



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 682 del 17 febbraio 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Fiumicino, stralcio: Nuovo Porto Commerciale Progetto esecutivo I Lotto Funzionale - I Stralcio “Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere”</p> <p>Condizioni ambientali lett. A) nn. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14</p>
Proponente	Autorità Portuale di Roma e del Lazio;

ID_VIP 8348 - Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Fiumicino. Nuovo Porto Commerciale Progetto esecutivo I Lotto Funzionale - I Stralcio "Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere" Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali lett. A) nn. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14. Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA - VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. (d'ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS);
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

PREMESSO che:

- l'Autorità Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (d'ora innanzi: Proponente) con nota del 19/04/2022, acquisita agli atti con prot. 49162/MITE del 21/04/2022, ha presentato istanza di verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. n. 152/2006 e limitatamente al progetto "*Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – Progetto esecutivo - I Lotto Funzionale - I Stralcio – "Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere"*", alle condizioni ambientali impartite con il Decreto Interministeriale di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000007 del 16/02/2010 (d'ora innanzi: D.VIA n. 7/2010) relativo alla VIA del progetto (ID_VIP 274) "*Variante al Piano Regolatore Portuale del porto di Fiumicino*";
- la Direzione generale Valutazioni Ambientali Divisione V (d'ora innanzi: DVA Div. V), con nota prot. n. 68761/MITE del 01/06/2022, acquisita dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (d'ora innanzi: Commissione) con prot. CTVA n. 3564 del 01/06/2022, ha disposto l'avvio dell'istruttoria tecnica presso la Commissione per la verifica di ottemperanza alle condizioni di cui alla lett. A) nn. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14 del D.VIA n. 7/2010, rimanendo in attesa dei contributi della Regione Lazio e dell'ARPA Lazio, in qualità di enti coinvolti, nelle verifiche di ottemperanza alla condizione ambientale lett. A) n. 10 e di ricevere, da parte della Regione Lazio e dell'ARPA Lazio, gli esiti delle verifiche di ottemperanza alle condizioni ambientali lett. A), nn. 1, 6, 7, 8, 9, 12 e 13 e lett. C), per quanto di rispettiva competenza, e degli esiti delle verifiche di ottemperanza alle condizioni ambientali di cui alla lett. B) di competenza del Ministero della Cultura;
- la Div.V con la stessa nota ha comunicato che la documentazione relativa al procedimento è a disposizione del pubblico ed è consultabile sul portale delle valutazioni ambientali <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/167/12671>;
- la Div. V, con nota prot. n. 155081/MITE del 09/12/2022, acquisita dalla Commissione al prot. n. 9702/CTVA del 09/12/2022, ha rettificato che gli enti coinvolti nella verifica di ottemperanza alla condizione lett. A) n. 10 sono l'ARPA Lazio e, limitatamente al punto h), l'ISPRA, chiedendo a detti enti di fornire i contributi di competenza;
- ARPA Lazio, relativamente alle verifiche di ottemperanza assegnate alla Commissione, ha fornito i contributi istruttori:

- del Dipartimento Stato dell'Ambiente - Servizio Monitoraggio delle Risorse Idriche - Unità Risorse Idriche di Roma, relativamente alla condizione lett. A) n. 10, con note prot. 41889 del 17/06/2022, acquisita al prot. MiTE n. 76156 del 17/06/2022 e prot. 90204 del 28/12/2022, acquisita con prot. n. 164186/MITE del 28/12/2022;
 - del Dipartimento Stato dell'ambiente - Servizio qualità dell'aria e monitoraggio ambientale degli agenti fisici - Unità centro regionale della qualità dell'aria, relativamente alla condizione lett. A) n. 10 punto a), con nota prot. 44438 del 24/06/2022 trasmessa alla Sezione Provinciale di Roma e acquisita al prot. n. 783/CTVA del 25/01/2023;
 - del Dipartimento Stato dell'Ambiente - Servizio Qualità dell'aria e monitoraggio ambientale degli agenti fisici - Unità aria e agenti fisici di Roma, relativamente alla condizione lett. A) n. 11, con nota prot. 47182 del 06/07/2022 acquisita al prot. CTVA n. 4563 del 06/07/2022;
- ISPRA, relativamente alla condizione lett. A) n. 10 punto h), con nota prot. 0001753/2023 del 13/01/2023, acquisita al prot. n. 359/CTVA del 16/01/2023, ha trasmesso la propria relazione tecnica di supporto;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione disponibile alla pagina internet indicata in premessa, per la verifica di ottemperanza, limitatamente allo stralcio di progetto "Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – Progetto esecutivo - I Lotto Funzionale - I Stralcio – "Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere"", alle condizioni di cui alla lett. A) nn. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14 del D.VIA n. 7/2010 la cui istruttoria tecnica è affidata alla Commissione con il coinvolgimento dell'ARPA Lazio per la condizione lett. A) n. 10 e di ISPRA per la condizione lett. A) n. 10 punto h), come disposto dalla Div. V con la nota di rettifica prot. n. 155081/MITE del 09/12/2022;

RICHIAMATO che

- con D.VIA n. 7/2010, di cui parte integrante è il Parere della Commissione n. 187 del 15/12/2008, è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto "Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino", nel rispetto delle prescrizioni e condizioni riportate;
- relativamente al progetto "Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino - Proposta di adeguamento tecnico funzionale", in data 30/11/2020 il Proponente aveva presentato istanza di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006, per un intervento avente ad oggetto principale lo scambio di posizione delle funzioni portuali di due zone del nuovo porto di Fiumicino, ancora da realizzare, oltre che alcune modeste modifiche dell'assetto infrastrutturale e che a conclusione dell'istruttoria tecnica (ID_VIP 5700) la Div. V, con provvedimento n. 3388/MATTM del 14/01/2021, aveva ritenuto che l'adeguamento tecnico funzionale non determinasse impatti ambientali significativi e negativi e che quindi si potesse escludere la necessità di successive procedure di valutazione ambientale;

RILEVATO che:

- la documentazione presentata consiste nel "Rapporto di Ottemperanza" (d'ora innanzi: RdO) Rev. 02 del Febbraio 2022 (RPO_Rapp_Ottemperanza_Rev_02_02_2022) firmato digitalmente il 28/3/2022 e nei n. 340 documenti di ottemperanza, fra allegati tecnici e atti amministrativi, acquisiti dalla pagina internet del sito delle valutazioni e autorizzazioni ambientali VIA VAS AIA: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/167/12671?Testo=&RaggruppamentoID=162#form-cercaDocumentazione>;

CONSIDERATO che:

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

RILEVATO che riguardo alle opere oggetto dello stralcio progettuale:

- Il Progetto definitivo del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino comprende solo parte delle opere previste dal PRP vigente e dal Progetto preliminare. Le opere del I Lotto funzionale occuperanno un tratto di costa pari a 179.474 m² ed una porzione di mare di 1.671.961 m². Il nuovo bacino portuale protetto misurerà 1.042.231 m², di cui 573.622 m² di specchio acqueo, con cerchio di evoluzione di 550 m, scavato a -10 m s.l.m.m.
- Le opere di cui al Progetto definitivo del I Lotto funzionale consistono in:
 - le opere foranee, a gettata, e, in particolare, la diga di sopraflutto lunga 1.065 m e la diga di sottoflutto lunga 1.212 m;
 - il banchinamento di riva, per un totale di 1.190 m, di cui:
 - 720 m la banchina nord (adiacente alla diga di sottoflutto);
 - 220 m la banchina nord-est (alla radice della diga di sottoflutto);
 - 250 m la banchina Darsena Pescherecci (zona sud prossima alla diga di sopraflutto);
 - piazzali finiti per circa 138.094 m², di cui 130.447 m² a tergo della diga di sottoflutto e 17.647 m² presso la darsena della pesca;
 - casse di colmata, entro cui refluire i sedimenti provenienti dal dragaggio portuale, di collegamento tra i due ambiti portuali (nord sottoflutto e sud sopraflutto), per una superficie di 235.372 m²;
 - la viabilità di accesso da nord, ottenuta in parte prolungando ed adeguando un tratto di via Coccia di Morto, in parte realizzando nuove opere, ossia la strada perpendicolare alla costa, coincidente con una di quelle previste dal Piano attuativo del Consorzio Pesce Luna, e la strada lungo costa che raggiungerà Via della Foce Micina.

Per quanto riguarda la condizione n. 2:

RILEVATO che

- il contenuto della condizione n. 2 è il seguente:

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

- dal testo della condizione del D.VIA n. 7/2010 si evince che il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza è ante operam; nessun ente coinvolto;

CONSIDERATO che

- nella *“Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali”* (168PGT01-DL-RPT-05900-00R03), firmata digitalmente il 11/07/2022, ma datata 03/02/2022, si premette che la realizzazione del collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale consentirà di soddisfare questa prescrizione relativamente alla Darsena Pescherecci che rappresenta il I Stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino. La viabilità di accesso al cantiere, per la quale è stato predisposto il progetto della strada di collegamento di via di Coccia di Morto alla nuova struttura portuale, la cui progettazione esecutiva è in corso di revisione per il recepimento delle prescrizioni contenute nel verbale conclusivo della Conferenza di Servizi del 21/12/2021 (verbale allegato alla documentazione), sarà realizzata prima dell'avvio dei lavori di costruzione delle opere portuali e consentirà di bypassare l'abitato di Fiumicino. In questa maniera la viabilità urbana, in fase di cantiere non sarà aggravata dal traffico impiegati e, in fase di esercizio della nuova infrastruttura, al contrario, sarà alleggerita dal traffico procurato delle attività di pesca e cantieristica navale di cui è prevista la delocalizzazione dal Porto Canale alla nuova struttura portuale. Il raddoppio del tratto di via Coccia di Morto verrà effettuato successivamente, in concomitanza della realizzazione del molo di sottoflutto.
- Il Proponente specifica che la strada di collegamento tra via Coccia di Morto e la nuova struttura portuale verrà realizzata prima dell'avvio dei lavori di costruzione delle opere portuali. Il raddoppio del tratto meridionale di via Coccia di Morto verrà effettuato successivamente, in concomitanza della realizzazione del molo di sottoflutto;

CONSIDERATO E VALUTATO che

- la Relazione specifica che per il presente stralcio progettuale è stata realizzata la sola progettazione esecutiva della viabilità di accesso al cantiere, per la quale il predisposto progetto esecutivo della strada di collegamento di via di Coccia di Morto alla nuova struttura portuale è in corso di revisione, al fine di recepire le prescrizioni contenute nel verbale conclusivo della Conferenza di Servizi del 21/12/2021;
- il verbale della Conferenza di Servizi del 21/12/2021 prescrive, per quanto convenuto dai partecipanti, che il progetto definitivo dovrà essere rielaborato per poter redigere il progetto esecutivo che recepisca tutte le indicazioni e prescrizioni formulate dagli enti intervenuti, rispettando quanto segue:
 - lo svincolo su via di Coccia di Morto dovrà essere il più possibile conforme alla soluzione del Programma Integrato Pesca Luna, ed in particolare il progetto esecutivo dovrà essere corredato di uno studio faunistico vegetazionale e di continuità della fascia verde, degli elaborati archeologici (affinché sia rispettato l'art 25 del D. Lsg. n.50/2016, archeologia preventiva) e dovrà adottare soluzioni che consentano di mantenere il più possibile la continuità del corridoio ecologico;
 - venga mantenuto il tracciato che va dalla prima alla seconda rotatoria;

- sarà eliminato tutto il ramo del tracciato della viabilità che va sulla costa, andandosi a ricongiungere, dopo la seconda rotatoria, da via del Pesce Luna a via della Pesca, adeguando e riqualificando la viabilità esistente anche per i mezzi di cantiere.

