



***ISTANZA DI PROROGA DELLA PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE SUL PROGETTO
“PROGETTO DI RISTRUTTURAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO TURISTICO E PESCHERECCIO DI
SANTA MARINELLA, NEL COMUNE DI SANTA MARINELLA.”
Regione Lazio Det. G14610 del 16/10/2014***

Relazione Tecnico Ambientale

Indice

| | |
|--|-----------|
| 1. PREMESSA | 4 |
| 2. SINTETICA DESCRIZIONE DEL PROGETTO | 6 |
| 3. VERIFICA – CONFRONTO QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO DI VIA ED ATTUALE .. | 9 |
| 3.1. Aree sensibili o vincolate..... | 9 |
| 3.1.1. SIC/ZSC IT6000007 Fondali antistanti S. Marinella..... | 12 |
| 3.1.2. Piano di Assetto Idrogeologico ed Piano di Gestione del Rischio Alluvioni..... | 12 |
| 3.2. Principali strumenti di pianificazione..... | 25 |
| 3.2.1. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e Piano Territoriale paesistico (PTP) vigente | 25 |
| 3.2.2. Piano Regolatore Generale Comunale PRG | 27 |
| 3.2.3. Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio PCP | 28 |
| 4. VERIFICA – CONFRONTO QUADRO AMBIENTALE DI VIA ED ATTUALE | 29 |
| 4.1. Ambito territoriale di riferimento..... | 29 |
| 4.2. Inquadramento socioeconomico | 31 |
| 4.3. Inquadramento geologico e geomorfologico, idrografico ed idrogeologico..... | 32 |
| 4.4. Uso attuale dei suoli..... | 33 |
| 4.5. Atmosfera..... | 33 |
| 4.6. Inquadramento biotico ed ecosistema costiero | 33 |
| 4.7. Inquadramento paesaggistico: aspetti storico/architettonico/paesaggistici | 34 |
| 4.8. Rumore, vibrazioni..... | 34 |

Indice delle figure

Figura 1 stato attuale porto di Santa Marinella.....4

Figura 2 Planimetria di progetto con indicazione delle opere da realizzare6

Figura 3 fossi che sfociano a mare in prossimità del porto13

Figura 4 perimetro SIC IT6000007 inserito nel SIA 2010. NON più valido.....17

Figura 5 SIC/ZSC IT6000007 (in giallo Ingombro di massima ampliamento porto) Fondali antistanti S. Marinella. Fonte <https://www.minambiente.it/pagina/sic-zsc-e-zps-italia>18

Figura 6 Vincoli “decretati”. Fonte <http://www.sitap.beniculturali.it/>19

Figura 7 vincoli “ope legis”. Fonte <http://www.sitap.beniculturali.it/>.....20

Figura 8 fascia di rispetto dei centri storici – Castello Odescalchi. Fonte <http://www.regione.lazio.it/ptpr/PTPRB/>21

Figura 9 cartografia e legenda PAI inserite nel SIA 2010. NON più valide.....22

Figura 10 Piano di Assetto Idrogeologico. Area a pericolo di inondazione molto elevato. Aggiornamento 201523

Figura 11 Gestione del rischio alluvioni. Mappa di pericolosità e rischio24

Figura 12 TAV A PTPR.....25

Figura 13 TAV B PTPR.....26

Figura 14 PTPR e PT vigente con sovrapposizione progetto. estratto dal SIA § 2.7.....26

Figura 15 PRG Santa Marinella. Si noti la previsione di ampliamento portuale.....27

Indice delle tabelle

Tabella 1 consistenze edilizie.....8

Tabella 2 confronto PAI 2010- ATTUALE.....14

Tabella 3 iter Piano regionale della mobilità29

Indice degli allegati

- ALLEGATO 1. Pronuncia di compatibilità ambientale. Regione Lazio Det. G14610 del 16/10/2014
- ALLEGATO 2. Studio di Impatto Ambientale
- ALLEGATO 3. Sintesi non tecnica

1. PREMESSA

Il porto di Santa Marinella è situato a ridosso dell'abitato dell'omonimo comune, alle pendici del promontorio del castello, in una zona ridossata rispetto a Capo Linaro, propaggine nord dell'ampio golfo dell'area romana. Negli anni '60 è stato realizzato l'attuale bacino portuale, con un molo sopraflutto e un molo sottoflutto, per una capienza di 285 imbarcazioni.



Figura 1 stato attuale porto di Santa Marinella

L'11 febbraio 1975 è stato approvato dalla Regione Lazio il Piano Regolatore Generale di Santa Marinella nel quale è individuata l'area portuale, comprensiva di una zona di espansione dell'attuale porto.

In data 01/07/1991 la Porto Romano Spa ha presentato un'istanza per il rilascio della concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art 53 del Codice della Navigazione, ai fini di costruire e gestire il nuovo porto turistico, in conformità agli ampliamenti previsti nel P R G del Comune di Santa Marinella.

Nel 1998 la Regione Lazio, con Delibera del Consiglio Regionale del 491/1998, ha adottato il Piano dei Porti Regionale nel quale il porto di Santa Marinella è ricompreso nelle dimensioni di porto turistico e peschereccio di IV classe.

Nel 1998 la società Porto Romano Spa è divenuta concessionaria dell'attuale area portuale con Disposizione del Ministero dei Trasporti – capitaneria di porto di Civitavecchia, ai sensi dell'art. 53 del Codice della Navigazione.

In data 5 novembre 2003, con Decreto n. 71 di registro e 26 di repertorio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Compartimento marittimo di Civitavecchia, ha rilasciato alla Società Porto Romano Spa la Concessione demaniale per l'ampliamento del Porto. Tale Concessione è stata accordata a seguito del parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP., con voto n.436 del 15/12/1999, che ha visto l'espressione di pareri positivi di tutti gli enti interessati: Regione Lazio, Ministero Beni culturali, Ministero dei Trasporti, Agenzia delle Dogane, Ministero delle Finanze.

Il progetto di ampliamento portuale, approvato in Concessione demaniale, prevede l'ampliamento dello specchio d'acqua per 210.000 m² e la realizzazione di ulteriori 315 posti barca e 250 posti per nautica minore. Tale proposta progettuale, per quanto attiene le opere marittime e la zona portuale, è conforme alle prescrizioni espresse dai vari enti in sede di procedura di concessione demaniale ed è conforme alle previsioni dello strumento urbanistico comunale (si veda in proposito il §3.2.2 della presente).

