



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: [ID: 9586] Opere Strategiche per il porto di Civitavecchia - 2° stralcio. Nuovo accesso al bacino storico - Collegamento tra il Molo Vespucci e l'Antemurale Colombo - Adeguamento Tecnico Funzionale. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

In data 9/03/2023, con nota acquisita al prot. n. 36120/MITE del 10/03/2023, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2-h, denominata: *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”*, con specifico riferimento al punto 11 dell'Allegato II alla Parte II D.Lgs. 152/2006: *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate”*.

Lo sviluppo dell'Hub portuale di Civitavecchia ha seguito un articolato processo di pianificazione e progettazione unitario, avviato negli anni '90 e tutt'ora in corso.

Con Delibera n. 121 del 21/12/2001, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.), avendo riconosciuto il ruolo strategico del Porto di Civitavecchia per lo sviluppo nazionale dei trasporti, ha incluso l'“Hub portuale di Civitavecchia” nel primo Programma di Infrastrutture Strategiche, ai sensi della Legge 21/12/2001, n. 443.

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

Il progetto preliminare delle suddette Opere Strategiche, è stato approvato dallo stesso CIPE con la delibera n. 103 del 20/12/2004 ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, successivamente all'acquisizione del parere di compatibilità ambientale in data 20/12/2003 della Commissione Speciale V.I.A., positivo con prescrizioni.

Il vigente Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia è stato sottoposto a procedura di VIA conclusa con decreto di compatibilità ambientale n. 4 del 9/02/2010, positivo con condizioni ambientali.

Il progetto oggetto del presente procedimento riguarda prevalentemente modifiche dimensionali di opere già previste nel PRP, e come dichiarato dal proponente, *“è funzionale al conseguimento degli obiettivi strategici riguardati dal vigente PRP, quali:*

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

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (<https://va.mite.gov.it/it-IT>) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104”* e relativi allegati.

Analisi e valutazioni

Come detto, il Piano Regolatore Portuale si pone l'obiettivo strategico generale di allontanare le attività commerciali dal porto storico, il quale sarà dedicato esclusivamente al diporto nautico. La riqualificazione del Porto Storico consentirà il recupero e la valorizzazione delle risorse storico-monumentali a favore della collettività e dei turisti che transitano nell'ambito portuale. In tal senso il piano recepisce le indicazioni pianificatorie e progettuali definite dalla cabina di regia costituita dall'Autorità Portuale, dal Comune di Civitavecchia e dalle Soprintendenze competenti per l'area storica.

Attualmente il porto di Civitavecchia è diviso in due macro aree:

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

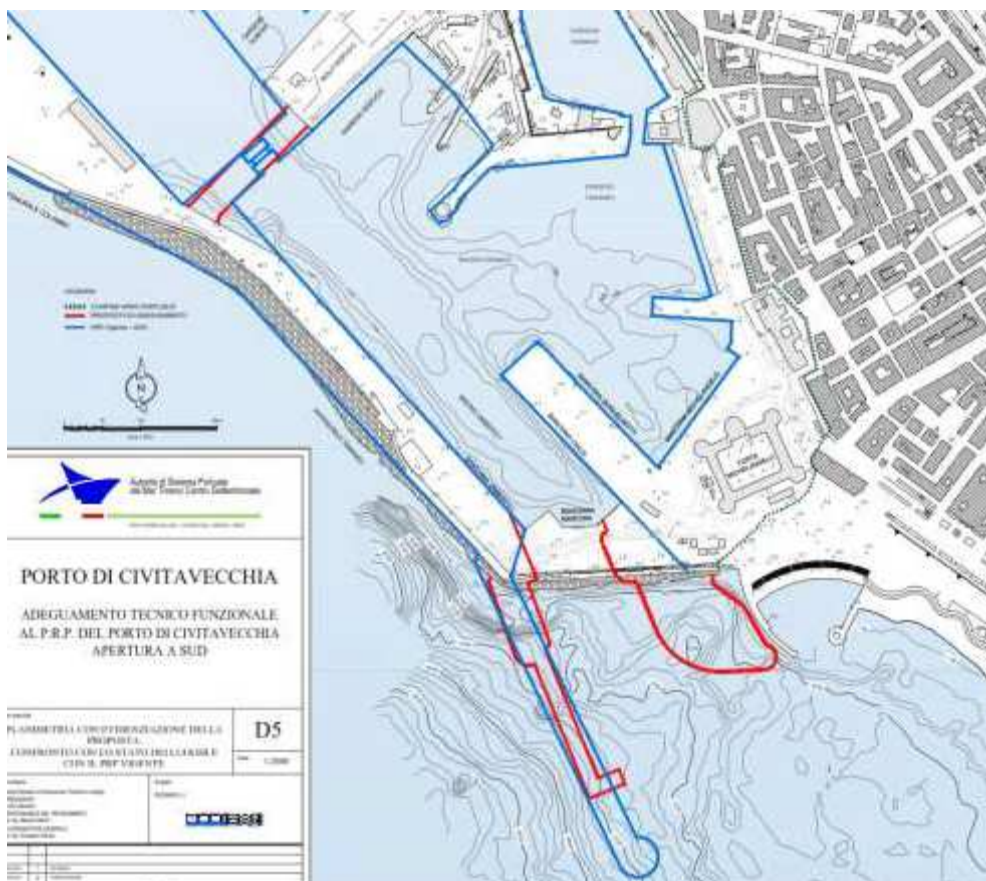
Le aree sono protette dall'Antemurale Cristoforo Colombo, che ha anche la funzione di terminal crociere.