VALUTATO che:

la condizione n. 2 è da ritenersi allo stato non ottemperata, ma ottemperabile prima dell'avvio dei lavori, limitatamente alle opere oggetto del presente stralcio progettuale, previa revisione della progettazione esecutiva della viabilità di accesso al cantiere, in ossequio alle prescrizioni contenute nel verbale conclusivo della Conferenza di Servizi del 21/12/2021.

Per quanto riguarda la condizione n. 3:

RILEVATO che

- il contenuto della condizione n. 3 è il seguente:

“prima dell'avvio dell'esercizio del porto nell'assetto finale dovrà essere realizzato il collegamento su ferro tra il Porto Commerciale e la linea Roma-Fiumicino, la riqualificazione dell'accesso al porto da via della Foce Micina, il prolungamento di via Lago di Traiano e la riqualificazione dei nodi di collegamento con l'Autostrada Roma-Fiumicino”;

- dal testo della condizione del D.VIA n. 7/2010 si evince che il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza è prima dell'avvio della fase post operam; nessun ente coinvolto;

CONSIDERATO che

- nella “Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali” (168PGT01-DL-RPT-05900-00R03) il Proponente chiarisce che l'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- gli interventi di realizzazione e riqualificazione viaria e ferroviaria indicati non attengono allo stralcio progettuale in esame;

VALUTATO che

la condizione n. 3 è non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP.

Per quanto riguarda la condizione n. 4:

RILEVATO che

- il contenuto della condizione n. 4 è il seguente:

“Nell’ambito della progettazione esecutiva:

- a. dovrà essere eliminata la destinazione d'uso per le strutture alberghiere nell'area navi da crociera e in generale in tutta l'area perimetrata del PRP come dalle prescrizioni del voto n.208 del 30.07.2004 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;*
 - b. dovranno essere riquantificate commisurate alle attività esercitate sulle banchine e nelle darsene, oltre che alla superficie dei lotti fondiari e degli edifici di cui è prevista la realizzazione;*
 - c. dovrà essere elaborato un progetto di riqualificazione paesaggistica dell'area della costa occupata dal PRP ricadente nell'ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, fatti salvi i pareri degli enti competenti alla tutela del vincolo ed eventuali deroghe ai fini dell'edificazione disposte dagli stessi;*
 - d. dovrà essere elaborato un progetto per la ricostituzione dell'ambiente naturale dunale della tenuta di Coccia di Morto, come previsto dalle mitigazioni proposte, e per la piantumazione di filari di alberi a barriera lungo la viabilità ad anello, ossia lungo la via adiacente alla tenuta e lungo la via Coccia di Morto di confine con il sedime aeroportuale, con lo scopo di salvaguardare la continuità della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;*
 - e. dovrà essere previsto un progetto per l'elettrificazione delle banchine secondo le migliori tecnologie in materia;*
 - f. dovrà essere adottata la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione di energia solare;*
 - g. dovranno essere inoltre previsti: accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare, lungo il percorso di banchina; accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale; idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare; impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso;*
 - h. i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere lo studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati, ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità;*
 - i. i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, in fase di costruzione;”*
- nel testo della condizione del D.VIA n. 7/2010 si specifica che la fase relativa alla condizione è la progettazione esecutiva, da cui si evince che il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza è ante operam, prima dell’avvio della fase di cantiere; nessun ente coinvolto;

CONSIDERATO che

- la “Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali” (168PGT01-DL-RPT-05900-00R03) specifica quanto segue, in relazione ai punti da a) a i) della riportata condizione n.4:
 - a) il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci non prevede strutture alberghiere;

- b) il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci contiene l'elaborato EG.IG.08 - Sistemazione aree a terra che propone l'assetto finale della nuova struttura portuale definito sulla riquantificazione delle aree destinate a parcheggi e a verde. Questa riquantificazione è stata commisurata alle esigenze effettive, ai lotti fondiari e agli edifici previsti, nel rispetto degli indici edilizi forniti dalle NTA del Piano regolatore portuale, secondo quanto estesamente e dettagliatamente descritto nella "*Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali*" che evidenzia, in particolare, che a fronte della totale superficie di 49.016 m² complessivamente pertinente ai piazzali operativi della nuova struttura portuale, a tergo dell'area di alaggio e della banchina di riva, il complesso delle aree a verde misurerà 7.580 m², mentre due sono i parcheggi previsti nel piazzale est, il P1 con superficie di 355 m² e 12 posti auto (di cui uno per disabili), al servizio degli operatori portuali, il P2, di 3.246 m² e con 110 posti auto (di cui 7 per disabili), al servizio dei fruitori del mercato e degli ospiti della Darsena Pescherecci;
- c) nella "*Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali*" il Proponente chiarisce che l'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP;
- d) nella "*Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali*" il Proponente chiarisce che l'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP;
- e) il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci prevede di fornire la corrente elettrica ai mezzi marittimi ormeggiati in banchina, specificamente i mezzi marittimi che ormeggeranno in banchina potranno approvvigionarsi di energia elettrica tramite apposite colonnine, in maniera tale da poter tenere i motori spenti durante lo stazionamento nella Darsena, così evitando impatti sulle componenti atmosfera e rumore; inoltre, il Progetto definitivo prevede il progetto dell'elettrificazione delle banchine destinate alle navi da crociera;
- f) il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci indica, nella sistemazione delle aree a terra, l'ubicazione degli edifici previsti, ma non comprende la loro progettazione, in quanto rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP;
- g) il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci comprende la previsione di un sistema di illuminazione delle banchine a cui è affidata l'inibizione della caduta dei veicoli in mare, mentre in fase di esercizio saranno presi ulteriori accorgimenti quali posizionamento di opportuna segnaletica e barriere di tipo "new jersey" ove possibile;
- h) il progetto esecutivo della Darsena ha sviluppato, relativamente al richiesto studio pianificatorio delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo la "*Relazione sul dragaggio*", dalla quale sulla base della caratterizzazione ambientale dei sedimenti eseguita ai sensi del DM Ambiente n. 173/2016 è emerso che questi, di Classe A, Classe B e Classe C, sono compatibili con i riutilizzi previsti dal progetto e specificati quali siti di destinazione (vasca di sedimentazione esistente e adiacente vasca di colmata); la "*Relazione Generale*" del Progetto esecutivo espone il bilancio complessivo dei materiali per la realizzazione della Darsena Pescherecci di Fiumicino, in parte costituiti dai sedimenti marini rimossi dal fondale e in parte dagli scavi per un totale di circa 116.000 m³, in parte riutilizzati dai salpamenti per circa 190.000 m³, per un totale della quantità di materiale riutilizzato pari a circa il 22% del totale necessario, cui si aggiungono i materiali che proverranno da cave di prestito, come esposto nella "*Relazione sulla gestione delle materie prime – cave*", pari a circa 1.100.000 m³;

- i) il "Capitolato Speciale di Appalto" del Progetto esecutivo indica, tra gli oneri a carico dell'Appaltatore, anche quelli relativi alle mitigazioni ambientali così come previste nello Studio di Impatto Ambientale e nel provvedimento D. VIA n. 07/2010, elencati all'ARTICOLO 120: Disposizioni ambientali del Capitolato e richiamati nella "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali" sia per l'ambiente terrestre sia per quello marino;

CONSIDERATO E VALUTATO che

- la Commissione, in relazione ai punti a)-i) della riportata condizione n.4:
 - a) ritiene che la condizione di cui al presente punto a) sia da considerarsi ottemperata, avendo il Proponente chiarito che il progetto esecutivo non contiene strutture alberghiere;
 - b) ritiene che la condizione di cui al presente punto b) sia da considerarsi ottemperata, essendo state ridefinite e rappresentate in apposito elaborato cartografico (1-66-EG-IG-08) le aree destinate a parcheggi e a verde fra le altre opere, le cui dimensioni sono riportate dettagliatamente nella "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali";
 - c) prende atto che gli interventi di riqualificazione paesaggistica non attengono allo stralcio progettuale in esame;
 - d) prende atto che il progetto per la ricostituzione dell'ambiente naturale dunale non attiene allo stralcio progettuale in esame;
 - e) ritiene che la condizione di cui al presente punto e) sia da considerarsi ottemperata, essendo stati previsti in sede di progettazione l'elettrificazione delle banchine sia dei mezzi marittimi ordinari, tramite colonnine, sia delle navi da crociera;
 - f) prende atto che la progettazione degli edifici inclusi gli interventi relativi alla loro efficienza energetica non attengono allo stralcio progettuale in esame;
 - g) ritiene che la condizione di cui al presente punto g) sia da considerarsi ottemperata unicamente nella parte che richiede la progettazione di idonei sistemi di illuminazione, non ottemperata per quanto altro richiesto, avendo preso atto che non sono stati inclusi nella progettazione esecutiva dello stralcio in esame gli interventi per l'installazione di opportuna segnaletica e barriere di tipo "new jersey", la cui eventuale definizione è rimandata dal Proponente alla fase di esercizio, in contrasto con quanto prescritto;
 - h) ritiene che la condizione di cui al presente punto h) sia da considerarsi ottemperata, con un riutilizzo complessivo (sedimenti di dragaggio, materiali dagli scavi e dai salpamenti) pari a circa il 22% del totale necessario pari a circa 1.386.000 m³ con la parte rimanente approvvigionata da cave, individuate per tipologia e quantità necessarie;
 - i) ritiene che la condizione di cui al presente punto i) sia da considerarsi ottemperata, essendo ricomprese nel Capitolato d'Appalto fra gli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere;

