porto è situata la ZCS IT6000005 Fondali tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	X	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	L'intervento interessa uno specchio acqueo prospiciente il porto di Civitavecchia
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X	<input type="checkbox"/>	L'area ricade all'interno della fascia di rispetto dei 300 m ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. a) del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale individua nell'area di progetto aree tutelate per legge ai sensi - dell'art. 134 comma 1, let. a) e art. 136 comma 1 del D.Lgs 42/2004 come aree: • art. 8 lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche; - dell'art. 134 comma 1, let. b) e art. 142 del D.Lgs 42/2004 come aree: • art. 34 lett. a) protezione delle fasce costiere; • art. 40 lett. m) protezione delle aree di interesse archeologico

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
 Ministero della Transizione Ecologica
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 Modulistica VIA – 06/09/2022

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> La modifica introdotta dal progetto rispetto a quanto approvato in fase di PRP prevede la realizzazione di una vasca di contenimento, da destinare a piazza, alla pubblica fruizione per la creazione di un nuovo spazio di connessione tra la città, l'elemento dominante del Forte Michelangiolo ed il mare.</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica introdotta dal progetto rispetto a quanto approvato in fase di PRP non produrrà impatti significativi poiché l'oggetto della variante, ovvero la realizzazione della vasca, consentirà una migliore gestione dei materiali provenienti dal dragaggio e dalle demolizioni.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La modifica del progetto non comporterà l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica introdotta dal progetto rispetto a quanto approvato in fase di PRP non produrrà impatti significativi poiché l'oggetto della variante, ovvero la realizzazione della vasca, consentirà una migliore gestione dei materiali provenienti dal dragaggio e dalle demolizioni.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La modifica del progetto non comporterà l'utilizzo o lo stoccaggio di materiali o sostanze nocive.</p>		<p><i>Perché:</i> La gestione dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni necessari per realizzare il nuovo accesso al bacino storico del porto di Civitavecchia potrebbe costituire una criticità che può condizionare la fattibilità dell'intervento. Pertanto la modifica del progetto definitivo in valutazione prevede una differente gestione in base alla natura dei materiali al fine di minimizzare il ricorso al conferimento in discarica e sfruttare al meglio l'utilizzo della vasca di contenimento.</p>	

4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché: La gestione dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni necessari per realizzare il nuovo accesso al bacino storico del porto di Civitavecchia potrebbe costituire una criticità che può condizionare la fattibilità dell'intervento. Pertanto la modifica del progetto definitivo in valutazione prevede una differente gestione in base alla natura dei materiali al fine di minimizzare il ricorso al conferimento in discarica e sfruttare al meglio l'utilizzo della vasca di contenimento.</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive dell'atmosfera?</p>	<p><i>Descrizione:</i> <i>Le possibili alterazioni del clima atmosferico sono riconducibili all'operatività del cantiere.</i></p>	<p><i>Perché:</i> <i>Il progetto dell'apertura a sud del porto di Civitavecchia è già stato approvato dal punto di vista della compatibilità ambientale in uno con un complesso di misure di mitigazione e di un progetto di monitoraggio. La modifica introdotta dal progetto in verifica non determina una modifica sostanziale di quanto già valutato.</i> <i>È importante tuttavia sottolineare, nell'ottica della previsione, di un Piano di monitoraggio delle emissioni in atmosfera, riprendere le conclusioni dei precedenti studi nonché le prescrizioni già impartite dagli Enti competenti.</i> <i>Con Deliberazione di Giunta Regionale del Lazio n.121 del 23.03.2012, il vigente PRP di Civitavecchia ha acquisito la compatibilità ambientale asseverata alle condizioni ambientali di cui ai DEC/VIA/2935 del 22.12.1997, DEC/VIA/6923 del 28.01.2002, DEC/VIA/4 del 9/2/2010 nonché degli atti autorizzativi concessi dal CIPE.</i> <i>Inoltre, l'AdSP, nell'ambito delle attività promosse con l'obiettivo di definire un quadro unitario di conoscenza dello stato dell'ambiente e al fine di prevedere e predisporre eventuali misure mitigative per la salvaguardia della salute umana, in ottemperanza a quanto prescritto dalle sopracitate Delibere CIPE del Primo lotto funzionale delle Opere Strategiche per il Porto di Civitavecchia Opere Strategiche, ha previsto durante le fasi di cantiere e di esercizio l'attuazione un Piano di Monitoraggio della qualità dell'aria e del clima acustico.</i> <i>Tale piano di monitoraggio si doveva integrare in un progetto più ambizioso, finalizzato al controllo della qualità dell'aria non limitatamente alle suddette attività cantieristiche, ma esteso anche alle altre fonti emmissive (traffico veicolare e navale) e agli ambiti periportuali, prevedendo anche l'acquisizione dei dati di traffico veicolare lungo le vie di accesso al cantiere ed in prossimità della S.S. Aurelia nel comune di Civitavecchia.</i> <i>A tal fine:</i> <i>- in data 20.02.2009, è stata sottoscritta con ARPA Lazio, ai sensi dell'art.15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, una Convenzione Quadro per regolare lo svolgimento, in collaborazione di attività di pubblico interesse, quali la tutela dell'ambiente e della salute umana attraverso l'ottemperanza delle prescrizioni</i></p>
---	--	--