Tra gli interventi previsti dal PRP, troviamo:

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

Il progetto oggetto della presente istruttori prevede, rispetto al PRP:

- una modifica non sostanziale dell'imboccatura portuale del nuovo accesso al bacino storico, e realizzazione di una vasca di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni, che esplica anche una funzione di attenuazione del moto ondoso residuale
- la realizzazione di un ponte di collegamento fisso tra l'Antemurale Colombo e il Molo Vespucci.



Area di intervento - In blu le previsioni del PRP. In rosso la proposta di ATF

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso con parere favorevole n. 71/22 del 4/10/2022, nel quale ha ritenuto che, trattandosi di “*modifiche non sostanziali*”, la proposta in argomento può essere ricondotta alla fattispecie degli adeguamenti tecnico funzionali.

Il proponente dichiara in proposito che “*Il ricorso procedimentale all’Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente PRP di Civitavecchia è assolutamente appropriato, in quanto, con ragionevole certezza scientifica, si può asserire che le soluzioni progettuali proposte, non alterando in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, sono compatibile con gli strumenti programmatici e con la vincolistica vigente, non adducono carichi tecnici ed ambientali addizionali e non determinano ulteriori impatti significativi sulle componenti ambientali in esame, rispetto a quanto appropriatamente valutato in sede di VIA [...] ma al contrario migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto in argomento*”.

a) Nuovo accesso al bacino storico e realizzazione di una vasca di contenimento

L'apertura a sud del porto di Civitavecchia, già prevista dal PRP e attualmente in fase di progettazione, porterà alla nascita di "due porti", uno per navi da diporto e maxi yacht ed un altro, più grande ed esteso verso nord, che continuerà a servire le navi da crociera, i traghetti e le navi commerciali. L'obiettivo principale, come detto, è quello di operare la separazione tra porto Storico e porto Commerciale.



Stato attuale dell'area Sud del porto

Gli interventi previsti dall'ATF sono i seguenti:

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



Nuovo accesso sud

L'opera foranea si estende per circa 310 metri dall'antemurale. L'opera sarà costituita da un rilevato, protetto lato mare e lato terra da una mantellata di opportuna pezzatura, sul quale sarà posto un muro paraonde in continuità con il muro dell'antemurale realizzato in cassoni cellulari fondati alla profondità di 13 metri s.l.m. su di uno scanno di imbasamento. Parte del materiale scavato potrà essere riutilizzato per il riempimento dei cassoni necessario per appesantire l'opera e renderla stabile.

La nuova imboccatura portuale sarà a sezione trapezoidale, e avrà una quota fondale di -8.5m s.l.m. e una larghezza variabile da circa 82 m sul fondo, fino a circa 97 m sul livello medio marino.