Con istanza prot. n. 12616 del 13/01/2011 il Soggetto Proponente ha trasmesso alla Regione Lazio, Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale - Ufficio V.I.A., il "Progetto di ristrutturazione ed ampliamento del porto turistico e peschereccio di Santa Marinella", ai fini degli adempimenti previsti per l'espressione delle valutazioni sulla compatibilità ambientale adempiendo alle misure di pubblicità di cui al D.Lgs 152/06.

Con DETERMINAZIONE N. G14610 DEL 16/10/2014 pubblicata sul BURL- N. 6 del 20/01/2015 - la Regione Lazio - Direzione Regionale: INFRASTRUTTURE, AMBIENTE E POLITICHE ABITATIVE, Area: QUALITÀ DELL'AMBIENTE E VALUT. IMPATTO AMBIENTALE - ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale (ALLEGATO 1).

I lavori non sono mai iniziati pertanto si presenta istanza di proroga della pronuncia di compatibilità ambientale, in scadenza il giorno 20/01/2020.

Allo scopo di agevolare la valutazione si rappresenta che:

- Il contesto ambientale di riferimento è rimasto pressoché invariato dalla data di emissione del Decreto di VIA;
- Il quadro vincolistico è variato per la sola perimetrazione di SIC "Fondali antistanti Santa Marinella" (ampliato verso il porto) e per la classificazione di rischio idraulico (aree di interesse parzialmente

deperimtrate). In nessun caso le variazioni comportano notevoli impatti non già previsti (si rinvia ai § 3.1.1e 3.1.2 della presente);

- restano valide le prescrizioni in essere ed il relativo impegno di ottemperanza.

2. SINTETICA DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto riguarda l’ampliamento del porto attualmente esistente, attraverso il prolungamento del molo di sopraflutto, la realizzazione del molo di sottoflutto e della banchina di riva nonché l’infrastrutturazione del nuovo specchio acqueo con pontili galleggianti dedicati all’ormeggio delle imbarcazioni.

La configurazione proposta dal progetto proviene dalle indicazioni del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali ed è stata approvata dal Consiglio Superiore dei LL.PP. come già affermato precedentemente.

La nuova infrastruttura marittima, in linea generale è composta dai seguenti elementi:

- Il molo sopraflutto
- Il molo sottoflutto
- I pontili di attracco
- La banchina di riva.

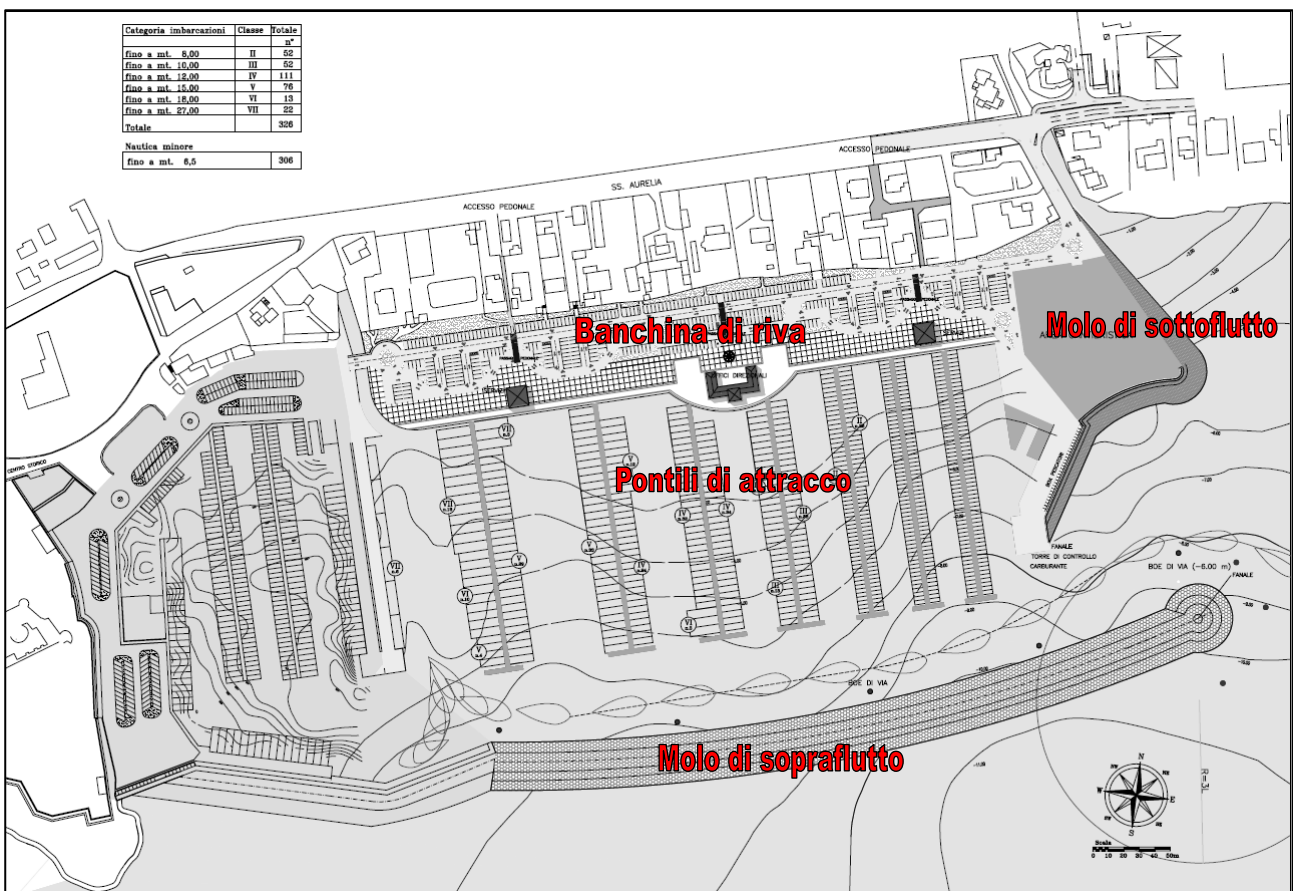


Figura 2 Planimetria di progetto con indicazione delle opere da realizzare

Il molo sopraflutto

Il molo sopraflutto è radicato sulla testata dell'esistente molo del porticciolo peschereccio e si sviluppa in direzione Sud-est per una lunghezza di 465,5 m su fondali compresa tra -7,00 e 9,00 m sul livello medio mare.