	<p><i>ambientali suddette;</i> - <i>la citata Convenzione Quadro prevedeva il rinvio ad ulteriori piani operativi di dettaglio od Addenda, puntualmente concordati tra le Parti, per la definizione di specifiche attività di reciproco interesse;</i> <i>in data 11.12.2018 le parti convenivano sull'opportunità di rinnovare la validità della Convenzione Quadro, nonché dei relativi Addenda, per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza/attuazione delle suddette prescrizioni;</i> <i>I progetti esecutivi dei suddetti Piani di Monitoraggio Ambientale, nonché i Rapporti Tecnici contenenti l'esito delle indagini condotte in ottemperanza ai sopra richiamati atti autorizzativi, sono stati redatti e pubblicati sul Portale d'Informazione e Monitoraggio Ambientale dall'AdSP ai seguenti indirizzi:</i> http://ambiente.portidiroma.it/prianet/ci/vitavecchia/qualita_aria/rilevamenti_mobili_U; http://ambiente.portidiroma.it/prianet/ci/vitavecchia/qualita_aria/rilevamenti_U Con il Provvedimento Direttoriale prot.12070 del 14.05.2019, reso sulla base del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 2944 del 15.02.2019, il MATTM ha preso atto del generalizzato rispetto dei limiti di legge relativi alla qualità dell'aria ambiente, monitorati nell'arco temporale in esame (35 anni), per come documentato dall'AdSP con nota prot. n. 5003 del 05.04.2018. Si prevede che, in ottemperanza a quanto prescritto dai soprarichiamati Atti autorizzativi, l'AdSP possa avvalersi del supporto tecnico scientifico di ARPA LAZIO, stante la Convenzione Quadro</p>		
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le possibili alterazioni del clima acustico sono riconducibili all'operatività del cantiere.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto dell'apertura a sud del porto di Civitavecchia è già stato approvato dal punto di vista della compatibilità ambientale in uno con un complesso di misure di mitigazione e di un progetto di monitoraggio. La modifica introdotta dal progetto in verifica non determina una modifica sostanziale di quanto già valutato. <i>Fase di esercizio</i> La fase di esercizio non introduce alcuna nuova funzione rispetto al PRP approvato che possa creare una modifica del clima acustico.</p>

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> Le attività di realizzazione degli interventi in oggetto non sono differenti da quelle già valutate positivamente in fase di SIA del PRP.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda la gestione del cantiere e la possibilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti a terra o in acqua, se dovesse essere necessario gestire sostanze inquinanti le stesse saranno conservate in luogo idoneo, pavimentato, delimitato con possibilità di raccolta di eventuali sversamenti, e le lavorazioni svolte adotteranno opportune tutele (teli impermeabili ed altri dispositivi per il contenimento della diffusione e dispersione di inquinanti a terra). I mezzi di cantiere che effettueranno le operazioni di escavo per la realizzazione del prolungamento dell'antemurale, delle nuove opere a parete verticale e a gettata per la delimitazione della nuova imboccatura portuale e della vasca per il contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi al fine di evitare la dispersione di eventuali sversamenti accidentali di olii o idrocarburi in mare e la messa in sospensione di elementi o composti chimici contaminati, saranno equipaggiati con panne galleggianti dotate di gonne e di dispositivi di protezione ambientale. Le aree saranno dragate esclusivamente con mezzi marittimi dotati di benna che dovrà necessariamente essere strumentata con Gps posto in testa al cavo della benna stessa. I sedimenti dragati saranno stati caratterizzati ambientalmente e ritenuti idonei al ripascimento.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La modifica al progetto, già previsto ed approvato in fase di SIA del PRP, non produce rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica al progetto, già previsto ed approvato in fase di SIA del PRP, non produce rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'area interessata dal progetto non ricade all'interno di aree naturali protette afferenti alle Rete Natura 2000. L'area più vicina, posta a circa 500 m, è la IT6000006 Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro gestita dalla Regione Lazio.</p> <p>A circa 2,7 km è presente la ZPS IT6030005 Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate ed a più di 5 km, a nord del porto è situata la IT6000005 Fondali tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara.</p> <p>Per quanto riguarda i vincoli del Codice del Paesaggio l'area ricade all'interno della fascia di rispetto dei 300 m ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. a) del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.</p> <p>Il Piano Territoriale Paesistico Regionale individua nell'area di progetto aree tutelate per legge ai sensi</p> <ul style="list-style-type: none"> - dell'art. 134 comma 1, let. a) e art. 136 comma 1 del D.Lgs 42/2004 come aree: <ul style="list-style-type: none"> • art. 8 lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche; - dell'art. 134 comma 1, let. b) e art. 142 del D.Lgs 42/2004 come aree: <ul style="list-style-type: none"> • art. 34 lett. a) protezione delle fasce costiere; • art. 40 lett. m) protezione delle aree di interesse archeologico 	<p><i>Perché:</i></p> <p><u>Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi marini</u></p> <p>Il tratto di costa interessato dalle opere è fortemente antropizzato considerando la sua localizzazione all'interno del porto storico di Civitavecchia. La linea di costa naturale si interrompe infatti in corrispondenza delle strutture portuali che in seguito ai lavori in corso per l'ampliamento del porto si sviluppano fino alla zona denominata La Mattonara.</p> <p>I fondali presentano, a partire da Punta Macchia Tonda a Sud fino a Punta S. Agostino a Nord, un sistema di praterie di Posidonia oceanica impiantata prevalentemente su roccia con locali estensioni su fondi mobili o su matte. La continuità del sistema si interrompe per alcuni chilometri all'altezza di Civitavecchia.</p> <p>Nello Studio Impatto Ambientale del PRP, Ardizzone e Belluscio descrivono una prateria estesa tra l'abitato di Civitavecchia e la foce del fiume Mignone. Detti autori riportano, sulla base di osservazioni effettuate mediante telecamera trainata, che il fondale si presenta roccioso, con ampi canali di sabbia, caratterizzato dalla presenza di macchie più o meno grandi di Posidonia. In analogia con quanto descritto per "praterie" adiacenti, si deve pensare che il grado di copertura del fondale da parte delle piante non superi il 20-30%.</p> <p>La prateria è dunque estesa per 7,7 Km con una superficie di ca. 500 ha. Il limite superiore si situa in prossimità della costa, mentre quello inferiore coincide, in generale, con la profondità di 20 m. La formazione risulta impostata su roccia con piccole aree ricoperte da matte viva e morta, con radure sabbiose.</p> <p>Da alcune indagini in situ prima della approvazione del PRP è emerso che non ci si trova in presenza di una vera prateria, bensì di un mosaico complesso di popolamenti di fondo duro (che, nelle porzioni più profonde si manifesta con un'attività concrezionante tipo "coralligeno") all'interno dei quali si trovano disseminati popolamenti a Posidonia di modesta estensione, impostati su roccia e aventi densità e caratteristiche localmente variabili; solo i tratti di fondo mobile che si osservano tra gli affioramenti della panchina quaternaria ospitano macchie di Posidonia, talora su matte.</p> <p>Per quanto riguarda le altre biocenosi bentoniche presenti nell'area di studio si riportano i risultati dei campionamenti di fondi mobili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la biocenosi delle sabbie fini ben calibrate (biocénose des sables finsbien calibrés, SFBC); - la biocenosi dei fondi detritici costieri (biocénose des fondes détritiques côtiers, DC); - la biocenosi dei fanghi terrigeni costieri di aspetto tipico (biocénose de la vase terrigène VTC); - facies a limi sabbiosi della biocenosi dei fanghi terrigeni costieri (VTC/s). <p>Per quanto riguarda la vegetazione dell'area a terra, come approfondito e definito dai Sistemi nel PTPR analizzato al paragrafo 7.1 l'area degli interventi promossi dall'ATF è caratterizzata da un contesto urbano privo di vegetazione (vedi Figura 43).</p> <p>Fase di cantiere</p> <p>Come specificato al paragrafo 6.1, nell'ambito delle attività di cui alla sopracitata Verifica di Attuazione, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel parere del MATTM, prot. DSA-2006-0021173 dell'08.05.2006, l'ADSP ha disposto che venisse attuato un Piano di Monitoraggio dell'ambiente marino costiero, esteso agli ambiti portuali e peri-portuali di Civitavecchia (ex Dlgs 152/2006) e ovviamente</p>
--	---	--