L'imboccatura sarà delimitata sul lato Ovest da una paratia di pali accostati e sul lato Est da una scogliera in massi naturali dotata di un muro paraonde.

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

I materiali derivanti dagli interventi di demolizione, salpamento ed escavo saranno così gestiti:

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

E' previsto, tra la vasca di contenimento e il molo a scogliera esistente che delimita la darsena della Marina di Civitavecchia, il mantenimento di un canale di larghezza minima pari a 15 m così da garantire la funzionalità dello scarico della rete fognaria delle acque bianche presente alla radice dell'antemurale.

b) Nuovo collegamento tra Antemurale e Molo Vespucci

Il nuovo collegamento viario tra il molo Vespucci e l'Antemurale Colombo, lungo circa 190 m, sarà realizzato mediante due distinte carreggiate affiancate, una a servizio della parte di antemurale ubicata a Nord e l'altra a servizio della parte ubicata a Sud.



Stato attuale

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

La soluzione progettuale scelta prevede un'opera a gettata in pietrame e materiale lapideo, che offre le maggiori garanzie dal punto di vista della sicurezza in caso d'urto di una nave, anche di elevate dimensioni. Gli effetti di un urto sull'opera potrebbero essere limitati ad un danneggiamento localizzato, senza conseguenze sulla stabilità globale dell'opera stessa e senza dover interrompere la funzionalità del collegamento dell'antemurale con la terraferma.

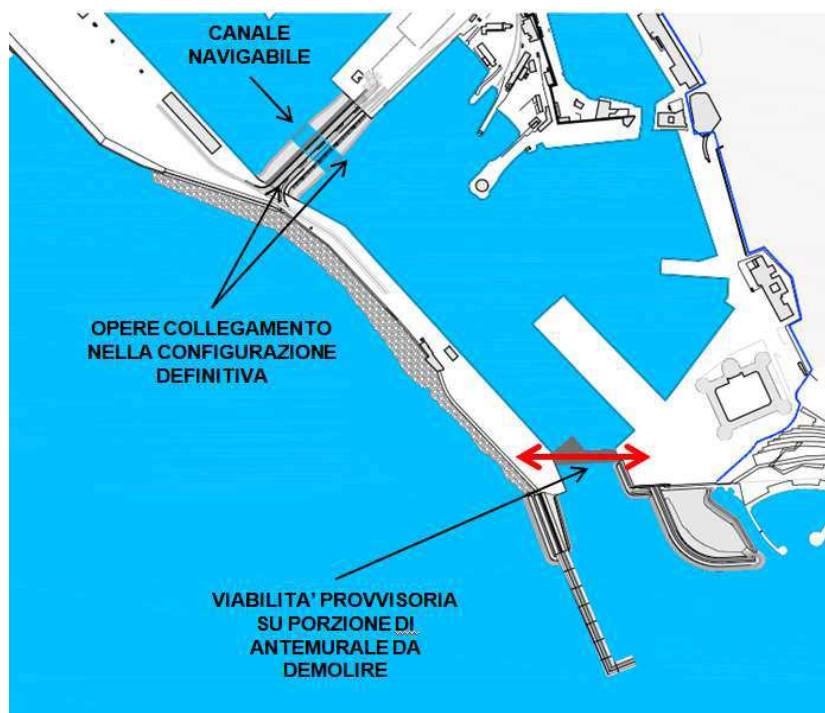
Nel complesso, la proposta di cui all'ATF prevede, rispetto alle previsioni del PRP vigente, un'estensione minore dell'area da dragare, e ad una profondità inferiore. Pertanto il quantitativo di materiale da dragare risulta ridotto di circa 260.000 m³.

Fase di cantiere

Al fine di minimizzare le interferenze tra le attività di cantiere e l'operatività del porto, i lavori sono stati suddivisi in tre fasi distinte:

- prima fase: realizzazione di tutti gli interventi compatibili con l'assetto attuale del traffico terrestre e marittimo
- seconda fase: gestione della fase di massima interferenza
- terza fase: completamento degli interventi.