Il molo, per l'intera sua lunghezza non viene banchinato, ma sarà realizzato con una scogliera di massi naturali con una quota di sommità limitata, nel rispetto delle indicazioni prescritte dalla Soprintendenza ai Beni Ambientali e Architettonici del Lazio che, nell'intento di assicurare la visibilità dell'orizzonte marino e l'inserimento dell'opera nel paesaggio, ha disposto che detta quota di sommità non possa superare +4,00 m sul livello medio mare e la struttura debba essere realizzata con massi naturali di roccia.

In aderenza a quanto prescritto, il molo è realizzato a gettata di massi naturali con un nucleo di tout venant di cava, protetto sul lato esterno da mantellata di massi naturali di IIIa categoria.

Alla estremità della testata del molo sottoflutto è previsto lo spostamento dell'attuale stazione di rifornimento carburanti adiacente alla torre di controllo.

Il molo sottoflutto

Il molo sottoflutto presenta la configurazione planimetrica a martello. La motivazione principale della scelta di tale conformazione deriva da esigenze di natura idraulica-terrestre e fluviale. Lo scopo ultimo del piazzale e della relativa scogliera di protezione, tendenzialmente protesi verso est, è infatti quello di proteggere e salvaguardare lo sbocco a mare del fosso di Valle Semplice.

Tale conformazione costituisce, grazie alla sua morfologia, una protezione della foce dalle mareggiate: evita l'accumulo di depositi e consente di mantenere lo sbocco a mare sempre aperto.

Tale protezione è garantita anche in condizioni meteo-marine avverse, ciò assume particolare rilevanza se si tiene conto del fatto che gli eventi di pioggia che possono determinare criticità per il deflusso delle acque sono associati, in genere, a condizioni di mare particolarmente violente.

Gli studi meteo marini, condotti in sede di progettazione definitiva, confermano e supportano tali argomentazioni.

Sul piano strutturale anche il molo di sottoflutto è realizzato a gettata di massi naturali.

Alla radice del molo sottoflutto, in corrispondenza dell'ingresso est del porto, è localizzata l'area cantieristica con una superficie di circa 5000 m². La stessa sarà impiegata per operazioni di carena e piccole riparazioni delle imbarcazioni.

Il porto è già dotato internamente di una vasca travel lift per imbarcazioni fino a 30 t, nonché di una gru di alaggio e varo in grado di assolvere anche a situazioni di emergenza.

Al fine di dare continuità paesaggistica e funzionale al bacino portuale, la vasca travel lift a servizio del cantiere nautico è stata ora posizionata sul molo di sottoflutto verso l'esterno del bacino portuale, in una zona comunque protetta dall'agitazione ondosa dal riccio di testata del molo di sottoflutto stesso.

I pontili di attracco

Il progetto prevede l'attracco su pontili galleggianti ancorati su corpi morti e completi di doppia canalizzazione per i servizi. Ogni imbarcazione ormeggiata ha pertanto a disposizione un gruppo servizi per l'alimentazione idrica ed elettrica.

I pontili di attracco saranno del tipo galleggiante, della lunghezza media di circa 160 m simili ad i pontili già posti in opera nel porticciolo esistente e che hanno dato ottimi risultati di stabilità e di efficacia. I nuovi pontili consentiranno di offrire l'ormeggio a 599 imbarcazioni.

La banchina di riva

Da realizzarsi in avanzamento rispetto alla linea di costa attraverso la posa in opera di cassoncini e riempimento e tergo. Si configura come lo spazio a terra del porto, dedicato alle infrastrutture di servizio, al verde ed ai parcheggi.

L'area è articolata su tre fasce parallele longitudinali: la prima fascia corre lungo il muro di cinta delle costruzioni civili che si affacciano sul porto e rappresenta in primo luogo la sede dell'opera di messa in sicurezza idraulica dell'area del porto, così come approvata dall'ufficio regionale con il parere sopracitato, nonché una zona di distacco sistemata a verde prativo e arboreo; la seconda fascia è dedicata alla viabilità di scorrimento interno veicolare ed ai parcheggi.

La terza fascia lungo banchina è interamente pedonale, separata e protetta dalla fascia carrabile adiacente. Tutta la superficie delle aree a terra è infine corredata di servizi igienici localizzati in edifici servizi polifunzionali (wc, docce, spogliatoi, telefoni) disposti a distanza tra loro non superiore a 160 m così da poter servire uniformemente tutta l'area portuale.

Il progetto prevede, infine, la realizzazione degli edifici direzionali, commerciali e ricettivi così come specificato nel prospetto che segue:

Tabella 1 consistenze edilizie

| <u>EDIFICI DEL PORTO IN AMPLIAMENTO</u> | | Sup. coperta | Sup. utile lorda | Volume utile lordo |
|---|------------------------------|----------------|------------------|--------------------|
| | | m ² | m ² | m ³ |
| 1 | Locali commerciali | 182 | 182 | 728 |
| | Servizi igienici | 49 | 49 | 132 |
| 2 | Locali commerciali | 182 | 182 | 728 |
| | Servizi igienici | 49 | 49 | 132 |
| 3 | Uffici direzionali del porto | 413 | 427 | 1708 |
| 4 | Locali commerciali | 64 | 128 | 512 |
| | Torre di controllo | | 64 | 256 |

| | | | | |
|---|--|--------------|--------------|---------------|
| 5 | Locali commerciali | 264 | 264 | 1056 |
| 6 | Uffici e locali tecnici del cantiere nautico | 445 | 445 | 1779 |
| 7 | Edificio a destinazione turistica | 624 | 952 | 3047 |
| 8 | Chiesa | 38 | 38 | 151 |
| | SOMMA | 2.310 | 2.780 | 10.230 |

Il progetto prevede inoltre l'adeguamento della viabilità alle necessità dell'infrastruttura.

Pertanto, verranno riprogettati due svincoli stradali sulla SS. Aurelia che consentono l'accesso al Porto. Lo svincolo più a sud verrà realizzato tutto su aree a disposizione dell'Amministrazione Comunale, quello più a nord prevede l'acquisizione di alcune particelle private.