		<p>comprendendo anche lo specchio acqueo interessato dall'ATF in studio.</p> <p>Come per la componente ambiente idrico, lo stato di benessere degli ecosistemi marini con particolare riguardo alla Posidonia o., sarà verificato e controllato attraverso un Piano di Monitoraggio Ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam mediante delle sonde multiparametriche ed una mappatura della fanerogama marina presenti ed individuate nel SIC posto a 500 m dall'area d'intervento.</p> <p><i>Fase di esercizio</i></p> <p>In fase di esercizio non si prevede l'insorgenza di modifiche allo stato di benessere delle Posidonie. Tuttavia sarà effettuato un confronto tra le mappature prima di iniziare i lavori, durante gli stessi ed alla loro conclusione. Come puntualmente dettagliato nello studio "APPROCCIO ECOSISTEMICO ALLA VALUTAZIONE E SPERIMENTAZIONE DI AZIONI DI COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE IN AMBIENTE MARINO: IL CASO DELL'HUB PORTUALE DI CIVITAVECCHIA", cofinanziato dalla scrivente ADSP e dalla sopracitata Fondazione CMCC, al fine di prevenire potenziali effetti negativi su habitat e specie protette (presenti all'interno dei due SIC IT6000005 e IT6000006) dovute all'eventuale rilascio di sedimenti durante le attività di dragaggio e ad accidentali sversamenti di idrocarburi, in fase di costruzione ed esercizio delle opere, verrà messo a punto un " Early Warning System", basato sull'utilizzo dei risultati di modelli predittivi e di dati osservativi.</p> <p>In particolare, verrà utilizzato il modello di trasporto dei sedimenti, messo a punto e validato nel corso delle attività del progetto, e un modello di oil spill che sarà predisposto nel corso di questa fase. Per quanto attiene le osservazioni, l'EWS si avvarrà di stazioni di monitoraggio fisse in grado di acquisire in near-real time i dati che verranno successivamente assimilati all'interno dei modelli numerici. Le stazioni fisse saranno fondamentali anche per l'acquisizione di dati utili all'implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale delle opere nelle fasi ante operam, cantiere e post operam.</p> <p>Per quanto non espressamente riportato in questa sessione per brevità, si rimanda al Portale di informazione e monitoraggio Ambientale di questa ADSP, consultabile all'indirizzo: http://ambiente.portidiroma.it/prianet/civitavecchi/ambiente_marino_costiero/rilevamenti</p> <p>E' dunque utile sottolineare che la proposta di ATF in oggetto, è migliorativa rispetto a quanto già appropriatamente valutato nello Studio di Valutazione di Incidenza ambientale di cui allo SIA alla variante del PRP 2004 per come integrato nel 2015 per la componente in esame, per le motivazioni di seguito addotte.</p> <p>Premesso che, come già dettagliatamente documentato, le opere di cui alla presente proposta progettuale ricadono ampiamente al di fuori delle attuali perimetrazioni del SIC IT6000006.</p> <p>Ciò premesso l'incidenza delle opere de quibus è da assumersi invariata rispetto a quanto già appropriatamente valutato (e compensato) nella Vinca di cui allo SIA alla variante del PRP 2004 per come integrato nel 2015, pur considerando l'atteso ridimensionamento della diga foranea che delimiterà il nuovo accesso al bacino storico.</p> <p>Inoltre nelle integrazioni di cui alla VINCA 2015, la stima degli impatti potenziali indiretti sugli habitat e sulle specie protette all'interno dei SIC IT6000005 e IT6000006 è stata effettuata</p>
--	--	---