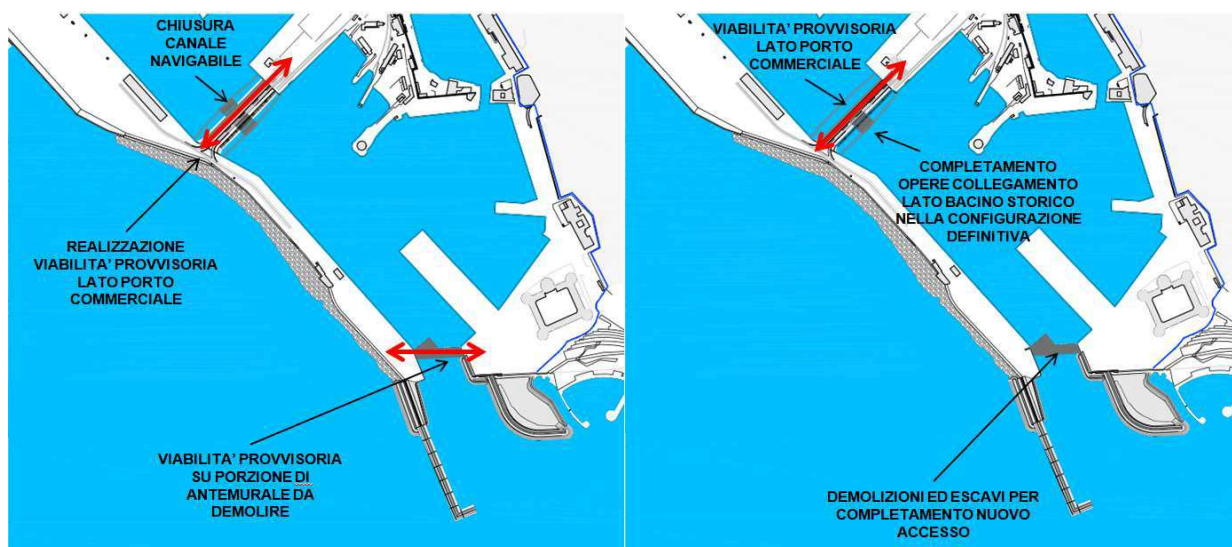
Nella prima fase, dalla durata stimata di 16 mesi, verrà garantito il transito terrestre tra il porto e l'antemurale sud tramite il radicamento, dove nel frattempo le lavorazioni riguarderanno le opere marittime esterne, la gran parte della nuova imboccatura e la vasca di colmata. Nel contempo verrà realizzata una parte del nuovo collegamento tra antemurale e Molo Vespucci, lasciando il settore centrale libero in modo da consentire l'accesso al bacino storico alle imbarcazioni che lo utilizzano.



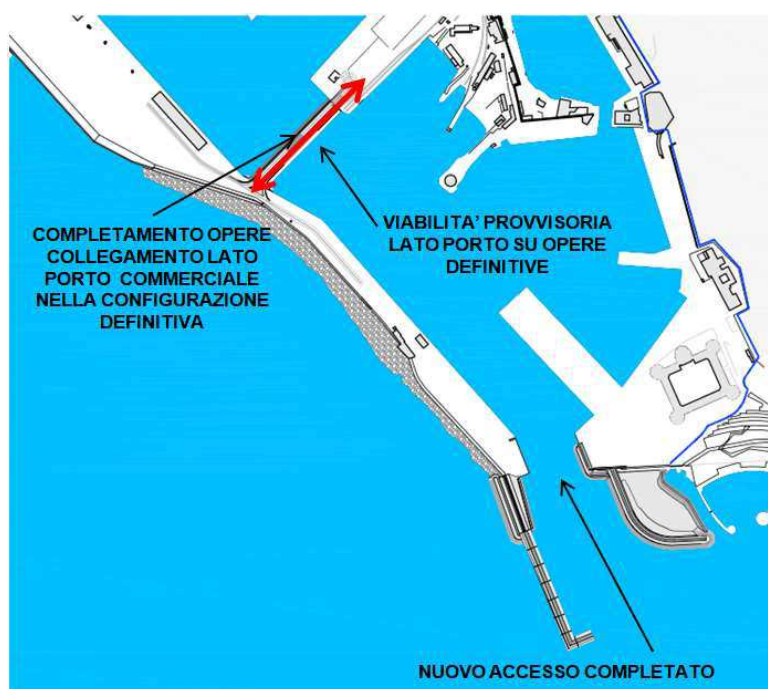
Prima fase

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

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



Seconda fase



Terza fase

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

Pertanto, la durata complessiva dei lavori è prevista in 20 mesi.