3. VERIFICA – CONFRONTO QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO DI VIA ED ATTUALE

3.1. Aree sensibili o vincolate

Con particolare riferimento alle aree sensibili il contesto ambientale risulta sostanzialmente invariato rispetto alla data di emissione della Pronuncia di compatibilità ambientale del porto, se non per due aspetti meritano trattazioni particolari:

- il SIC/ZSC IT6000007 Fondali antistanti S. Marinella;
- Il Piano di Assetto Idrogeologico ed il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni.

| Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>Breve descrizione²</i> |
| 1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. Zone costiere e ambiente marino | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 3. Zone montuose e forestali | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

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

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

| Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>Breve descrizione²</i> |
| 4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | SIC/ZSC IT6000007 Fondali antistanti S. Marinella (si vedano § 3.1.1, Figura 4, Figura 5) |
| 5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Zone a forte densità demografica | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Vincolo "decretato" [120374] (Figura 6) Vincolo "ope legis" fascia costiera (Figura 7). Vincolo fascia di rispetto centro storico (Figura 8) |
| 8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si vedano §3.1.2, Figura 9, Figura 10, Figura 11 |

| Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|--|-------------------------------------|--------------------------|--|
| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
| 12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <p><u>Zona sismica 3B</u></p> <p>Zona con <u>pericolosità sismica bassa</u>, che può essere soggetta a scuotimenti modesti.</p> <p>La sottozona 3B indica un valore di $a_g < 0,10g$</p> |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Area demaniale |

3.1.1. SIC/ZSC IT6000007 Fondali antistanti S. Marinella

La perimetrazione del sito è stata aggiornata (Figura 5) rispetto a quanto valutato in sede di VIA (Figura 4). La nuova perimetrazione ingloba anche le aree in concessione oggetto di ampliamento.

Inoltre, con Deliberazione 15 novembre 2016, n. 679 della Giunta regionale del Lazio, sono state adottate le misure di conservazione del sito finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) e DPR 357/97 e s.m.i.

Benché in sede di VIA il progetto risultasse esterno al SIC fu comunque espletata la **Verifica di Incidenza, che si concluse con parere favorevole della Regione Lazio – AREA CONSERVAZIONE NATURA E OSSERVATORIO REGIONALE PERL’AMBIENTE - prot. n. 143634 del 04/04/2011**. Detto costituisce parte integrante del decreto di VIA (ALLEGATO 1 alla presente) e quindi **si conferma l’impegno all’ottemperanza alle condizioni ambientali ivi espresse**, tenendo inoltre in debita considerazione le citate misure sito specifiche della ZSC.

3.1.2. Piano di Assetto Idrogeologico ed Piano di Gestione del Rischio Alluvioni

La legge n. 183/1989 (Riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo) ha identificato nel “bacino idrografico” l’ambito territoriale di riferimento della difesa del suolo e suddiviso il territorio italiano in bacini idrografici nazionali, interregionali e regionali. La Regione, in attuazione della legge 18 maggio 1989, n. 183, ha istituito, con deliberazione della Giunta regionale n. 3734 del 18 maggio 1991, l’*Autorità dei bacini regionali* disciplinata con la L.R. n.39/1996.

Fra le principali attività dell’Autorità dei bacini regionali si menzionano le seguenti:

- *Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) - (DCR n.17 del 04/04/2012)*
- *Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (Direttiva 2007/60/CE – D.Lgs. n.49/2010)*

Il **P.A.I.** è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale l’Autorità dei Bacini Regionali del Lazio **individua, nell’ ambito di competenza, le aree da sottoporre a tutela per la prevenzione e la rimozione delle situazioni di rischio, sia mediante la pianificazione e programmazione di interventi di difesa, sia mediante l’emanazione di norme d’uso del territorio.** Tale atto di pianificazione, i cui elaborati sono aggiornati alla data del 4/10/2011, è stato approvato con *Deliberazione del Consiglio Regionale n. 17 del 4/4/2012* (BUR n. 21 del 7/6/2012, S.O. n. 35).

La **Direttiva 2007/60/CE, relativa alla valutazione e alla gestione del rischio di alluvioni**, recepita nell’ordinamento italiano con il *Decreto Legislativo 23 febbraio 2010 n. 49*, pone agli enti competenti in materia di difesa del suolo, l’obiettivo di **mitigare le conseguenze per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l’ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali, derivanti da eventi alluvionali.**

I PAI, per la parte inerente la pericolosità idraulica, rappresentano il punto di partenza da cui prende origine tutto il lavoro di mappatura della pericolosità e rischio alluvionale secondo i requisiti richiesti dalla direttiva 2007/60/CE.

L'area regionale Difesa del suolo e mitigazione rischio idrogeologico ha provveduto a rielaborare i contenuti delle mappe di pericolosità idraulica contenute nei PAI, redatti dall'Autorità di bacino, integrandole con informazioni inerenti la vulnerabilità territoriale non già comprese nel PAI, secondo quanto disposto dall'art. 6 del D.L.vo 49/2010.

Ciò detto è evidente che la rispondenza alle norme di PAI, condotta in sede di VIA, va in questa sede verificata ed integrata con i contenuti del Piano di Gestione del rischio alluvioni.

Da un primo confronto tra la cartografia PAI 2010 (Figura 9) e quella attuale - aggiornata nel 2015 - (Figura 10) si nota immediatamente la **deperimetrazione di aree di rischio**, probabilmente a seguito di interventi di messa in sicurezza, associate allo sbocco a mare del fosso di Valle Semplice ed all'area compresa tra questo ultimo e lo sbocco a mare del fosso di Santa Maria Morgana.

Per la posizione dei fossi in relazione al progetto si veda lo schema di Figura 3.