			<p>attraverso la messa a punto di un indice (D3I-Dredging Indirect Impacts Index) che integra i risultati delle simulazioni relative alla concentrazione di solido sospeso (mg/l) e al tasso di sedimentazione (g/(m²*day)) presente nell'area di studio.</p> <p>Sebbene attraverso l'azione congiunta degli interventi mitigativi proposti in fase di cantiere, nonché attraverso l'implementazione di un sistema di allerta precoce (EWS), nella VINCA 2015 e smi si escludeva che le opere in argomento potessero avere un'incidenza indiretta negativa sugli obiettivi di conservazione del Sito, si può asserire con ragionevole certezza scientifica che la proposta ATF in argomento risulta migliorativa nell'ambito della suddetta analisi degli impatti indiretti, in quanto sono previsti volumi di dragaggio inferiori rispetto al progetto precedente approvato con il vigente PRP. Tale differenza, pari a circa 260.000 m³, è dovuta alla minore estensione superficiale delle aree da dragare e alla minore profondità da raggiungere con il dragaggio.</p> <p>Nel sopraccitato studio (VINCA 2015-2022) inoltre, viste le azioni atte alla mitigazione e alla riduzione degli effetti (tra i quali il Piano Locale Antinquinamento della Capitaneria di porto di Civitavecchia), nonché le Funzioni delle Amministrazioni competenti di supporto al Prefetto, con i relativi compiti in caso di accadimento d'incidente rilevante, si asserì che con ragionevole certezza, tali azioni nel loro complesso, potessero ulteriormente minimizzare e render trascurabili gli eventuali effetti di un incidente rilevante ai fini dell'integrità delle ZCS/ZPS in argomento, tenuto conto della struttura e della funzioni di dette aree protette, nonché dei loro obiettivi di conservazione.</p> <p>Si ritiene che il presente progetto possa esser migliorativa in quanto la separazione fisica tra i due sub ambiti del porto di Civitavecchia (il primo prevalentemente dedicato alla nautica da diporto e prossimo al SIC IT600006), che si conseguirebbe con la realizzazione del programmato ponte di collegamento, ridurrebbe ulteriormente la frequenza di accadimento di incidenti rilevanti e ne conterrebbe eventualmente l'entità in sub ambiti fisicamente separati.</p> <p>Si ritiene pertanto che il riesame della originaria previsione di collegamento tra l'antemurale traiano e il Molo Vespucci, raccomandata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e recepita con il presente progetto, costituisca una miglioria in termini di sicurezza, nell'accezione più ampia del termine ivi includendo anche il concetto di contenimento di sostanze inquinanti eventualmente disperse in occorrenza di incidenti rilevanti e dei consequenziali impatti sugli habitat di particolare pregio naturalistico, presenti in prossimità del nuovo accesso al bacino storico.</p> <p>Stante quanto considerato il progetto sarà monitorato, per quanto riguarda le peculiarità biocenotiche, attraverso i monitoraggi già attivi e previsti nell'ambito della Vinca 2015-2022 .</p> <p>La presenza di aree a rischio archeologico richiede l'acquisizione della Verifica preventiva di Interesse archeologico, attualmente in corso di redazione.</p> <p>Il vincolo paesaggistico, di cui alla Tabella 8, impone la richiesta di Autorizzazione Paesaggistica attualmente in fase di redazione.</p>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> l'area di progetto è inserita all'interno del porto di Civitavecchia in un'area fortemente antropizzata</p>		<p><i>Perché:</i> l'area di progetto è inserita all'interno del porto di Civitavecchia in un'area fortemente antropizzata. Nell'ambito della Vinca 2015 e smi è stato prodotto altresì lo studio "Porto commerciale di Civitavecchia, PRP2004- Studio per la Valutazione di Incidenza per la ZPS IT6030005-Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate" per come successivamente integrato con lo studio "Porto commerciale di Civitavecchia, PRP 2004-Studio per la Valutazione di Incidenza per la ZPS IT6030005 Nota di Integrazione allo SINCA – Avifauna migratrice ZPS IT6030005 ". Sulla base delle analisi condotte in merito alle specie avifaunistiche migratrici, segnalate nello Standard Data Form della ZPS IT6030005 Comprensorio Tolfetano- Cerite-Manziate, e alle possibili interferenze generate nelle diverse fasi dalle opere in progetto, si può ragionevolmente escludere che le opere previste (esterne al sito) possano produrre effetti in grado di comportare modificazioni comportamentali a carico delle popolazioni che potenzialmente potrebbero utilizzare la fascia costiera nel corso delle migrazioni primaverili e autunnali; In riferimento alle popolazioni di avifauna migratrici che utilizzano il comprensorio per la riproduzione e per lo svernamento è ragionevolmente prevedibile che le opere previste (esterne al sito) non produrranno effetti diretti e/o indiretti causanti modificazioni nella consistenza delle popolazioni presenti nell'area di Civitavecchia. Non sono ragionevolmente prevedibili variazioni di densità di popolazione delle specie di ornitofauna migratrice presenti nel sito Natura 2000 di interesse riconducibili alle attività in legate al porto di Civitavecchia. Da quanto emerso nel presente studio si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sulla ZPS IT6030005 Comprensorio Tolfetano – Cerite – Manziate e sulle popolazioni di avifauna migratrice che frequentano il comprensorio.</p>	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si</p>	<p><input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Si</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>
	<p><i>Descrizione:</i> Tra la vasca di contenimento e la scogliera che delimita la darsena anfiteatro, antistante la Piazza della Vita, si è scelto di mantenere un canale di scarico</p>		<p><i>Perché:</i> L'attuale scarico del troppo pieno è caratterizzato da un doppio scatolare parallelo a sezione 1.5x2.5 m. Nel tratto di costa a sud del porto storico insistono anche ulteriori sversamenti</p>	