Impatti ambientali

Durante la **fase di cantiere** potrebbero verificarsi le maggiori emissioni dovute all'utilizzo dei mezzi, per le demolizioni e per gli scavi per la realizzazione del nuovo accesso al nuovo bacino storico e della vasca di contenimento. Al fine di minimizzare l'emissione di inquinanti e le interferenze con le attività portuali, le opere di demolizione e di scavi saranno suddivise in due fasi temporali distinte.

Durante la fase di cantiere è prevista l'attuazione di un Piano di monitoraggio della qualità dell'aria e del clima acustico, in ottemperanza a quanto prescritto dai provvedimenti autorizzativi già adottati.

Per quanto riguarda la componente atmosfera, saranno adottati comuni accorgimenti volti a contenere il sollevamento e la dispersione delle polveri (umidificazione del materiale durante l'eventuale fase di carico sui mezzi di trasporto, utilizzo di teli per coprire il carico dei mezzi di trasporto di materiale sciolto, lavaggio delle ruote dei mezzi di trasporto prima di lasciare l'area di intervento).

Le attività di cantiere, le cui aree saranno opportunamente perimetrate e recintate, si svolgeranno in modo da non gravare sulla viabilità locale.

A proposito della componente rumore, la realizzazione delle opere in progetto ed il loro esercizio, comporteranno uno "spostamento" verso nord dei livelli acustici generati dall'attività portuale, in aree quindi poco densamente urbanizzate e caratterizzate da estrema scarsità di ricettori abitativi. Il proponente precisa che, in base ai rilevamenti effettuati nell'arco temporale 2013-2021, grazie all'ATF in argomento, la zona urbana del centro storico beneficerà di una ulteriore riduzione della pressione sonora, visto il decongestionamento degli ambiti portuali e peri-portuali prossimi all'abitato.

Saranno adottati mezzi e macchinari conformi alle più recenti normative e sottoposti ad adeguata manutenzione consentirà di tenere sotto controllo eventuali superamenti.

Il proponente precisa che *"Eventuali misure mitigative potranno essere adottate qualora durante le fasi di cantiere ed esercizio degli interventi di cui alla presente proposta di ATF, si rilevino impatti addizionali oltre quanto già appropriatamente valutato in sede di VIA"*, quali:

- delimitazione delle aree di cantiere con barriere fonoassorbenti;
- sarà evitata la sovrapposizione di lavorazioni ad alta emissione acustica;
- utilizzo di barriere acustiche mobili in prossimità delle lavorazioni più rumorose e degli insediamenti dei ricettori individuati.

Suolo e sottosuolo, e ambiente idrico: la gestione dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni è stata diversificata in base alla natura dei materiali stessi e agli esiti delle caratterizzazioni, sfruttando al meglio l'utilizzo della vasca di contenimento, al fine di minimizzare il ricorso al conferimento in discarica.

Durante la fase di cantiere, al fine di limitare il rischio di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, le stesse saranno conservate in luogo idoneo, che consenta il recupero di eventuali sversamenti, e le lavorazioni svolte adoteranno opportune tutele (teli impermeabili ed altri dispositivi per il contenimento della diffusione e dispersione di inquinanti a terra).