VALUTATO che

la condizione n. 4 sia da ritenersi:

la n. 4a) ottemperata;

la **n. 4b) ottemperata;**

la **n. 4c) non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**

la **n. 4d) non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**

la **n. 4e) ottemperata;**

la **n. 4f) non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**

la **n. 4g) ottemperata unicamente nella parte che richiede la progettazione di idonei sistemi di illuminazione, non ottemperata rispetto agli interventi di installazione di opportuna segnaletica e barriere per evitare la caduta in mare di pedoni e veicoli, ma ottemperabile purché in sede di progettazione esecutiva e non rimandando gli interventi alla fase di esercizio, come dichiarato dal Proponente;**

la **n. 4h) ottemperata;**

la **n. 4i) ottemperata.**

Per quanto riguarda la condizione n. 5:

RILEVATO che

- il contenuto della condizione n. 5 è il seguente:
“dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello S.I.A. e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle precedenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come “Norme Ambientali” nell’ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative”;
- nel testo della condizione del D.VIA n. 7/2010 non è specificato il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza; nessun ente coinvolto;

CONSIDERATO che

- nella “Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali” (168PGT01-DL-RPT-05900-00R03) il Proponente dichiara che “molte misure di mitigazione degli impatti ambientali per

le diverse componenti, riconducibili alla Darsena Pescherecci, così come previste nel SIA e, soprattutto, così come richieste dai soggetti competenti, sono già state attuate, altre verranno attuate in fase di costruzione dell'opera così come previsto da Regolamento di cantiere e dal Capitolato Speciale di Appalto";

CONSIDERATO E VALUTATO che

- la Commissione prende atto della dichiarazione resa dal Proponente, cui occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede ex art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, con la quale il medesimo, pur non richiamando singolarmente le misure di mitigazione previste nel SIA e successive integrazioni del progetto approvato con D.VIA n.7/2010, afferma che "*molte*" sono state già attuate e che "*altre*", assumendosi per il principio sopra richiamato "le restanti", verranno attuate in fase di costruzione dell'opera;
- assumendo, per il medesimo principio richiamato al punto precedente, che le stesse misure di mitigazione e i relativi presidi saranno integralmente recepiti come "Norme Ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative, come richiesto dalla condizione ambientale;

VALUTATO che

la condizione n. 5 sia da ritenersi ottemperata, per lo stralcio progettuale in esame, ribadendo che misure di mitigazione e i relativi presidi dovranno essere integralmente recepiti come "Norme Ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative, come richiesto dalla condizione ambientale.

Per quanto riguarda la condizione n. 10:

RILEVATO che

- il contenuto della condizione n. 10 è il seguente:

"ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

Componente atmosfera:

- a. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare, un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, e nel centro abitato di Fiumicino interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'installazione di una postazione fissa di rilevamento, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPA Lazio, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili; tale programma dovrà prevedere*

la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione di incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;

Componente ambiente idrico:

- b. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta dei bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovrà essere perfezionato con l'ACEA il relativo accordo per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;*
- c. le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate come previsto nella proposta progettuale, o eventualmente potenziate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;*
- d. nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale e comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito dei mezzi e materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D.Lgs 152/2006 e successive modificazioni, le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, devono essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 dell'Allegato 5 del D.Lgs 152/2006 e successive modificazioni, oppure inviate ad impianto di depurazione;*
- e. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico devono essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003 n.182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9.3.2004 n. UL/2004/1825;*
- f. il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;*
- g. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale, previsto dalla normativa vigente per i porti con attività petrolifere come quello di Fiumicino, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà predisporre:*
 - un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc., utilizzate nelle aree destinate alla cantieristica o in altre aree portuali;*
 - un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;*
 - un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al "Piano Operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005";*
 - con riferimento alle aree portuali destinate ad attività artigianali ed industriali deve essere stabilita la tipologia degli impianti industriali di cui è consentita la realizzazione ai fini della sicurezza;*
 - i suddetti piani e programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo;*
- h. in merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di prevenire eventuali impatti negativi dell'opera, si prescrive la predisposizione, nell'ambito della*

progettazione esecutiva, di un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica (da Capo Linaro a Capo D'Anzio) che dovrà porre attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare almeno prima dell'inizio dei lavori, in tempo utile da considerare almeno due stagioni significative e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno due anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con ISPRA (ex ICRAM). Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute anche all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e a lungo termine sull'evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera ed in fase di esercizio;

- i. in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare inoltre secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio un Programma di monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e succ. mod. e integr.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio, che potrà essere attuata mediante l'istallazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto;*
 - j. a seguito dei monitoraggi qualitativi di cui ai punti h) ed i), dovrà essere valutata l'opportunità di dotare i settori più interni del bacino portuale con sistemi di ricambio idrico forzato, diretti a favorire il ricambio idrico e a ridurre la scarsa ossigenazione;"*
- nel testo della condizione del D.VIA n. 7/2010 si specifica che la fase relativa alla condizione è la progettazione esecutiva, da cui si evince che il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza è ante operam, prima dell'avvio della fase di cantiere; enti coinvolti: ARPA Lazio e ISPRA per il punto h.;

CONSIDERATO che:

- la "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali" (168PGT01-DL-RPT-05900-00R03) specifica quanto segue, in relazione ai punti da a) a j) della riportata condizione n. 10:
 - a) In data 20/02/2009, l'AdSP è stata stipulata una Convenzione quadro con ARPA Lazio per l'istallazione di n. 1 postazione fissa di rilevamento, per gli inquinanti indicati, con oneri a suo carico; in data 11/12/2018, con l'Addendum 4, la suddetta Convenzione è stata rinnovata "per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza ed attuazione delle prescrizioni di cui agli atti autorizzativi concessi dai competenti Ministeri/Amministrazioni Regionali" riportando per detto periodo che il controllo della qualità dell'aria viene realizzato attraverso la stazione di rilevamento denominata "Fiumicino Porto", installata nel porto di Fiumicino dal 2016, localizzata nel punto di coordinate geografiche Lat 41.774849; Lon 12.223413 e 21 metri sul livello del mare, misurante i seguenti inquinanti: Polveri sottili (PM10),

Ossidi di azoto (NO, NO₂, NO_x), Anidride solforosa (SO₂) e Ozono (O₃), con attività di reporting che ARPA Lazio svolgerà su base giornaliera (inserimento sul sito web dell'Agenzia dei Report giornalieri) e su base annuale (archivio dei dati, valutazione qualità aria e rapporto tecnico, report sulle attività svolte all'Agenzia); il Report del monitoraggio della qualità dell'aria nell'anno 2019 è fornito, insieme ad altra documentazione, in allegato al Rapporto di ottemperanza; la centralina è stata gestita secondo le procedure applicate alle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria; i dati sono stati acquisiti e validati giornalmente e resi disponibili sul sito del Centro Regionale della Qualità dell'Aria (<http://www.arpalazio.net/main/aria/>); è stata realizzata e resa disponibile nel sito, nella sezione pubblicazioni, la valutazione preliminare della qualità dell'aria (anno 2021) dove vengono riassunti i risultati ottenuti dalle misure della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria dal 01/01/2021 al 31/12/2021 con riferimento alla verifica del rispetto dei limiti di legge previsti dal D.lgs. n.155/2010; il documento include la centralina presente nell'area portuale;

- b) L'approvvigionamento idrico del nuovo Porto commerciale di Fiumicino è stato caratterizzato in sede di progettazione preliminare e definitiva, sia tipologicamente che quantitativamente; a conclusione della Progettazione esecutiva della Darsena Pescherecci, l'Autorità di Sistema Portuale ha formalizzato all'ACEA ATO 2 la richiesta di attivazione del servizio, tramite "Autocertificazione per la richiesta di preventivazione per nuovo allacciamento idrico/fognario" (Modulo AH), a valle dalla quale è stato anche esperito un sopralluogo per verificare l'ubicazione della cabina tecnologica così come prevista dal progetto stesso (documento allegato);
- c) Il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci comprende anche l'impianto raccolta delle acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, rimandando alla sezione impiantistica del Progetto stesso per la sua illustrazione (rif. Elaborato grafico IMP.05);
- d) La Darsena Pescherecci non comprende aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito dei mezzi e materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D.Lgs 152/2006. Pertanto, l'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP;
- e) L'ottemperanza a questa prescrizione è rimandata alla fase di esercizio della Darsena Pescherecci;
- f) L'ottemperanza a questa prescrizione è rimandata alla fase di esercizio della Darsena Pescherecci;
- g) L'ottemperanza a questa prescrizione è rimandata alla fase di esercizio della Darsena Pescherecci; per quanto riguarda il Piano di Sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti in particolare, si tratta di documento la cui redazione spetta ai concessionari ai sensi degli art. 16 e 18 del Codice della Navigazione;
- h) Sebbene, alla luce delle risultanze degli studi idrodinamici effettuati nell'ambito del SIA, non si ritiene che la realizzazione della Darsena Pescherecci possa produrre modifiche rilevanti sul litorale adiacente, l'AdSP ha comunque avviato il complesso di studi e rilevamenti necessari per verificare l'evoluzione della linea di costa nel tratto