	<p>di larghezza minima pari a 15 m per garantirne la funzionalità di troppo pieno della rete fognaria presente alla radice dell'antemurale. Tale canale entra in funzione a seguito del manifestarsi di significativi eventi piovosi.</p>	<p>della rete fognaria cittadina (v. figura successiva), il primo dei quali afferente la zona gravitante attorno a via Benci e Gatti, che entra in funzione in condizione di tempo significativamente piovoso, e uno scaricatore di piena che giunge a mare sul fianco meridionale dello stabilimento Pirgo, in corrispondenza del cosiddetto molo Ferrovieri. Un'altra struttura simile insiste in corrispondenza della Lega Navale, circa 400 m a sud del predetto.</p>  <p>Scarico di troppo pieno della rete fognaria alla radice dell'antemurale</p> <p>Si evidenzia inoltre che la realizzazione della colmata, offrendo una maggiore protezione alla bocca di uscita rispetto alla configurazione con la sola diga di protezione, garantirebbe una maggiore indipendenza di funzionamento del canale di scarico dalle problematiche connesse all'agitazione del moto ondoso, lasciandone inalterate le capacità di deflusso.</p>  <p>Scarichi di troppo pieno della rete fognaria nell'area a Sud del porto</p>
<p>12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> L'intervento è inserito all'interno del centro cittadino di Civitavecchia.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Seppure il progetto in valutazione non apporti alcuna modifica alle previsioni di Piano Regolatore Portuale per quanto concerne gli scenari viabilistici, l'AdSP ha sviluppato la progettazione di una serie di interventi che riconfigurano la viabilità portuale (v. Figura 5), al fine di incrementare qualitativamente e</p>

		<p><i>quantitativamente i servizi offerti ai passeggeri in transito e agli operatori del settore, nonché per aumentare la security del porto.</i></p> <p><i>Detti interventi saranno attuati per fasi successive proprio in funzione dell'attuazione degli interventi marittimi già previsti in PRP.</i></p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<p><i>Descrizione:</i> <i>La vasca di contenimento dei sedimenti è localizzata nelle vicinanze della Fortezza Michelangiotesca</i></p>		<p><i>Perché:</i> <i>In visione prospettica, dal punto di vista funzionale, va evidenziato come la realizzazione di un terrapieno, in adiacenza alla fortezza Bramantesca ed in diretta prosecuzione di quello già presente sul water front cittadino ("Piazza degli Eventi"), possa permettere di perseguire al meglio e più direttamente gli obiettivi e i criteri informativi che il vigente PRP si è dato per questo ambito della zonizzazione portuale, rimanendo, nel medesimo tempo, nell'alveo delle ammissibilità concesse dalla fattispecie degli Adeguamenti Tecnici Funzionali.</i> <i>Nello specifico, il nuovo spazio guadagnato agli specchi acquei demaniali di competenza della AdSP permetterà in un prossimo futuro il più diretto perseguimento dell'obiettivo denominato: "Costruzione di un rapporto porto/città. Il porto come piazza, sede di attività culturali e ricreative".</i> <i>Infatti, in tale ottica, la prevista estensione areale potrà ulteriormente migliorare e perseguire, attraverso una attenta progettazione degli spazi a terra, quanto espresso nella "Scheda Tecnica porto Storico (ND)" relativamente alle "Opere a Terra" al punto "e) Viabilità Portuale Pedonale" incrementando la disponibilità e fruibilità territoriale attraverso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• "... spazi di ritrovo ed incontro con funzione di piazza, da realizzare compatibilmente con la disponibilità dell'area".</i> <i>• La realizzazione di percorsi pedonali, nuovi punti d'osservazione e terrazzamenti visuali (veri e propri belvedere) che permetteranno al visitatore di godere di una ampia e gradevole visuale che, da una nuova ed inconsueta posizione in mezzo al mare, potrà spaziare a trecentosessanta gradi sia verso il mare stesso, sia verso l'interno. Da questa nuova ed insolita posizione si potrà meglio godere della vista di tutto il fronte cittadino, permettendogli di scoprire un nuovo angolo visuale con un focus particolare</i> 	