Figura 3 fossi che sfociano a mare in prossimità del porto

Le differenze tra le cartografie di PAI 2010 e quelle attuali sono sintetizzate in Tabella 2. **Dalla lettura si evince immediatamente un rischio di inondazione delle aree estremamente ridotto rispetto a quanto delineato nel PAI 2010.**

Tabella 2 confronto PAI 2010- ATTUALE

| | PAI esaminato nel 2010 | PAI esaminato oggi |
|---|--|--|
| <i>Aree adiacenti il fosso di Santa Marina Morgana (nord)</i> | fascia A – pericolo di inondazione molto elevato (artt.7 e 23) | fascia A1 – aree ad alta probabilità di inondazione, che possono essere investite dagli eventi alluvionali con dinamiche intense e alti livelli idrici; (artt.7 e 23) fascia B1 – aree a moderata probabilità di inondazione, che possono essere investite dagli eventi alluvionali con dinamiche intense e alti livelli idrici (artt.7 e 24) |
| <i>Aree adiacenti il fosso di Valle Semplice (sud)</i> | fascia A – pericolo di inondazione molto elevato | fascia C – aree a bassa probabilità di inondazione (artt.7 e 26). NB è limitata ad un areale estremamente limitato rispetto alla perimetrazione originaria |
| <i>Area “retroportuale” compresa tra i due fossi</i> | Elemento areale a RISCHIO R3 esiste la possibilità di: a) danni a persone o beni; danni funzionali ad edifici ed infrastrutture che ne comportino l'inagibilità; b) interruzione di attività socio-economiche | Nessun rischio |

Allo scopo di specificare meglio i livelli di rischio associati alle aree di intervento si riporta di seguito una disanima del PGRA e le valutazioni relative alle aree di intervento.

La cartografia del Piano di Gestione del rischio alluvioni del distretto dell'appennino centrale conferma la classificazione di PAI per ciò che concerne la PERICOLOSITÀ ed implementa il concetto di RISCHIO.

Le mappe di pericolosità idraulica per i bacini Regionali, corrispondono a quelle già perimetrare nei rispettivi Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) alla data del giugno 2013. I tempi di ritorno utilizzati nella classificazione del PAI, benché non perfettamente corrispondenti, si adattano alle specifiche della Direttiva e relativamente ai tre scenari individuati nel D.Lgs 49/2010:

- **P1 - alluvioni rare** di estrema intensità, tempo di ritorno fino a **500 anni** dall'evento (bassa probabilità);
- **P2 - alluvioni poco frequenti**: tempo di ritorno fra **100 e 200 anni** (media probabilità);
- **P3 - alluvioni frequenti**: tempo di ritorno fra **20 e 50 anni** (elevata probabilità).

Nella tabella seguente si riportano i tempi di ritorno utilizzati nella definizione del PAI dell’Autorità di bacini regionali:

| |
|-----------------------------|
| AB Regionali |
| Fascia C (T200-T500) |
| Fascia B (T30-T200) |
| Fascia A (T30) |

Il rischio è inteso come:

$$R = P \times E \times V = P \times Dp$$

dove:

- **P (pericolosità)**: probabilità di accadimento, all’interno di una certa area e in un certo intervallo di tempo, di un fenomeno naturale di assegnata intensità;
- **E (elementi esposti)**: persone e/o beni (abitazioni, strutture, infrastrutture, ecc.) e/o attività (economiche, sociali, ecc.) esposte ad un evento naturale;
- **V (vulnerabilità)**: grado di capacità (o incapacità) di un sistema/elemento a resistere all’evento naturale;
- **Dp (danno potenziale)**: grado di perdita prevedibile a seguito di un fenomeno naturale di data intensità, funzione sia del valore che della vulnerabilità dell’elemento esposto;
- **R (rischio)**: numero atteso di vittime, persone ferite, danni a proprietà, beni culturali e ambientali, distruzione o interruzione di attività economiche, in conseguenza di un fenomeno naturale di assegnata intensità.

La valutazione del rischio è stata effettuata adottando la seguente classificazione, definita nel D.P.C.M. 29.09.98 “Atto di indirizzo e coordinamento per l’individuazione dei criteri relativi agli adempimenti di cui all’art. 1, commi 1 e del D.L. 11.06.98, n. 180”:

- **R4 (rischio molto elevato):** per il quale sono possibili perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche.
- **R3 (rischio elevato):** per il quale sono possibili problemi per l’incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni relativi al patrimonio ambientale;
- **R2 (rischio medio):** per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l’incolumità delle persone, l’agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- **R1 (rischio moderato o nullo):** per il quale i danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono trascurabili o nulli.

Le classificazioni di PERICOLOSITÀ e RISCHIO associate alle aree retroportuali sono riportate in Figura 11.

PROGETTO DI RISTRUTTURAZIONE E AMPLIAMENTO DEL PORTO TURISTICO E PESCHERECCIO DI SANTA MARINELLA



VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE art. 23 del D.Lgs. 152/2006