compreso tra Capo Linaro e Capo d'Anzio a seguito della realizzazione dell'intera struttura portuale, nonché per la valutazione dei potenziali effetti sul comparto biotico. Nel 2017 è stata attivata la Convenzione quadro con la Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), avente ad oggetto il Progetto di ricerca denominato "Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I° Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino". La Fondazione è un Ente di ricerca nato nel 2005 con il supporto finanziario del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (MATT), a cui afferiscono alcune tra le più prestigiose Università Italiane e Istituti di ricerca. Nello specifico per le suddette attività di ricerca e studio si prevede il coinvolgimento del Laboratorio di Oceanologia Sperimentale ed Ecologia (LOSEM) del (DEB) dell'Università degli Studi della Tuscia, l'Università di Bologna Alma Mater Studiorum, l'Università Roma TRE, il CNR IAS di Oristano (Istituto per lo studio degli impatti Antropici e Sostenibilità in ambiente marino), lo Scripps Institution of Oceanography UCSD di San Diego (CA-USA). Questa Convenzione comprende molteplici attività che saranno svolte nel tempo, coerentemente con lo sviluppo della infrastruttura portuale. Il programma di monitoraggio si basa su una gerarchia di modelli matematici descrittivi e predittivi, validati da una rete osservativa modulare riconfigurabile. I modelli costieri sono annidati nel sistema europeo Copernicus Marine Service la cui parte previsionale del Mediterraneo è coordinata dalla Fondazione CMCC. Il PMA prevede l'analisi del clima ondoso e correntometrico, lo studio della distribuzione del solido sospeso e della biomassa fitoplanctonica (attraverso osservazioni satellitari), lo studio dell'evoluzione della linea di riva e della spiaggia sommersa (bilancio sedimentario), la determinazione degli apporti fluviali, la definizione del rateo di sedimentazione e lo studio degli habitat di particolare pregio naturalistico. Tale sistema osservativo si avvarrà di strumentazione automatica innovativa (glider e veicoli autonomi di superficie) oltre all'impiego di profilatori acustici di correnti (ADCP) e ondometri tradizionali e in banda X (radar costieri). L'applicazione del PMA permetterà di valutare con estrema accuratezza l'evoluzione spaziale e temporale dei processi dinamici e morfologici nelle tre fasi progettuali (ante, durante e post-operam) con l'obiettivo di analizzare i potenziali effetti eventualmente correlati alla realizzazione del nuovo Porto commerciale di Fiumicino sull'ambiente marino costiero. I dati acquisiti saranno di valido supporto alla progettazione di opere marittime e ingegneristiche, sono di fondamentale importanza per la definizione di una valida strategia di sviluppo sostenibile, per la protezione dell'ambiente marino e per la sicurezza della navigazione e delle attività commerciali che si svolgeranno nel nuovo porto commerciale di Fiumicino. Si sottolinea inoltre che l'AdSP ha anche in corso una Convenzione con ISPRA che, dunque, le assicura un supporto costante relativamente a tutte le attività di studio e rilevamento riguardanti, in particolare, l'ambiente marino – costiero. In merito al monitoraggio costiero, al presente Rapporto di ottemperanza sono allegati:

- il documento 01_Rich ad ISPRA monit_3.7.14, lettera di trasmissione del "Piano di monitoraggio dei comparti biotico, morfodinamico e di trasporto solido lungo l'unità fisiografica Capo Linaro – Capo d'Anzio", prot.n. 0009077 del 03/07/2014;
- i documenti 02_Nota trasm ISPRA osservazioni PdM 23.03.2015 e 02_Osservazioni ISPRA PdM unità fisiografica_23mar2015, recanti le osservazioni di ISPRA al Piano di monitoraggio di cui al punto precedente;

- i documenti 03_Tras monit relat a I Stralcio_8.11.19, riguardante la trasmissione del PMA –FASE 0;
- la Convenzione operativa n. 1 con la Fondazione CMCC (documento 03_b prot. 8139 del 19.06.2019) riguardante il “Progetto di ricerca predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I° Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino”, concernente il Piano di Monitoraggio-FASE 0 (modellizzazioni), rielaborato alla luce del parere reso da ISPRA ad esito delle attività istruttorie di propria competenza (prot. 01391Z del 27.03.2015) e definito in funzione degli steps attuativi del vigente PRP di Fiumicino;
- la Convenzione operativa n.2 (documento 04_CONVEN_n.2 e 04_Prospetti CO n.2 del 31/08/2020) relativa al “Progetto di ricerca denominato “Caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell’unità fisiografica Capo Linaro Capo d’Anzio” inerente il monitoraggio degli ambiti portuali e peri-portuali di Fiumicino (Fasi 1, 2 e 3);
- i documenti 05_Prot 10211 del 07.09.2020 e 05_prot. 9346 del 06.08.2020 di trasmissione ad ISPRA dei suddetti progetti;
- il documento 06_Prot.12803 del 03.11.2020, Relazione avanzamento: attività relative alla caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell’unità fisiografica Capo Linaro”, di aggiornamento rispetto alle attività in corso.
- la nota ISPRA prot.2020/51217 del 05.11.2020 acquisita in pari data al n.12909 del protocollo generale di questa AdSP, concernente: “Relazione di sintesi delle risposte alle condizioni ambientali del decreto 2010-00000007 del 16 febbraio 2010 e considerazioni tecniche – elementi per la stesura della bozza di relazione istruttoria per la verifica di ottemperanza” (Prot. 2020/51217 del 05.11.2020);
- il “Progetto di ricerca Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido - Idrodinamica ed Ecologica dell’Unità Fisiografica Capo Linaro Capo d’Anzio - Programma Esecutivo di Monitoraggio e relativi Allegati” redatto dal CMCC in funzione delle osservazioni di cui ai sopracitati pareri/osservazioni ISPRA del 23.03.2015 e del 05.11.2020, acquisito in data 22.04.2021 al n. 5368 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5368 del 22.04.2021);
- il “Progetto di Ricerca- Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I Lotto Funzionale del Nuovo Porto commerciale di Fiumicino - Relazione di avanzamento Dati Raccolti Agosto 2020 - Marzo 2021 e relativi Allegati” redatto dal CMCC ed acquisito in data 22.04.2021 al n. 5369 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5369 del 22.04.2021).

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

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

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

corrispondente al principale corso d'acqua dell'Italia centrale. Il PMA di cui sopra tiene conto della realizzazione del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, con riferimento alla nota suddivisione in lotti funzionali. Con nota prot n. 01391Z del 27/03/2015, ISPRA, a seguito dei lavori avviati tramite costituzione di un apposito Gruppo di Lavoro e degli incontri tecnici da questo effettuati, ha trasmesso le proprie osservazioni. In data 10/11/2017, l'AdSP ha sottoscritto la citata Convenzione Quadro tra con la Fondazione CMCC sulla base della quale, con nota prot. n. 0008139 del 19/06/2019, questa ha trasmesso la Convenzione operativa n.1 riguardante il progetto di ricerca intitolato "Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I Lotto funzionale del nuovo Porto commerciale di Fiumicino". In questo contesto particolare attenzione è stata posta sulla Fase 0, la prima delle quattro Fasi in cui lo stesso è articolato (seguono le Fasi Ante Operam, Fase di cantiere e di esercizio o Fasi 1,2 e 3). La suddetta Fase 0 comprende la raccolta dati e la predisposizione del modello a scala regionale e di dettaglio propedeutico alla valutazione delle attività di studio degli effetti delle strutture portuali. Nel particolare, in questa Fase, si procederà con: 1) la predisposizione dei modelli a scala regionale; 2) l'implementazione del dataset necessario alla predisposizione del modello; 3) l'acquisizione dei dati di validazione e di input del modello a scala regionale; 4) la raccolta ed analisi delle informazioni pregresse al fine di identificare le aree sensibili; 5) la validazione e realizzazione di scenari correnti ed onde in assenza/presenza del primo stralcio del porto; 6) la validazione e realizzazione di scenari di dispersione del materiale dragato in assenza del primo stralcio del porto; 7) l'analisi preliminare delle aree di deposizione dei materiali per identificare le aree dove concentrare il campionamento per il monitoraggio degli impatti e proporzionare gli studi; 8) la redazione del Piano di monitoraggio. Il documento illustra anche le modalità di divulgazione dei risultati derivanti dal progetto. La Convenzione operativa n.2 riguarda, invece, il progetto di ricerca denominato "Caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linaro – Capo d'Anzio", inerente il monitoraggio degli ambiti portuali e peri-portuali di Fiumicino (Fasi 1, 2 e 3). Nell'ambito di questo progetto, oltre alla raccolta dei dati pregressi e alla implementazione del GIS, è previsto di analizzare il clima ondoso e le correnti marine, di effettuare campagne di misura della colonna d'acqua, di studiare la distribuzione del solido sospeso, della biomassa fitoplanctonica e della CDOM, di studiare la spiaggia sommersa, emersa e il rateo deposizionale, di caratterizzare i corsi d'acqua rilevanti ai fini della valutazione degli input fluviali, di studiare il comparto biotico ed, infine, di implementare alcuni modelli numerici per meglio calibrare il monitoraggio stesso. Nella "Relazione avanzamento: attività relative alla caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linaro Capo d'Anzio" fornita dalla Fondazione CMCC a novembre 2020, è rappresentato lo stato di avanzamento delle attività di ricerca, sia relativamente alla implementazione dei modelli, che all'acquisizione dei dati e degli input necessari al loro funzionamento, ossia alle campagne di misura della colonna d'acqua, allo studio della distribuzione del solido sospeso, della biomassa fitoplanctonica e della CDOM, allo studio della spiaggia sommersa, emersa e del rateo deposizionale, che, infine, alla caratterizzazione dei principali corsi d'acqua. In data 22.04.2021 il CMCC ha trasmesso il Progetto di ricerca denominato "Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido -Idrodinamica ed Ecologica dell'Unita Fisiografica Capo Linaro Capo d'Anzio - Programma Esecutivo di Monitoraggio e relativi Allegati" redatto in funzione delle osservazioni di cui ai

sopracitati pareri/osservazioni ISPRA del 23.03.2015 e del 05.11.2020, acquisito al n. 5368 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5368 del 22.04.2021); In data 22.04.2021 il CMCC ha altresì trasmesso il "Progetto di Ricerca- Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I Lotto Funzionale del Nuovo Porto commerciale di Fiumicino - Relazione di avanzamento Dati Raccolti Agosto 2020 - Marzo 2021 e relativi Allegati" acquisito al n. 5369 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 5369 del 22.04.2021), concernente le attività di monitoraggio di cui all'ante operam effettuate (Fase 1). In data 31.01.2022 il CMCC ha infine trasmesso, relativamente alla fase ante operam del programma di monitoraggio in argomento, la Relazione di avanzamento Fase 1 relativa alle attività di cui al Progetto di ricerca denominato "Caratterizzazione Morfodinamica e di Trasporto Solido -Idrodinamica ed Ecologica dell'Unita Fisiografica Capo Linaro Capo d'Anzio", acquisito al n. 912 del protocollo generale di questa AdSP (Prot. 912 del 31.01.2022);