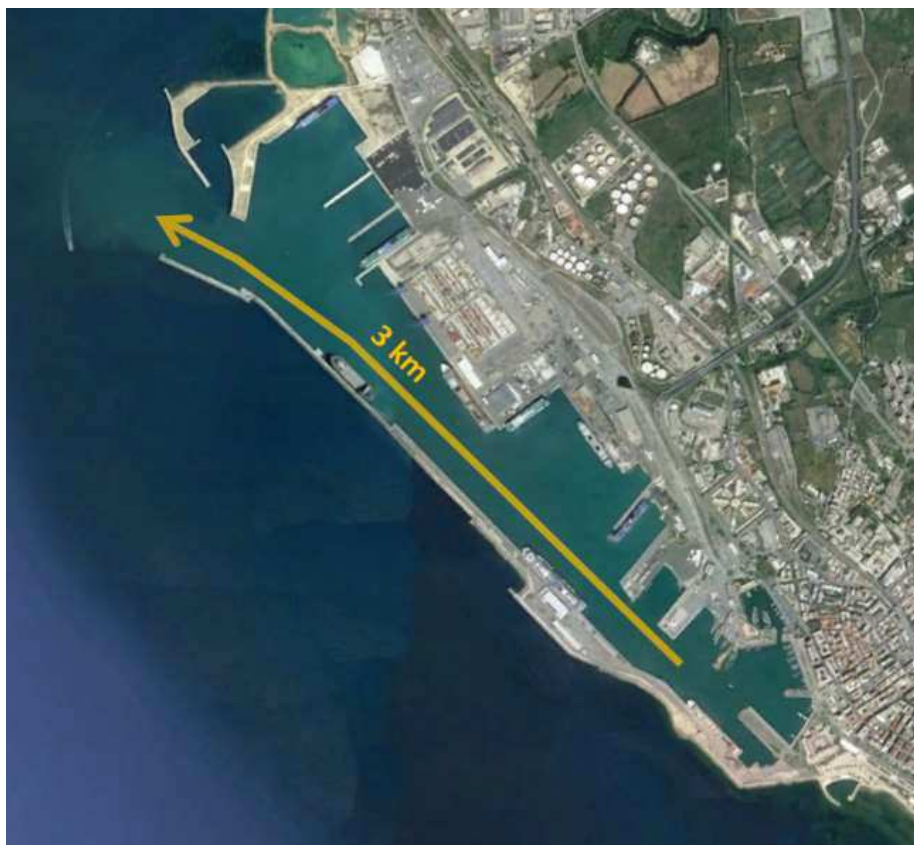
I mezzi di cantiere che effettueranno le operazioni di escavo in mare, al fine di evitare la dispersione di eventuali sversamenti accidentali, saranno equipaggiati con panne galleggianti dotate di gonne e di dispositivi di protezione ambientale.

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

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi marini: il tratto di costa interessato dalle opere è fortemente antropizzato, e l'area degli interventi di cui all'ATF è caratterizzata da un contesto urbano privo di vegetazione.

Sui fondali a nord e a sud di Civitavecchia, a partire da Punta Macchia Tonda fino a Punta S. Agostino, è presente un sistema di praterie di *Posidonia oceanica* impiantata prevalentemente su roccia con locali estensioni su fondi mobili o su matte. La continuità del sistema si interrompe per alcuni chilometri all'altezza di Civitavecchia.

Lo stato di benessere degli ecosistemi marini, con particolare riguardo alla *Posidonia oceanica*, sarà verificato e controllato attraverso un Piano di Monitoraggio Ambientale *ante operam*, in corso d'opera e *post operam*.



Distanza attuale tra l'imboccatura portuale ed il bacino storico

Per quanto riguarda la **fase di esercizio**, il proponente rappresenta che il progetto non introdurrà alcuna nuova funzione rispetto al PRP vigente.

Inoltre la realizzazione del nuovo accesso determinerà un sensibile miglioramento della qualità delle acque all'interno del bacino storico, in quanto consentirà uno scambio idrico più diretto ed efficace rispetto allo stato attuale (il bacino storico dista circa 3 km dall'odierna imboccatura).

Proseguirà anche nella fase di esercizio l'attività di monitoraggio prevista dal Piano di monitoraggio ambientale.