REGIONE LAZIO
CENTRO DI MONITORAGGIO GIZC

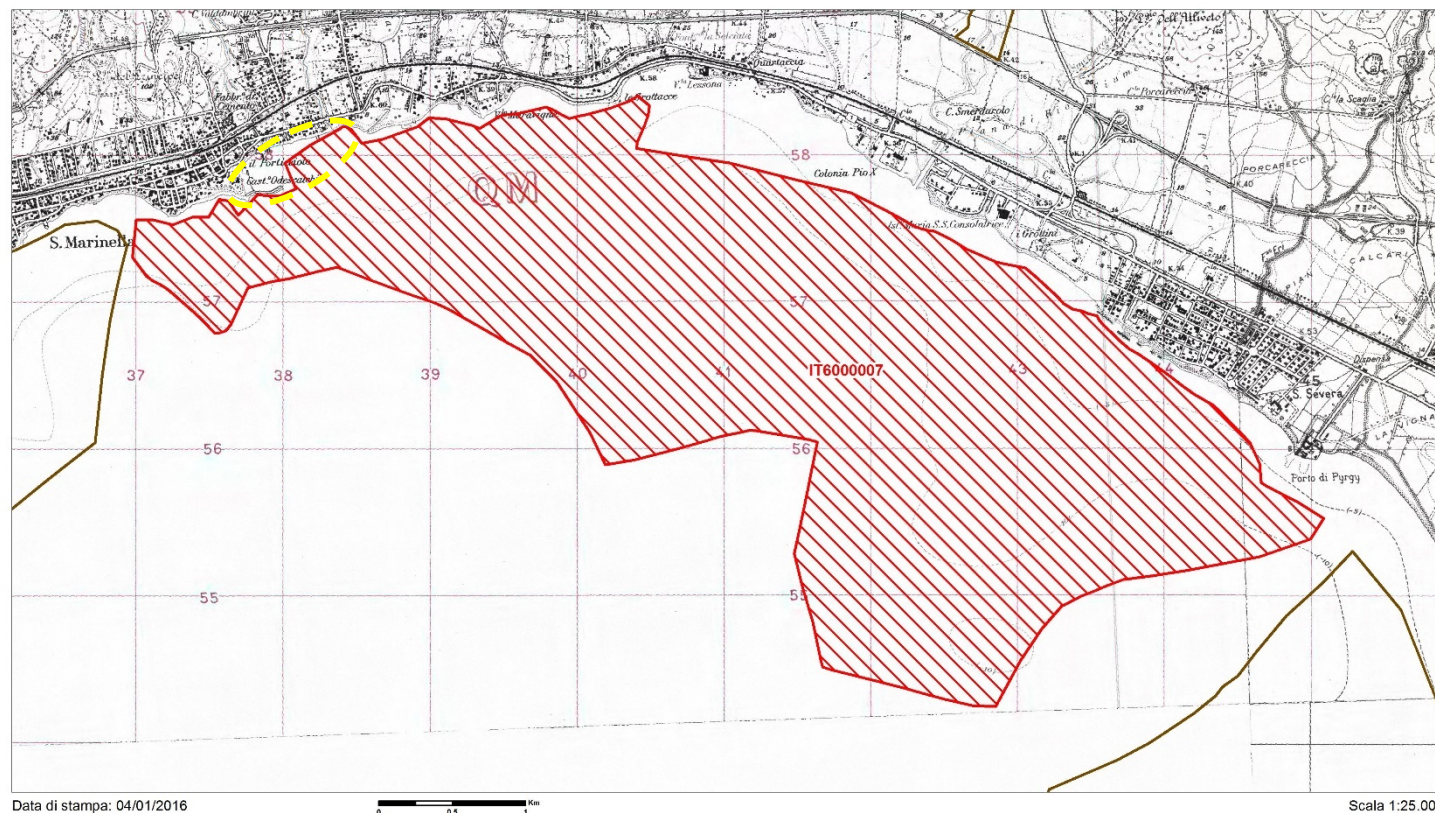
Figura 4 perimetro SIC IT6000007 inserito nel SIA 2010. NON più valido.

Regione: Lazio

Codice sito: IT6000007

Superficie (ha): 1353

Denominazione: Fondali antistanti S. Marinella



Data di stampa: 04/01/2016

0 0.5 1 Km

Scala 1:25.000



Legenda

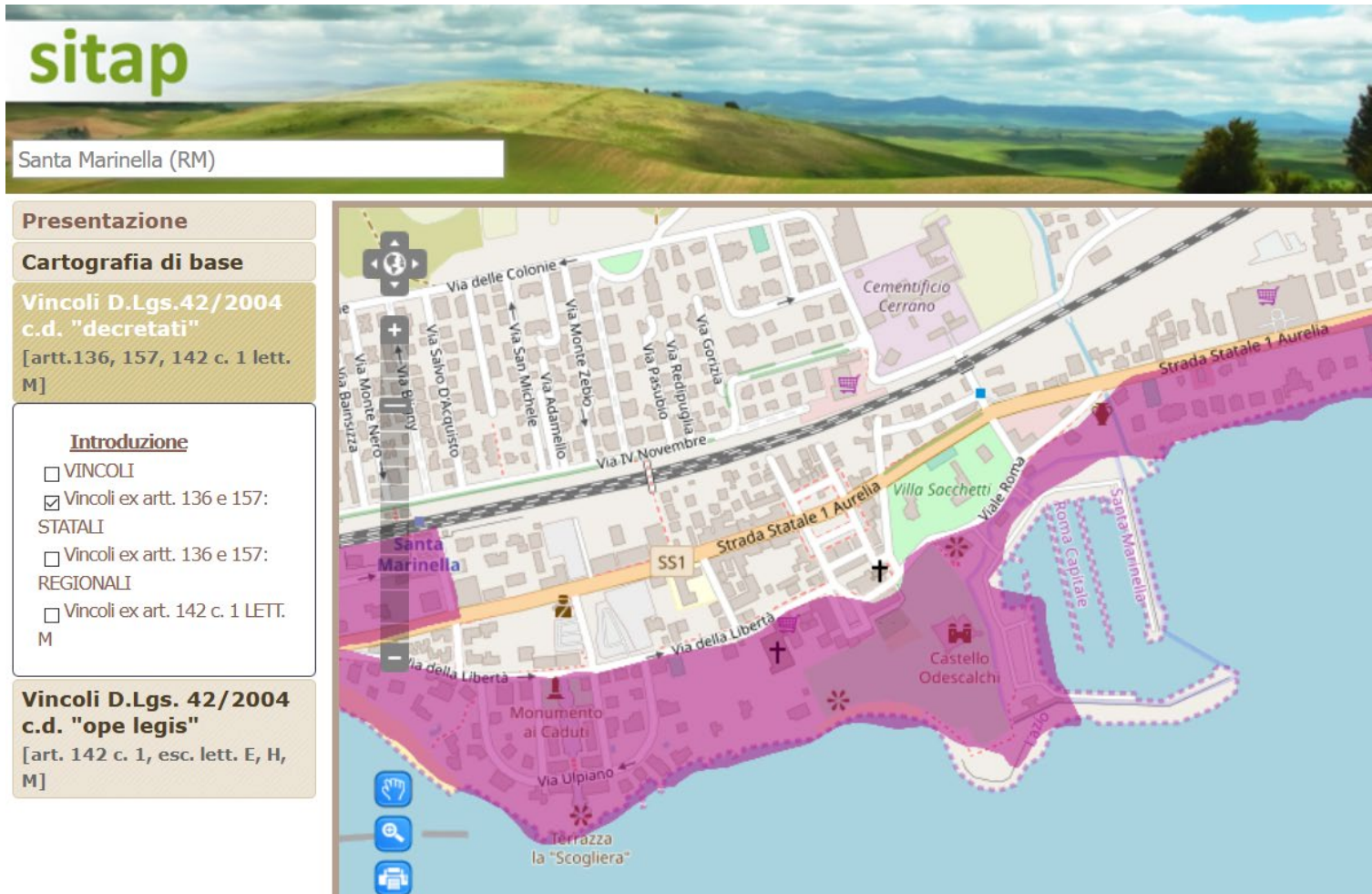
-  sito IT6000007
-  altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000

La perimetrazione del sito è stata aggiornata rispetto a quanto valutato in sede di VIA. La nuova perimetrazione ingloba anche le aree in concessione oggetto di ampliamento.