- i) Il 17/06/2020, l'AdSP ha indirizzato ad ARPA Lazio una richiesta di supporto tecnico scientifico che riguarda diverse attività, tra cui "la valutazione dell'eventuale incidenza delle opere in progetto sulla qualità delle acque di balneazione". Questa richiesta fa riferimento alla Convenzione Quadro sottoscritta dall'AdSP con ARPA Lazio nel 2009, rinnovata l'11/12/2018 "per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza ed attuazione delle prescrizioni di cui agli atti autorizzativi concessi dai competenti Ministeri/Amministrazioni Regionali". Con Deliberazione n. 69 del 11.5.2021, ARPA Lazio ha approvato l'Addendum n. 8 alla Convenzione quadro di cui sopra, concernente "Porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta - Monitoraggio acque di balneazione" secondo lo schema allegato alla citata deliberazione unitamente all'allegato tecnico n. 1 e all'allegato economico n. 2. Le attività di monitoraggio di cui all'ante operam sono state eseguite per come documentato nella relazione concernente "Risultati delle Attività di Monitoraggio-Anno 2021", datata 28.12.2021. Nella "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali" datata Febbraio 2022 si specifica che i prelievi verranno eseguiti secondo le modalità riportate nell'Allegato D del decreto attuativo 30.03.2010, ovvero ad una profondità di circa 30 centimetri sotto il pelo libero dell'acqua ad una distanza dalla battigia tale che il fondale abbia una profondità tra gli 80 e i 120 cm. In corrispondenza di scogliere a picco o di fondali rapidamente degradanti i prelievi vengono effettuati vicino alla scogliera o alla battigia. Le analisi microbiologiche delle acque dell'area in oggetto verranno effettuate in accordo alla normativa vigente (D. Lgs 116/2008 e DM 30/2010) che prevede l'analisi dei parametri microbiologici, Escherichia coli ed Enterococchi intestinali, per la classificazione della qualità delle acque di balneazione. La fase operativa del monitoraggio prevede l'esecuzione di campagne distinte di prelievi di acque marine, da condursi con frequenza mensile in concomitanza con il monitoraggio delle acque di balneazione (da aprile a settembre di ogni anno). Le attività di campionamento verranno effettuate nei punti previsti dal normale monitoraggio annuale (i cui dati sono pubblici) e integrati dai tre punti aggiuntivi. Le campagne sono così suddivise: 1) ante operam da condursi nella stagione balneare 2021; 2) le prime due stagioni balneari (2022 e 2023) in presenza delle attività del cantiere (stimate in 3 anni e 8 mesi). Per ciò che concerne le stagioni balneari successive a quelle indicate ai sopracitati punti 1) e 2), le corrispondenti attività di monitoraggio verranno definite in funzione degli esiti delle precedenti indagini, nonché in funzione del cronoprogramma realizzativo delle opere in progetto e saranno oggetto di apposita convenzione.

- j) L'ottemperanza a tale prescrizione è rimandata alle successive fasi realizzative del nuovo Porto commerciale di Fiumicino, così come previsto dal PRP, nonché ad esito delle risultanze dei monitoraggi in argomento.

CONSIDERATO che

- ARPA Lazio, Dipartimento Stato dell'ambiente - Servizio qualità dell'aria e monitoraggio ambientale degli agenti fisici - Unità centro regionale della qualità dell'aria, con nota prot. 44438 del 24/06/2022 trasmessa alla Sezione Provinciale di Roma e acquisita al prot. n. 783/CTVA del 25/01/2023, relativamente alla condizione lett. A) n. 10 punto a), ha rappresentato che:
 - La stazione di monitoraggio "Fiumicino Porto" risulta operativa dal mese di gennaio 2016. La stazione viene gestita in conformità al D.Lgs. 155/2010 e smi. I dati acquisiti vengono diffusi sul sito WEB dell'Agenzia e utilizzati nell'ambito della valutazione dello stato di qualità dell'aria redatta annualmente in accordo al D.Lgs. 155/2010 e smi, pubblicata sul sito WEB dell'Agenzia e trasmessa alla Regione. La prescrizione a) 10.a risulta ottemperata.
- ARPA Lazio, Dipartimento Stato dell'Ambiente - Servizio Monitoraggio delle Risorse Idriche - Unità Risorse Idriche di Roma, relativamente alla condizione lett. A) n. 10 (*lett. A) n. 10 punto i), n.d.r.*):
 - con nota prot. 41889 del 17/06/2022, acquisita al prot. MiTE n. 76156 del 17/06/2022, ha comunicato che il Servizio Monitoraggio delle Risorse Idriche ha avviato le attività di verifica per effetto della stipula dell'Addendum numero 8 alla convenzione quadro del 20 Febbraio 2009 e successive modifiche tra il proponente e ARPA Lazio, che prevede un programma di monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione, che dovrà essere avviato prima dell'avvio delle attività di cantiere ed esteso, con modalità stabilite nel suddetto programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto; inoltre, che le attività di monitoraggio della fase ante operam sono iniziate nella stagione balneare 2021 e i risultati della prima stagione di monitoraggio sono stati trasmessi come previsto con nota ARPA Lazio prot. n. 85801 del 28/12/2021;
 - con nota prot. 90204 del 28/12/2022, acquisita con prot. n. 164186/MITE del 28/12/2022, ha trasmesso i risultati delle due campagne di monitoraggio relative alle stagioni balneari 2021 e 2022 precisando che, come evidenziato nelle due relazioni annuali allegate, le acque analizzate sono risultate idonee alla balneazione, in quanto i prelievi eseguiti hanno fornito esiti di conformità rispetto ai limiti del D.Lgs 116/08 per E. coli ed Enterococchi intestinali;
- ISPRA, relativamente alla condizione lett. A) n. 10 punto h), con nota prot. 0001753/2023 del 13/01/2023, acquisita al prot. n. 359/CTVA del 16/01/2023, ha trasmesso la propria relazione tecnica di supporto nella quale, richiamando le sue osservazioni preliminari di cui alle note con prot. 01391Z del 27/03/2015 e prot. 2020/51217 del 05/11/2020, limitatamente ai seguenti aspetti ambientali fa presente che:
 1. Analisi del clima ondoso e delle correnti marine: Il sistema di osservazione del clima ondoso e delle correnti marine è delineato negli elementi essenziali per rispondere alle

precedenti osservazioni dell'ISPRA (Marzo 2015 e Ottobre 2020). Con particolare riferimento all'analisi del clima ondoso e delle correnti marine, sono fornite le coordinate previste per l'installazione dalla strumentazione automatica di acquisizione e quelle di rilascio dei traccianti lagrangiani, vengono precisate le caratteristiche tecniche degli strumenti previsti, le modalità di installazione degli stessi e le procedure per la relativa messa in opera e manutenzione, richiamando le già previste attività di collaborazione con primarie Istituzioni di ricerca anche internazionali. In merito alla modalità di gestione dei dati, che è prevista attraverso un sistema informativo GIS compatibile con gli standard INSPIRE per le componenti vettoriali e raster, prevede anche la realizzazione di un database "secondo i formati e gli standard SeaDataNet per poter effettuare lo sharing dei dati con la comunità scientifica di riferimento". Le metodologie di analisi del clima ondoso e delle correnti marine sono adeguatamente descritte, a parte le criticità residue segnalate nel paragrafo seguente. Con riferimento alle osservazioni ISPRA di Ottobre 2020 al "Progetto - Porto commerciale di Fiumicino - Monitoraggio dei comparti biotico, morfodinamico e di trasporto solido lungo l'unità fisiografica Capo Linaro – Capo d'Anzio - Condizione 10h" permangono le seguenti criticità:

- a l'estensione territoriale delle attività di monitoraggio in situ descritte è limitata ad un'areale prossimo alla foce della "Fiumara Piccola" del fiume Tevere. Tale estensione ridotta rispetto a quella complessiva del tratto di costa individuato dalla Prescrizione è parzialmente compensata attraverso l'estensione dell'informazione a tutto l'areale di riferimento tramite modelli ed osservazioni da satellite;
 - b la previsione della Prescrizione del Decreto VIA sull'avvio e la durata del monitoraggio "in tempo utile da considerare almeno due stagioni significative e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno due anni dal completamento dell'opera" ad oggi non è stata soddisfatta e mancano gli elementi per riscontrarla;
 - c nel documento "Progetto di ricerca: Predisposizione delle attività di indagine per la realizzazione dello stralcio del I° Lotto funzionale del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino - Relazione avanzamento - Dati raccolti Agosto 2020 - Marzo 2021", non sono state restituite comparazioni dirette dei dati osservati per lunghe serie temporali con significatività statistica ai fini della calibrazione/validazione dei modelli numerici adottati (cfr. pag. 129 del documento a_10h_Mon_M_14_Prot_5369-2021_02);
 - d nel documento "Progetto di ricerca: Caratterizzazione morfodinamica e di trasporto solido, idrodinamica ed ecologica dell'unità fisiografica Capo Linaro Capo d'Anzio - Programma Esecutivo di Monitoraggio", non è prevista la comparazione dei risultati ottenuti dal monitoraggio ante operam con lo "Studio Metomarino" del progetto esecutivo dell'AdSP, che resta basato esclusivamente su dati da modello di rianalisi delle condizioni atmosferiche e ondose (cfr. pag. 147 del documento a_10h_Mon_M_13_Prot_5368-2021_02);
 - e si rileva che al momento non è prevista la trasmissione dei dati ambientali al sistema SINANET in ottemperanza alle previsioni dell'art.11 della legge 28 giugno 2016, n. 132.
2. Campagne di misura colonna d'acqua: Durante il corso del progetto, nelle tre Fasi, saranno effettuate una serie di campagne a carattere stagionale al fine di caratterizzare la colonna d'acqua. Saranno effettuati n.13 transetti lungo tutta l'unità fisiografica, lungo i quali verranno effettuate n.10 stazioni, per un totale di 130 stazioni per ogni singola campagna. In corrispondenza delle stazioni saranno effettuati profili lunga colonna d'acqua di temperatura, conducibilità (salinità, densità), ossigeno disciolto, fluorescenza della

clorofilla a, solido sospeso. In stazioni selezionate tra le 130 previste, saranno prelevati campioni di acqua per l'analisi della clorofilla a, del solido sospeso e per l'analisi della sostanza organica disciolta cromoforica CDOM (Chromophoric Dissolved Organic Matter), che serviranno per la calibrazione dei sensori e per la validazione dei dati satellitari. Nel Piano Esecutivo di Monitoraggio (PEM-2021) il Proponente illustra chiaramente la strategia di campionamento che intende mettere in atto ai fini della valutazione degli effetti di breve termine (in fase di cantiere) e di quelli osservabili a lungo termine (a scala di Unità Fisiografica). Non si rilevano criticità residue. Si osserva, tuttavia, che durante ciascuna fase del monitoraggio si dovrà valutare l'opportunità di rimodulare la strategia di campionamento in seguito alla verifica delle risultanze modellistiche utilizzate per supportare le considerazioni sulle ipotesi di impatto formulate nel doc. PEM-2021.