			<p>sulla fortezza Bramantesca e su tutto il bacino storico.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La realizzazione di una migliore integrazione del porto con il tessuto cittadino. <p>Così operando, si potranno le premesse per un importante intervento, compensatorio e mitigatorio al tempo stesso, che potrà sfruttare le ragguardevoli potenzialità offerte dalla nuova importante area rimanendo, in ogni caso e come sopra premesso, nel dominio delle ammissibilità messe a disposizione dal procedimento di A.T.F. Il processo d'integrazione di tale spazio, una volta che verrà realizzato e si sarà reso disponibile, con la adiacente porzione del sub-ambito portuale destinata alla Nautica da Diporto consentirà, infatti, di risolvere il problema della angusta disponibilità territoriale interna al porto storico non variando l'esistente "destinazione funzionale caratterizzante" (che rimane imprescindibilmente la nautica da diporto "ND") ma, al contrario, incrementando lo spazio destinato alla "funzione di piazza". Destinazione che è a tutti gli effetti ancillare e funzionale a quella principale caratterizzante, ma, contestualmente, indispensabile e decisamente efficace per meglio perseguirne gli obiettivi contenuti nella strategia che è alla base del PRP ed in particolare della scheda tecnica specifica del Porto Storico. Pertanto, pur variando l'assetto plano-altimetrico e batimetrico dell'area d'intervento verranno mantenute, anzi, perseguite in modo più esplicito e diretto le scelte strategiche che rappresentano le fondamenta del vigente PRP, che, come "Piano Strutturale", presuppone un assetto infrastrutturale intrinsecamente flessibile ma, nel medesimo tempo, funzionale all'ottimale perseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto interessa il Porto di Civitavecchia		<i>Perché:</i> Civitavecchia	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il Piano Regolatore Generale del Comune di Civitavecchia		<i>Perché:</i> Il Piano Regolatore Generale del Comune di Civitavecchia (PRG) è stato approvato con DPR del 1968 e successivamente modificato fino alla variante del 2005.	

	<p><i>La parte relativa al porto storico (variante n7/D) è assoggettata a previsioni di piano particolareggiato, volto alla riqualificazione ambientale del contesto, salvaguardia e valorizzazione dei resti archeologici e degli elementi monumentali nonché al recupero del complesso alla fruizione da parte della cittadinanza, con inserimento di attrezzature a carattere culturale e la razionalizzazione delle attività tradizionali.</i></p> <p><i>Il PRG individua il porto monumentale nel perimetro del centro storico, considerandolo parte integrante della zona urbana corrispondente al nucleo originario della città. Per questo motivo la riqualificazione di questa zona portuale è strettamente correlata a quella dell'intero centro storico. Nel tempo è stata perseguita la tendenza a liberare il porto storico dalle attività commerciali considerate pesanti, per ricostituire un tessuto unitario che lo avvicinasse al centro storico della città. Tale volontà si è concretizzata pienamente nel Piano di Recupero del Centro Storico (zona U/CS), approvato con Deliberazione C.C. n.289 del 21.3.1990. Nel rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici esistenti l'Amministrazione Comunale ha concentrato lo sviluppo turistico a meridione, nel tratto di litorale che divide la città da Capo Linaro.</i></p> <p><i>L'area interessata dall'intervento di ATF ricade nel Porto storico e la superficie che circonda il forte michelangiolesco è destinata a Verde pubblico.</i></p> <p><i>L'Art. 23 delle N.T.A del PRG definisce per le Zone portuali le seguenti disposizioni.</i></p> <p><i>“Sono le zone destinate a strutture, infrastrutture e attrezzature portuali esistenti o previste, con esclusione dei piccoli approdi realizzati lungo la costa, che fanno parte delle zone balneari.</i></p> <p><i>Le zone portuali comprendono:</i></p> <p><i>1) la zona portuale vera e propria, costituita dalle banchine, dai moli, dall'antemurale e dalle altre opere strutturali artificiali del Porto di Civitavecchia, appartenenti al demanio marittimo. Essa è disciplinata dal Piano Regolatore Portuale e sue varianti, di competenza dell'ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime. Tale piano indica le destinazioni d'uso delle aree e futuri ampliamenti del porto.</i></p>
--	---

		<p>2) la parte della zona corrispondente al porto storico, come delimitata dalla variante n. 7/D, è assoggettata a previsioni dettagliate, da approvare nelle forme del piano particolareggiato, miranti alla riqualificazione ambientale del contesto, alla salvaguardia e valorizzazione dei resti archeologici e degli elementi monumentali ed al recupero del complesso alla fruizione della cittadinanza, con l'inserimento di attrezzature a carattere culturale e la nazionalizzazione delle attività tradizionali. Fino all'approvazione del piano particolareggiato, sono ammesse utilizzazioni temporanee delle aree e degli edifici, purché non in contrasto con il carattere storico-ambientale e con il vincolo di precarietà.....” In tale area risulta inoltre in essere il P.P.E Zona U – Centro storico.</p> <p style="text-align: center;"><i>Figura 29 PPE – zona U centro storico</i></p> <p>Gli obiettivi dell'ATF risultano coerenti con le prescrizioni del PRG. Nel particolare tale coerenza è esplicitata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nell'allontanamento dal porto storico delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi e la riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale; - la proposta del nuovo collegamento tra l'antemurale e il Molo Vespucci, eliminando il collegamento marittimo tra il bacino storico e quello commerciale, propone una struttura che assicura in qualsiasi condizione una via di fuga per chi si trova sull'antemurale; - la realizzazione di una vasca, collocata all'esterno dell'Antemurale, ora destinata alla funzione di “contenitore” potrà nel futuro diventare una piazza a mare in diretto collegamento con le aree della Marina di Civitavecchia ed il Forte Michelangelo valorizzando l'area e donandola alla pubblica fruizione.
--	--	---