Inoltre, con Deliberazione 15 novembre 2016, n. 679 della Giunta regionale del Lazio sono state adottate le misure di conservazione del sito finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) e DPR 357/97 e s.m.i.

Figura 5 SIC/ZSC IT6000007 (in giallo Ingombro di massima ampliamento porto) Fondali antistanti S. Marinella. Fonte <https://www.minambiente.it/pagina/sic-zsc-e-zps-italia>



| | |
|-------------------|---|
| | ZONE NEI COMUNI DI SANTA MARINELLA CEVETERI LADISPOLI E CIVITAVECCHIA NP I CENTRI ABITATI INGLOBA CODVIN 120373 120136 120135 120372 120371 120134 |
| Vincolo [120374] | |
| Publicazione | GU del 1985-07-27 |
| Decreto | emissione: 1985-05-22 |
| Legge istitutiva | DM21/9/84 |
| Stato del vincolo | Vincolo che comprende, inglobandoli, vincoli precedenti |
| Uso | Immodificabilità |
| Lettera M | NO |

Figura 6 Vincoli "decretati". Fonte <http://www.sitap.beniculturali.it/>

sitap

Santa Marinella (RM)

Presentazione

Cartografia di base

Vincoli D.Lgs.42/2004 c.d. "decretati"

[artt.136, 157, 142 c. 1 lett. M]

Vincoli D.Lgs. 42/2004 c.d. "ope legis"

[art. 142 c. 1, esc. lett. E, H, M]

Introduzione

- Aree di rispetto coste e corpi idrici
- Montagne oltre 1600 o 1200 metri
- Parchi
- Boschi
- Zone umide
- Zone vulcaniche