3. Studio della distribuzione del solido sospeso: Rispetto ai parametri da ricercare per lo studio della qualità delle acque marino-costiere il Proponente riporta una chiara descrizione delle metodologie di indagine, anche in relazione ad altri parametri da ricercare per lo studio della qualità delle acque marino-costiere, in particolare per l'elaborazione delle mappe superficiali dei parametri di interesse. La metodologia di studio è riportata a pag. 80 del PEM-2021, al paragrafo 6.3. "Studio della distribuzione del solido sospeso, della biomassa fitoplanctonica e della CDOM lungo l'unità fisiografica attraverso osservazioni satellitari". Essa prevede l'utilizzo di immagini satellitari e l'esecuzione di campagne oceanografiche, al fine di validare i dati satellitari e selezionare il miglior algoritmo per l'ottenimento dei prodotti ricercati nell'area oggetto di studio.

Criticità residua:

- a Si osserva l'utilità di fornire maggiori dettagli sulla metodologia proposta per il monitoraggio degli effetti in fase di cantiere (monitoraggio degli effetti di breve termine) in relazione alle frequenze di acquisizione dei dati, perseguibile con la descritta metodologia di studio.

4. Studio del rateo deposizionale: Rispetto a quanto richiesto il Proponente fornisce maggiori elementi a supporto della comprensione delle modalità di acquisizione (tipologia di stazioni e frequenze del monitoraggio) per lo studio del rateo deposizionale, nonché per lo studio della spiaggia emersa e sommersa. La metodologia di studio è riportata al Capitolo 7 del PEM-2021. In particolare, al paragrafo 7.3. (Studio del rateo di sedimentazione) il Proponente chiarisce come intenderà utilizzare i risultati relativi alla geocronologia e ai tassi deposizionali in relazione ai risultati modellistici. A tal proposito, a pagina 92 del PEM-2021 si riporta che "Il rateo deposizionale verrà successivamente confrontato direttamente con i valori ottenuti dagli scenari modellistici relativi alla dinamica sedimentaria. Il confronto verrà effettuato in entrambe le fasi progettuali (Fase 1 e Fase 3), operando un controllo sui valori modellistici sia nella fase ante-operam che nella fase post-operam. Verrà anche valutata l'eventuale variazione temporale delle curve di deposizione nel punto di prelievo dei carotaggi". Al paragrafo 7.4 (Analisi dei sedimenti funzionale alle attività di dragaggio) sono forniti invece dettagli sulle modalità di campionamento e analisi in prossimità delle aree portuali. Si rilevano le seguenti criticità residue:

- a Rispetto alla richiesta di identificare le aree maggiormente soggette ai fenomeni di erosione ed accumulo in seguito all'analisi dei risultati numerici delle simulazioni di idrodinamica e trasporto, il Proponente non fa menzione nel Capitolo 7 all'utilizzo dei risultati modellistici per la preliminare individuazione delle aree maggiormente esposte a criticità. Il Proponente, tuttavia al paragrafo 11.5. (Simulazioni con modelli

idrodinamici e di trasporto solido al fine di definire il corretto posizionamento delle stazioni di campionamento e misura) a pag. 128, sottolinea che "Tali simulazioni permettono di riprodurre la completa variabilità fisica dei processi idrodinamici e di condurre un'analisi dei risultati di carattere statistico (es. il tempo e la frequenza di superamento di determinati livelli di riferimento per le variabili di interesse, le intensità massime raggiunte dalle variabili su un periodo rappresentativo, l'evoluzione spazio-temporale delle variabili simulate, etc.) che sarà propedeutica all'identificazione delle aree che potenzialmente subiranno il maggior impatto". In merito a tale aspetto si richiede di chiarire meglio, già dal Capitolo 7, come i risultati modellistici sono utilizzati per definire il corretto posizionamento delle stazioni di campionamento.

- b Al paragrafo 7.1.4. (Campionamenti del sedimento per granulometrie in corrispondenza delle stazioni di benthos) si riporta che "... I campioni verranno sottoposti ad analisi granulometrica. In particolare, verranno analizzate la frazione grossolana (> di 63 micron) e la frazione fine (< 63 micron) mediante setacciatura meccanica e analisi strumentale (ad esempio granulometria laser) ...". In merito a tale aspetto si precisa che sarebbe opportuno restituire le analisi granulometriche nelle seguenti 4 classi: ghiaia, sabbia, silt e argilla (si veda anche ...). Ciò per poter associare il dato derivante dai campionamenti della comunità bentoniche alla granulometria del sedimento e ai fini dell'analisi della comunità stesse. (si veda anche par. 3.3.5).

5. Studio del comparto biotico:

Analisi del benthos di fondo mobile: A pag. 86 del PME-2021, Paragrafo 7.1.4. Campionamenti del sedimento per granulometrie in corrispondenza delle stazioni di benthos viene riportato: "... I campioni verranno sottoposti ad analisi granulometrica. In particolare, verranno analizzate la frazione grossolana (> di 63 micron) e la frazione fine (< 63 micron) mediante setacciatura meccanica e analisi strumentale (ad esempio granulometria laser).....". Criticità residua:

- a Per poter associare il dato derivante dai campionamenti della comunità bentoniche alla granulometria del sedimento e ai fini dell'analisi della comunità stessa, sarebbe meglio restituire le analisi granulometriche nelle seguenti 4 classi: ghiaia, sabbia, silt e argilla (si veda anche par. 3.3.4).

Comunità di fondo duro, Posidonia oceanica: A pag. 117 del PME-2021, Paragrafo 9.4. Analisi della Posidonia oceanica, viene riportato: "...e come previsto anche nei programmi di monitoraggio per la Strategia Marina (Art. 11, D.Lgs. 190/2010) con riferimento metodologico relativo al DM 260/2010, nell'attesa di seguire le metodologie e i protocolli standardizzati riportati nei nuovi piani di monitoraggio MSFD 2021-2026 che saranno emanati nei prossimi mesi, come previsto nel Report Nazionale sui Programmi di Monitoraggio per la Direttiva Marina Art.11, Dir. 2008/56/CE."I nuovi piani di monitoraggio sono stati emanati con il D.M. del 2 febbraio 2021 «aggiornamento dei programmi di monitoraggio coordinati per la valutazione continua dello stato ambientale delle acque marine», pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 23 febbraio 2021. Nella "Figura 47 Ubicazione dei siti di campionamento per la caratterizzazione delle comunità bentoniche di fondo mobile e di fondo duro a Nord della foce del Tevere" vengono indicati in giallo i transetti per il monitoraggio della Posidonia e dei fondi duri a Capo Linaro e Macchia Tonda. Invece, nel testo a pag 116-117 si riporta che "... a Nord sarà effettuato nella prateria di Capo Linaro, come controllo di eventuali impatti nell'area

di chiusura dell'UFCS; sempre a Nord n. 1 transetto sarà effettuato nella prateria localizzata nelle Secche di Torre Flavia". Relativamente ai tempi di monitoraggio della Posidonia viene riportato "... Nel dettaglio, la caratterizzazione della Posidonia oceanica verrà effettuata durante le fasi progettuali Fase 1 e Fase 3. Nel dettaglio: • Fase 1– Sarà effettuata n.1 campagna in n. 3 aree; • Fase 3 – Sarà effettuata n.1 campagna in n. 3 aree." Nella relazione ISPRA di Verifica di Ottemperanza del 2020 era stato riportato: "Si suggerisce di monitorare almeno una volta all'anno prima e durante i lavori e per almeno 5 anni dopo il termine dei lavori." Considerati i recenti scenari riportati da CMCC (pag. 17) per cui si evidenzia che "... In ogni caso, il materiale in sospensione e quello che precipita potrebbero avere potenzialmente un lieve impatto sulle biocenosi bentoniche, interessando prevalentemente le zone di deposizione a minore energia fino all'altezza di Macchiatonda. Il materiale in sospensione transita fino all'altezza di Capo Linaro e può interessare prevalentemente le biocenosi a Posidonia oceanica. ..." ma anche che "... Le variazioni morfologiche relative alla realizzazione dell'opera si concentrano nella zona limitrofa al nuovo porto estendendosi sino alle barriere a protezione delle spiagge di Focene. Ulteriori variazioni di minore entità sono state osservate sino a nord delle spiagge di Fregene..." , si consiglia di eseguire un monitoraggio dopo 2 anni e uno dopo 5 anni dalla fine dei lavori, poiché eventuali effetti potrebbero essere evidenti solo nel lungo periodo. Criticità residua:

b Relativamente al monitoraggio della Posidonia viene riportato nella figura 47 il transetto a Macchiatonda e nel testo in prossimità delle secche di Torre Flavia. Si raccomanda di effettuare il monitoraggio in prossimità di Torre Flavia (area più prossima all'opera) e, quindi, di correggere le restituzioni grafiche (in particolare la Figura 47). In base alle evidenze riportate nei commenti-considerazioni tecniche, relativamente a Posidonia oceanica si consiglia di eseguire un monitoraggio dopo 2 anni e uno dopo 5 anni dalla fine dei lavori, poiché eventuali effetti potrebbero essere evidenti solo nel lungo periodo. Inoltre si raccomanda di aggiornare il testo ai piani di monitoraggio emanati con il D.M. del 2 febbraio 2021 «aggiornamento dei programmi di monitoraggio coordinati per la valutazione continua dello stato ambientale delle acque marine», pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 23 febbraio 2021.