Al fine di valutare gli effetti dell'opera sulla morfologia della costa, è stato effettuato uno studio meteomarinario sul trasporto solido di sedimenti. Lo studio tiene conto dei seguenti elementi:

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

Lo studio conclude *“come nel tratto di costa in esame possa ritenersi nullo il flusso reale dei sedimenti trasportati dal moto ondoso e dalla corrente marina che potrebbe comportare problemi di interrimento per il porto storico”*.

Per quanto riguarda la vasca di contenimento, oltre alla funzione di contenere i materiali di risulta degli escavi e dei dragaggi, il piazzale è coerente con l'obiettivo posto dal PRP di valorizzazione delle risorse storico-monumentali. In particolare, il proponente ritiene che la vasca, essendo localizzata nelle vicinanze della Fortezza Michelangiola, contribuisce alla *“salvaguardia e valorizzazione dei resti archeologici e degli elementi monumentali nonché al recupero del complesso alla fruizione da parte della cittadinanza, con inserimento di attrezzature a carattere culturale e la razionalizzazione delle attività tradizionali”*.

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

L'area di progetto non ricade all'interno di aree naturali appartenenti alla Rete Natura 2000. Le più vicine sono il SIC IT6000005 “Fondali tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara” e il SIC IT6000006 “Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro. Ciò premesso l'incidenza del progetto può ritenersi invariata rispetto a quanto già valutato nel corso dei procedimenti già espletati.

L'area ricade all'interno della fascia di rispetto dei 300 metri ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a), del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite con la documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- è coerente con le previsioni del Piano regolatore portuale e con le funzioni individuate dallo stesso per l'area di intervento;
- prevede interventi che non si discostano, dal punto di vista dei rischi ambientali, rispetto alle attività che vengono comunemente svolte all'interno del bacino portuale di Civitavecchia;
- prevede, rispetto alle previsioni del PRP vigente, un'estensione minore dell'area da dragare, ad una profondità inferiore, e di conseguenza un quantitativo di materiale da dragare ridotto,

considerato e valutato che:

- saranno messe in atto il complesso di misure di mitigazione ambientale già presentate e approvate in fase di SIA del PRP;
- al fine di mitigare gli impatti delle lavorazioni, si prevede l'adozione di un parco mezzi conforme alla più recenti normative in materia di emissione;
- eventuali ulteriori misure mitigative potranno essere adottate qualora durante le fasi di cantiere ed esercizio, si rilevino impatti addizionali oltre quanto già appropriatamente valutato in sede di VIA;
- la gestione dei materiali di risulta dei dragaggi, scavi e demolizioni prevede l'adozione di ogni misura atta a prevenire la dispersione degli stessi nell'ambiente;
- garantirà uno scambio idrico più diretto ed efficace, e di conseguenza un miglioramento della qualità delle acque all'interno del bacino storico;
- è stato elaborato uno specifico "Piano di monitoraggio ambientale" che consentirà una accurata gestione degli specifici accorgimenti ambientali e di monitoraggio durante le fasi esecutive, e riguarderà in particolare anche le praterie di *Posidonia oceanica*;
- è stato effettuato uno studio meteomarinico sul trasporto solido di sedimenti che ha escluso alterazioni alla morfologia della costa;
- il progetto è localizzato all'interno di un ambito portuale antropizzato, e si trova a distanza significativa da aree sensibili;
- le opere sono coerenti con gli obiettivi del PRP di recupero e valorizzazione delle risorse storico-monumentali a favore della collettività e dei turisti che transitano nell'ambito portuale,

si ritiene che per le attività previste da "Opere Strategiche per il porto di Civitavecchia - 2° stralcio. Nuovo accesso al bacino storico - Collegamento tra il Molo Vespucci e l'Antemurale Colombo - Adeguamento Tecnico Funzionale", si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi ulteriori rispetto a quanto valutato nel corso dei procedimenti di valutazione ambientale già svolti sull'ambito portuale di Civitavecchia.

Pertanto si propone un provvedimento che escluda il progetto da ulteriori procedure di valutazione ambientale, fermo restando il rispetto delle condizioni ambientali poste con i precedenti provvedimenti di valutazione ambientale, ove applicabili.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per ulteriori "nulla osta" e/o autorizzazioni.

La Responsabile del procedimento

Arch. Claudia Pieri