16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento è in adiacenza alla fortezza Bramantesca ed in diretta prosecuzione di quello già presente sul water front cittadino		<i>Perché:</i> L'intervento si configura come una qualificazione delle aree di interfaccia tra il porto e la città	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La modifica introdotta dal progetto in valutazione non introduce nuovi ricettori non valutati in fase di SIA del PRP		<i>Perché:</i> La modifica introdotta dal progetto in valutazione non introduce nuovi ricettori non valutati in fase di SIA del PRP	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> <i>Nell'ambito della ViNCA 2015-2022 e smi, è stata effettuata un'approfondita analisi sugli impatti cumulativi potenziali. Sono state prese in considerazione le fonti di disturbo/pressioni più rilevanti insistenti sull'area che possono eventualmente produrre effetti cumulativi con l'opera in oggetto. Stante le valutazioni di sopra, relative allo status ecologico dell'area oggetto del citato Studio di Incidenza ambientale, si può con ragionevole certezza scientifica asserire che la realizzazione del progetto in questione non determini alcun impatto cumulativo con gli altri piani/ progetti insistenti nell'area in esame.</i> <i>Infatti pur avendo considerato le pressioni antropiche attualmente insistenti (quali, per rilevanza, l'esercizio delle centrali termoelettriche e i lavori effettuati di grande infrastrutturazione per lo sviluppo del Porto commerciale di Civitavecchia), non sono state determinate, nel periodo in esame, modifiche rilevanti delle caratteristiche fisiche/chimiche dei corpi d'acqua superficiali e non è stato ostacolato il perseguimento/mantenimento degli obiettivi (GES) di cui alle suddette Direttive, per come altresì indicato ed asseverato nel Piano di Tutela delle Acque della Regione Lazio (PTAR), adottato con la Delib. G.R. Lazio 28/12/2016, n. 819</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	ATF Relazione generale	-	ALL1_ATF Relazione generale.pdf
2	ATF Relazione ambientale sintetica	-	ALL2_ATF Relazione ambientale sintetica.pdf
3	ATF studio meteomarinò	-	ALL3_ATF studio meteomarinò.pdf
4	ATF studio agitazione ondosa	-	ALL4_ATF studio agitazione ondosa.pdf
5	ATF simulazioni di manovra	-	ALL5_ATF simulazioni di manovra.pdf
6	ATF Planimetria area intervento	1:2000	ALL6_ATF Planimetria area intervento.pdf
7	ATF Planimetria porto	1:6000	ALL7_ATF Planimetria porto.pdf
8	ATF Documentazione fotografica	-	ALL8_ATF Documentazione fotografica.pdf
9	ATF PRP 2004	1:5000	ALL9_ATF PRP 2004.pdf
10	ATF Intervento ATF	1:2000	ALL10_ATF Intervento ATF.pdf
11	ATF Configurazione PRP con ATF	1:5000	ALL11_ATF Configurazione PRP con ATF.pdf
12	ATF Sezioni tipologiche1	1:200	ALL12_ATF Sezioni tipologiche1.pdf
13	ATF Sezioni tipologiche2	1:200	ALL13_ATF Sezioni tipologiche2.pdf
14	Capitolato speciale di appalto.pdf	-	ALL14_PD Capitolato speciale di appalto.pdf
15	Relazione generale	-	ALL15_PD Relazione generale.pdf
16	Studio meteomarinò	-	ALL16_PD Studio meteomarinò.pdf
17	Agitazione ondosa	-	ALL17_PD Agit ondosa.pdf
18	Relazione calcolo scogliere	-	ALL18_PD Rel calcolo scogliere.pdf
19	Relazione calcolo diga parete verticale	-	ALL19_PD Rel calcolo diga parete vert.pdf
20	Relazione di calcolo opere di sostegno	-	ALL20_PD Relazione di calcolo opere di sostegno.pdf
21	Relazione calcolo collegamento	-	ALL21_PD Rel calcolo collegamento.pdf
22	Relazione calcolo impianti	-	ALL22_PD Rel calcolo impianti.pdf
23	Relazione geologico geotecnica	-	ALL23_PD Relazione geologico geotecnica.pdf
24	Computo	-	ALL24_PD Computo.pdf
25	Elenco prezzi	-	ALL25_PD Elenco prezzi.pdf
26	Schema di contratto	-	ALL26_PD Schema di contratto.pdf
27	Piano della Sicurezza e Coordinamento	-	ALL27_PD PSC.pdf
28	Quadro economico	-	ALL28_PD Quadro economico.pdf
29	Planimetria di inquadramento	1:6000	ALL29_PD Planimetria di inquadramento.pdf
30	Planimetria stato attuale	1:1000	ALL30_PD PLA_Planimetria stato attuale.pdf