6. Caratterizzazione dei principali corsi d'acqua rilevanti ai fini della valutazione degli input fluviali: Il Proponente risponde in modo parzialmente esaustivo alla richiesta di approfondimento dei corpi idrici interessati dal monitoraggio previsto ai fini della valutazione degli input fluviali al bacino portuale e dei metodi utilizzati per l'analisi degli indicatori scelti, in quanto non sono riportate le motivazioni che hanno portato ad escludere la fase di cantiere nelle attività di monitoraggio. Inoltre, non risulta chiaro se le attività di monitoraggio sono previste anche durante le "condizioni di piena" dei corpi idrici indagati. Criticità residua:

a Alla luce delle considerazioni suddette, si ritiene necessario che il proponente valuti la possibilità di prevedere un monitoraggio anche nella fase 2 (Fase di cantiere) e chiarisca se le "condizioni di piena" possano essere considerate nella scelta dei periodi in cui attuare le attività di monitoraggio previste.

7. Modelli numerici: quanto al recepimento delle osservazioni del Documento "RTSIA Verifica Ottemperanza PMA Fiumicino novembre 2020" (di seguito ISPRA-2020):

rispetto alla necessità di verificare che i risultati delle attività di validazione dei modelli siano adeguati o ad impostare un piano di revisione del sistema qualora la validazione mostri risultati non accettabili, non permangono criticità;

quanto alla previsione dell'utilizzo di una risoluzione spaziale maggiore nelle aree di maggior interesse ed in particolare nell'area del bacino portuale, laddove non è dettagliata nel piano alcuna attività di monitoraggio specifica che possa permettere di validare adeguatamente il modello con riferimento a queste aree di maggior interesse, carenza cui si somma l'utilizzo di un modello per la simulazione del moto ondoso non specificatamente pensato per le aree interne ai bacini portuali, che necessita di un'adeguata e dettagliata attività di validazione, non permangono criticità;

quanto al sistema modellistico che prevede anche un modulo per la simulazione dei fenomeni di trasporto e diffusione di inquinamento batterico ai fini di valutare l'impatto dell'opera sulle acque di balneazione, le cui attività sono previste tuttavia a partire dalla Fase 2, oltre al ruolo del traffico navale come potenziale sorgente di impatto sulle acque di balneazione, servirebbe però dare opportuno risalto, tra gli scarichi citati in maniera generica, ai possibili effetti di deviazione del plume fluviale del Tevere che le strutture da realizzare potrebbero causare, non permangono criticità;

riguardo all'utilizzo come linea di riva nel modello la linea di riva iniziale (Fase 0) quella prodotta da Copernicus "<https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-hydro>" integrata e modificata con altri dati bibliografici, non meglio indicati, rappresentando che la linea di costa Copernicus, appartiene a un prodotto non validato e aggiornata all'anno 2012, alla luce della risposta del proponente detta fonte di dati verrà integrata con dati aggiornati provenienti da immagini satellitari ad altissima risoluzione (Sentinel e LandSAT) e da foto aree laddove disponibili. Criticità residua:

a rimane la necessità di verificare l'accuratezza degli strati osservativi utilizzati in relazione alle dimensioni caratteristiche delle variazioni osservate;

rispetto alla finalità di garantire una corretta individuazione dei possibili impatti significativi che l'attuazione del nuovo PRP potrebbe avere sull'ambiente con l'implicazione di verificare se la serie di simulazioni che anticiperanno la suddetta fase sperimentale, così come gli scenari di simulazione per valutare l'impatto sul sistema morfodinamico a medio e lungo periodo, abbiano previsto un'analisi dello stato di fatto aggiornato con gli interventi già eseguiti in seguito ai mutati step attuativi subentrati, dal 2015 ad oggi, nel vigente PRP, non permangono criticità residue, osservando tuttavia, che durante ciascuna fase del monitoraggio si dovrà valutare l'opportunità di rimodulare la strategia di campionamento in seguito alla verifica delle risultanze modellistiche utilizzate per supportare le considerazioni sulle ipotesi di impatto formulate nel doc. PEM-2021;

riguardo agli scenari di dispersione durante il dragaggio, non permangono criticità residue, segnalando tuttavia l'utilità di giustificare la scelta di elaborare il materiale in sospensione al termine della simulazione escludendo maggior significatività di diversi istanti o diverse rielaborazioni integrate nel tempo;

quanto alla necessità di fare maggior riferimento a precedenti studi e riferimenti bibliografici nella zona, segnala ISPRA che non è stato possibile valutare la risoluzione della criticità a causa di irreperibilità della documentazione allegata al documento a_10h_Mon_M_13_Prot_5368-2021_02. Criticità residua:

b fare maggior riferimento a precedenti studi e riferimenti bibliografici nella zona.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- la Commissione, in relazione ai punti a)-j) della riportata condizione n. 10:

- a) ritiene che la condizione di cui al presente punto a) sia da considerarsi ottemperata sulla base di quanto riportato dal Proponente e del Parere di ARPA Lazio, che rappresenta che la stazione di monitoraggio "Fiumicino Porto", gestita in conformità al D.Lgs. 155/2010 e s.m.i., risulta operativa dal mese di gennaio 2016 e che i dati acquisiti vengono diffusi sul sito internet dell'Agenzia e utilizzati nell'ambito della valutazione dello stato di qualità dell'aria redatta annualmente in accordo al medesimo decreto citato, pubblicata sul sito web dell'Agenzia e trasmessa alla Regione;
- b) ritiene che la condizione di cui al presente punto b) sia da considerarsi ottemperata, dal momento che il Proponente fa presente che l'approvvigionamento idrico, caratterizzato in sede di progettazione preliminare e definitiva sia tipologicamente che quantitativamente, a conclusione della Progettazione esecutiva della Darsena Pescherecci è stato formalizzato tramite richiesta di attivazione del servizio all'ACEA ATO 2 presentando "Autocertificazione per la richiesta di preventivazione per nuovo allacciamento idrico/fognario" (Modulo AH), a valle della quale è stato anche esperito un sopralluogo per verificare l'ubicazione della cabina tecnologica così come prevista dal progetto stesso;
- c) ritiene che la condizione di cui al presente punto c) sia da considerarsi ottemperata, dal momento che il Progetto esecutivo della Darsena Pescherecci comprende dichiaratamente anche l'impianto di raccolta delle acque di prima pioggia;
- d) prende atto che Darsena Pescherecci non comprende aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito dei mezzi e materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D.Lgs. 152/2006;
- e) ritiene che la condizione di cui al presente punto e) sia non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, non attenendo alla stessa ed essendo l'ottemperanza rimandata alla fase di esercizio della darsena;
- f) ritiene che la condizione di cui al presente punto f) sia non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, non attenendo alla stessa ed essendo l'ottemperanza rimandata alla fase di esercizio della darsena;
- g) ritiene che la condizione di cui al presente punto g) sia da considerarsi non ottemperata in quanto la stessa prevede espressamente che i richiesti Piani e Programmi debbano essere predisposti in sede di progettazione esecutiva; quanto al Piano di Sicurezza per il quale il Proponente rappresenta che la sua redazione spetta ai concessionari ex artt. 16 e 18 del Codice della Navigazione, ritiene che sia comunque onere del Proponente accertare che il titolare concessionario provveda alla sua redazione, sottoponendo in sede di verifica di ottemperanza il documento predisposto dal medesimo soggetto;
- h) ritiene che la condizione di cui al presente punto h) sia da considerarsi ottemperata, con la necessità di affinare il Piano alle osservazioni residue di ISPRA sopra riportate, avendo il Proponente provveduto, con modalità e tempi concordati con ISPRA medesima, avvalendosi inoltre della convenzione scientifica con la Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), cui afferiscono università italiane e straniere ed enti di ricerca, a redigere il Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica ponendo attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera, sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido;
- i) ritiene che la condizione di cui al presente punto i) sia da considerarsi ottemperata per la fase ante operam del richiesto monitoraggio, attività che dovrà essere protratta fino

alla fase di esercizio delle opere, visto che sulla base della Convenzione Quadro AdSP/ARPA Lazio del 2009, rinnovata l'11/12/2018 "per il quinquennio 2019-2023 o sino all'occorrenza dettata dalle verifiche di ottemperanza ed attuazione delle prescrizioni" sono stati eseguiti campionamenti per le stagioni balneari 2021 e 2022, come da attestazione di ARPA Lazio, Dipartimento Stato dell'Ambiente - Servizio Monitoraggio delle Risorse Idriche - Unità Risorse Idriche di Roma, che ha precisato che le acque analizzate sono risultate idonee alla balneazione, in conformità ai limiti del D.Lgs 116/08 per E. coli ed Enterococchi intestinali;

- j) ritiene che la condizione di cui al presente punto j) sia non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, essendo l'ottemperanza rimandata alle successive fasi realizzative e agli esiti dei monitoraggi di cui ai punti h) e i);

VALUTATO che

la condizione n. 10 sia da ritenersi:

la n. 10a) ottemperata;

la n. 10b) ottemperata;

la n. 10c) ottemperata, limitatamente alle opere oggetto del presente stralcio progettuale;

la n. 10d) non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;

la n. 10e) non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, attenendo alla fase di esercizio della darsena;

la n. 10f) non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, attenendo alla fase di esercizio della darsena;

la n. 10g) non ottemperata, ma ottemperabile, in quanto la stessa prevede espressamente che i richiesti Piani e Programmi debbano essere predisposti in sede di progettazione esecutiva, incluso il Piano di Sicurezza in quanto, sebbene la sua redazione spetti ai concessionari ex artt. 16 e 18 del Codice della Navigazione, rimane onere del Proponente accertare che il titolare concessionario provveda alla sua redazione, sottoponendolo in sede di verifica di ottemperanza;

la n. 10h) ottemperata, con la necessità di affinare il Piano alle osservazioni residue di ISPRA;

la n. 10i) ottemperata per la fase ante operam del richiesto monitoraggio delle acque di balneazione, attività che dovrà proseguire in corso d'opera e post operam;

la n. 10j) non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, essendo l'ottemperanza rimandata alle successive fasi realizzative e agli esiti dei monitoraggi di cui ai punti h) e i) della medesima condizione n. 10;

Per quanto riguarda la condizione n. 11:

RILEVATO che

- il contenuto della condizione n. 11 è il seguente:

“in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, l'Autorità Portuale dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un Piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16/03/1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei recettori sensibili intervenendo in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del DPCM 14/11/1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai recettori sensibili maggiormente spostati. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un Piano di monitoraggio che dovrà anche prevedere la predisposizione di una idonea banca dati che l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili”;

- dal testo della condizione del D.VIA n. 7/2010 si evince che l'avvio della verifica di ottemperanza è in corso d'opera e in esercizio, per la prima parte della condizione, e nella fase ante operam per la parte finale; ente coinvolto ARPA Lazio;

CONSIDERATO che

- la *“Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali”* (168PGT01-DL-RPT-05900-00R03) informa che l'AdSP ha sottoscritto l'Addendum 5 alla Convenzione quadro con ARPA Lazio, concernente il monitoraggio del clima acustico degli ambiti portuali e periportuali di Fiumicino. ARPA Lazio esegue a decorrere dal 2019 il monitoraggio specifico, in conformità a quanto stabilito dal D.M. 16/03/1998 e dal DEC VIA 7/2010. L'attività da svolgere consiste in:
 - • Il monitoraggio acustico mediante posizionamento di stazioni di misura negli ambiti portuali e periportuali;
 - • L'elaborazione ed analisi dei dati (andamenti orari del LAeq, medie diurne e notturne, medie mensili e annuali);
 - • Il confronto dei valori di LAeq con i limiti imposti dalla Classificazione acustica Comunale.