31	Sovrapposizione attuale progetto	1:1000	ALL31_PD Sovrapposizione attuale progetto.pdf
32	Planimetria di progetto Opera finita	1:1000	ALL32_PD Planimetria di progetto Opera finita.pdf
33	Planimetria demolizioni escavi	1:1000	ALL33_PD Planimetria demolizioni escavi.pdf
34	Planimetria ubicazione cassoni cellulari	1:1000	ALL34_PD Planimetria ubicazione cassoni cellulari.pdf
35	Planimetria fasi esecutive	1:1000	ALL35_PD Planimetria fasi esecutive.pdf
36	Sezioni tipo.Diaframma banchina Umberto I	Varie	ALL36_PD Sezioni tipo.Diaframma banchina Umberto I.pdf
37	Sezioni tipo.Diaframma banchina Cialdi	Varie	ALL37_PD Sezioni tipo.Diaframma banchina Cialdi.pdf
38	Sezioni tipo.Diga foranea Opere a gettata	Varie	ALL38_PD Sezioni tipo.Diga foranea Opere a gettata.pdf
39	Sezioni tipo. Diga foranea.a parete verticale	Varie	ALL39_PD Sezioni tipo. Diga foranea.a parete verticale.pdf
40	Sezioni tipo.Opere a gettata imboccatura e vasca	Varie	ALL40_PD Sezioni tipo.Opere a gettata imboccatura e vasca.pdf
41	Carpenteria cassoni cellulari.Piante	1:100	ALL41_PD Carpenteria cassoni cellulari.Piante.pdf
42	Carpenteria cassoni cellulari.Sezioni	1:100	ALL42_PD Carpenteria cassoni cellulari.Sezioni.pdf
43	Illuminazione	1:500	ALL43_PD Illuminazione.pdf
44	Macrofasi-Tav2	Varie	ALL44_PD Macrofasi-Tav2.pdf
45	Planimetria aree cantiere	1:5000	ALL45_PD Planimetria aree cantiere.pdf
46	Solettone	1:50	ALL46_PD solettone.pdf
47	Ferri ripresa	1:50	ALL47_PD Ferri ripresa.pdf
48	Fusto Sezione trasversale	1:50	ALL48_PD Fusto Sezione trasversale.pdf
49	Fusto Sezione longitudinale	1:50	ALL49_PD Fusto Sezione longitudinale.pdf
50	Fusto Sezione orizzontale A	1:50	ALL50_PD Fusto Sezione orizzontale A.pdf
51	Fusto Sezione orizzontale B	1:50	ALL51_PD Fusto Sezione orizzontale B.pdf
52	Fusto Sezione orizzontale C	1:50	ALL52_PD Fusto Sezione orizzontale C.pdf
53	Soletta prefabbricata	1:50	ALL53_PD Soletta prefabbricata_CARP.pdf
54	Soletta prefabbricata_Armatura	1:50	ALL54_PD Soletta prefabbricata_Armatura.pdf
55	Ferri di cucitura	1:50	ALL55_PD Ferri di cucitura.pdf
56	Armature Sovrastruttura	1:50	ALL56_PD armature Sovrastruttura.pdf
57	Aarmatura PARAONDE	Varie	ALL57_PD armatura PARAONDE.pdf
58	Interventi sulle banchine 1	Varie	ALL58_PD interventi sulle banchine 1.pdf
59	Interventi sulle banchine 2	Varie	ALL59_PD interventi sulle banchine 2.pdf
60	Interventi sulle banchine 3	Varie	ALL60_PD interventi sulle banchine 3.pdf
61	Opere di sostegno	Varie	ALL61_PD Opere di sostegno.pdf
62	Planimetria sezioni computo	1:1000	ALL62_PD Planimetria sezioni computo.pdf
63	Sezioni computo 1	1:1000	ALL63_PD sezioni computo 1.pdf
64	Sezioni computo 2	1:1000	ALL64_PD sezioni computo 2.pdf
65	Sezioni computo 3	1:1000	ALL65_PD sezioni computo 3.pdf
66	Sezioni computo 4	1:1000	ALL66_PD sezioni computo 4.pdf
67	Sezioni computo 5	1:1000	ALL67_PD sezioni computo 5.pdf
68	Sezioni computo 6	1:1000	ALL68_PD sezioni computo 6.pdf
69	Stato attuale	1:1000	ALL69_PD Stato attuale.pdf

70	Planimetria progetto	1:1000	ALL70_PD Planimetria progetto.pdf
71	Planimetria opera finita	1:1000	ALL71_PD Planimetria opera finita.pdf
72	Sezioni tipo	1:100/1:10	ALL72_PD Sezioni tipo.pdf
73	Macrofasi	-	ALL73_PD Macrofasi.pdf
74	Strutture di Banchina	1:50	ALL74_PD Strutture Banchina.pdf
75	Idraulica	1:500	ALL75_PD Idraulica.pdf
76	Pontile	Varie	ALL76_PD Pontile.pdf
77	Sezioni stato attuale	1:500	ALL77_PD Stato attuale sez.pdf
78	Sezioni di progetto	1:500	ALL78_PD Progetto sez.pdf
79	Sezioni di computo	1:200	ALL79_PD Sezioni di computo 1.pdf
80	Sezioni di computo 2	1:200	ALL80_PD Sezioni di computo 2.pdf
81	Sezioni di computo 3	1:200	ALL81_PD Sezioni di computo 3.pdf
82	Planimetria aree cantiere tav 2	-	ALL82_PD Planimetria aree cantiere tav 2.pdf
83	Planimetria aree cantiere tav 3	-	ALL83_PD Planimetria aree cantiere tav 3.pdf
84	Studi integrativi	-	ALL84_PD Studi integrativi.pdf
85	Elenco elaborati	-	ALL85_PD Elenco elaborati.pdf

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.