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

tecniche sul monitoraggio acustico del 2019, del 2020 (1 e 2 semestre) sono fornite in allegato al Rapporto di ottemperanza.

CONSIDERATO che:

- ARPA Lazio, Dipartimento Stato dell'Ambiente - Servizio Qualità dell'aria e monitoraggio ambientale degli agenti fisici - Unità aria e agenti fisici di Roma, con nota prot. 47182 del 06/07/2022 acquisita al prot. CTVA n. 4563 del 06/07/2022, fa presente che in data 20/02/2009, l'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale ha stipulato una Convenzione Quadro con ARPA Lazio. La Convenzione nonché i relativi Addenda sono stati rinnovati per il quinquennio 2019-2023 e prevedono:
 - il monitoraggio del rumore presso il porto di Fiumicino secondo le indicazioni del Decreto VIA n.7/2010.
 - il monitoraggio acustico mediante posizionamento di stazioni di misura negli ambiti portuali e periportuali;
 - l'elaborazione ed analisi dei dati (andamenti orari del LAeq, medie diurne e notturne, medie mensili e annuali);
 - il confronto dei valori di LAeq con i limiti imposti dalla Classificazione acustica Comunale.

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

L-Agenzia rimane in attesa che l'Autorità Portuale comunichi l'avvio della fase di progettazione esecutiva e dell'invio della bozza del piano di monitoraggio della fase cantiere in modo da poterla concordare secondo quanto previsto dalla prescrizione 11 del Decreto VIA n.7/2010.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- si ritiene che la condizione sia da considerarsi ottemperata nella prima parte che richiede di eseguire periodici monitoraggi dei livelli acustici, essendo state individuate due postazioni per la misurazione del clima acustico degli ambiti portuali e periportuale e prodotte le Relazioni tecniche sul monitoraggio acustico del 2019 e del 2020 (1 e 2 semestre), ma non ottemperata allo stato, ma ottemperabile, nella seconda parte, dal momento che ARPA Lazio segnala che alla data del 06/07/2022 è in attesa che il Proponente comunichi l'avvio della fase di progettazione esecutiva e invii la bozza del piano di monitoraggio della fase cantiere, in modo da poterla concordare secondo quanto previsto dalla prescrizione 11 del Decreto VIA n.7/2010;

VALUTATO che

la condizione n. 11 sia da ritenersi ottemperata nella prima parte che richiede di eseguire periodici monitoraggi dei livelli acustici, ma non ottemperata allo stato, ma ottemperabile, nella seconda parte che richiede che il Proponente elabori in fase di progettazione esecutiva il piano di monitoraggio secondo quanto richiesto dalla condizione;

Per quanto riguarda la condizione n. 14:

RILEVATO che

- il contenuto della condizione n. 14 è il seguente:

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

- dal testo della condizione del D.VIA n. 7/2010 si evince che il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza è prima dell’avvio dell’esercizio; nessun ente coinvolto;

CONSIDERATO che

- la “Relazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali” (168PGT01-DL-RPT-05900-00R03) fa presente che sebbene la prescrizione si riferisca all’assetto infrastrutturale definitivo, nel 2013 l’AdSP ha incaricato la Motonavi Andes Negrini Soc. Coop. di predisporre lo Studio delle condizioni di fattibilità per l’istituzione di un regolare servizio di navigazione sul fiume Tevere inferiore per il trasporto pubblico di persone. Tra i pareri favorevoli nella Conferenza di servizi di approvazione, quello dell’Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo (ARDIS) contiene l’indicazione di “suddividere il campo delle proposte di intervento in tre fasi riguardanti le opere a breve termine, aventi lo scopo di rendere subito agibile e percorribile la via navigabile, opere a medio termine, aventi lo scopo di garantire la navigazione in modo permanente, ed opere di manutenzione per il mantenimento della via”. L’Autorità di Bacino del Fiume Tevere ha espresso un parere di compatibilità sul citato Studio di Fattibilità evidenziando come la navigazione del Tevere sia ritenuta un obiettivo strategico di numerosi strumenti di pianificazione territoriale, in particolare del “PSS – Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce” redatto ai sensi della L. 183/89 ed approvato con DPCM del 03/03/2009. Il MIBACT, le Sovrintendenze competenti e la Direzione Regionale concordano sull’opportunità della navigazione del fiume Tevere a scopi turistici. Nei pareri resi è evidenziata la necessità di rendere la navigazione fluviale fruibile da tutti i turisti, non solo dai crocieristi, ma anche da coloro che da Roma intendano recarsi a Fiumicino. I punti di attracco dovranno essere ciascuno pensato in relazione al contesto di appartenenza, indicazione condivisa anche dal Comune e dalla Provincia di Roma. Nel 2021, proprio per ottemperare alle prescrizioni impartite dai Soggetti competenti nell’ambito della Conferenza di servizi sopra richiamata, è stata predisposta la Revisione 1 del suddetto Studio.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- si ritiene che la condizione sia da considerarsi ottemperata, avendo il Proponente predisposto lo Studio delle condizioni di fattibilità, ulteriormente implementato nel 2021 sulla base dei pareri resi dagli enti competenti in sede di Conferenza dei Servizi;

VALUTATO che

la condizione n. 14 sia da ritenersi ottemperata;

La Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza, **limitatamente allo stralcio "Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino – Progetto esecutivo - I Lotto Funzionale - I Stralcio – "Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere"**, alle condizioni di cui alla lett. A) nn. 2, 3, 4, 5, 10, 11 e 14 del D.VIA n. 7/2010 relativo al progetto "Variante al Piano Regolatore Portuale del porto di Fiumicino", la cui istruttoria tecnica è affidata alla Commissione con il coinvolgimento dell'ARPA Lazio per la condizione lett. A) n. 10 e di ISPRA per la condizione lett. A) n. 10 punto h), come disposto dalla Div. V con la nota di rettifica prot. n. 155081/MITE del 09/12/2022:

- **la condizione n. 2 è allo stato non ottemperata, ma ottemperabile prima dell'avvio dei lavori, limitatamente alle opere oggetto del presente stralcio progettuale, previa revisione della progettazione esecutiva della viabilità di accesso al cantiere, in ossequio alle prescrizioni contenute nel verbale conclusivo della Conferenza di Servizi del 21/12/2021;**
- **la condizione n. 3 è non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**
- **per la condizione n. 4:**
 - la n. 4a) è ottemperata;**
 - la n. 4b) è ottemperata;**
 - la n. 4c) è non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**
 - la n. 4d) è non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**
 - la n. 4e) è ottemperata;**
 - la n. 4f) è non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**
 - la n. 4g) è ottemperata unicamente nella parte che richiede la progettazione di idonei sistemi di illuminazione, non ottemperata rispetto agli interventi di installazione di opportuna segnaletica e barriere per evitare la caduta in mare di pedoni e veicoli, ma ottemperabile purché in sede di progettazione esecutiva e non rimandando gli interventi alla fase di esercizio, come dichiarato dal Proponente;**
 - la n. 4h) è ottemperata;**
 - la n. 4i) è ottemperata;**
- **la condizione n. 5 è ottemperata, per lo stralcio progettuale in esame, ribadendo che misure di mitigazione e i relativi presidi dovranno essere integralmente recepiti come "Norme Ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative, come richiesto dalla condizione ambientale;**
- **per la condizione n. 10:**

- la n. 10a) è ottemperata;**
 - la n. 10b) è ottemperata;**
 - la n. 10c) è ottemperata, limitatamente alle opere oggetto del presente stralcio progettuale;**
 - la n. 10d) è non ottemperata e non ottemperabile per lo stralcio progettuale, in quanto attiene alle fasi successive del progetto di variante del PRP;**
 - la n. 10e) è non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, attenendo alla fase di esercizio della darsena;**
 - la n. 10f) è non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, attenendo alla fase di esercizio della darsena;**
 - la n. 10g) è non ottemperata, ma ottemperabile, in quanto sebbene la redazione del Piano di Sicurezza spetti ai concessionari ex artt. 16 e 18 del Codice della Navigazione, rimane onere del Proponente accertare che il titolare concessionario provveda, sottoponendo il Piano in sede di verifica di ottemperanza;**
 - la n. 10h) è ottemperata, con la necessità di affinare il Piano alle osservazioni residue di ISPRA;**
 - la n. 10i) è ottemperata per la fase ante operam del monitoraggio delle acque di balneazione, attività da proseguire in corso d'opera e post operam;**
 - la n. 10j) è non ottemperata e non ottemperabile in questa fase progettuale, con ottemperanza rimandata alle fasi realizzative e agli esiti dei monitoraggi di cui ai punti h) e i);**
-
- **la condizione n. 11 è ottemperata nella parte che richiede di eseguire periodici monitoraggi dei livelli acustici, ma non ottemperata allo stato, ma ottemperabile, nella parte che richiede l'elaborazione in fase di progettazione esecutiva del piano di monitoraggio secondo quanto richiesto;**
 - **la condizione n. 14 è ottemperata.**

La coordinatrice della Sottocommissione Via

Avv. Paola Brambilla