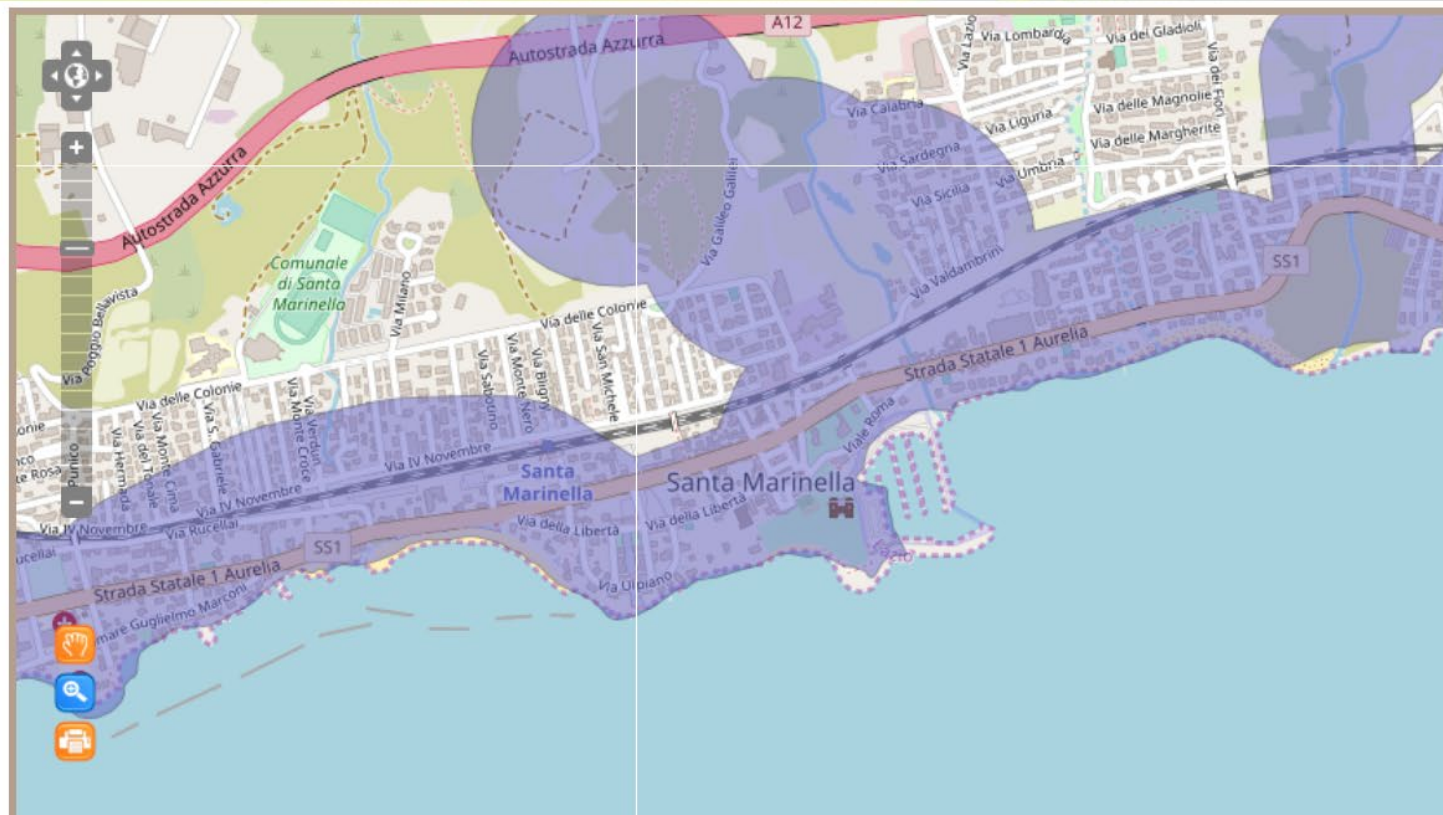


Figura 7 vincoli "ope legis". Fonte <http://www.sitap.beniculturali.it/>

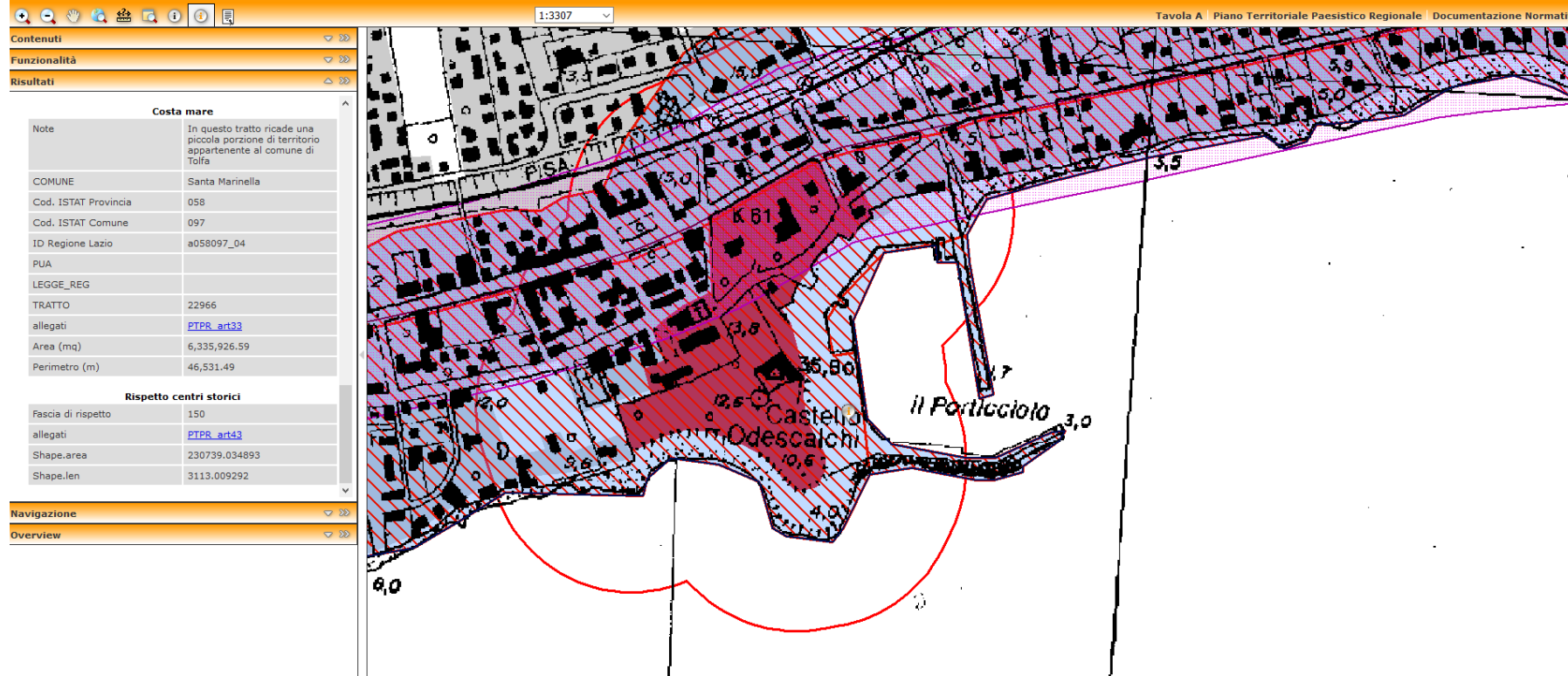
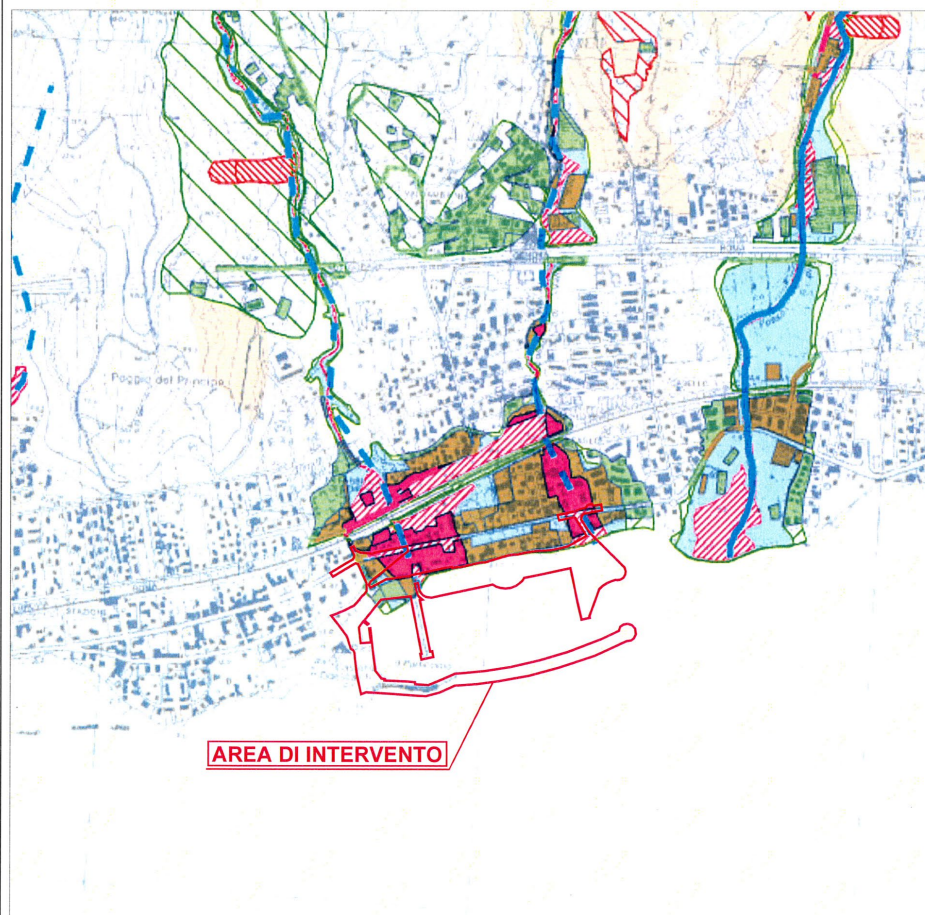


Figura 8 fascia di rispetto dei centri storici – Castello Odescalchi. Fonte <http://www.regione.lazio.it/ptpr/PTPRB/>

PROGETTO DI RISTRUTTURAZIONE E AMPLIAMENTO DEL PORTO TURISTICO E PESCHERECCIO DI SANTA MARINELLA



| LEGENDA | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| <p>AREE SOTTOPOSTE A TUTELA PER PERICOLO D'INONDAZIONE (artt. 7 - 23 - 24 - 25 - 26)</p> <p>Fascia A (artt. 7 e 23)</p> <p>Fascia B1 (artt. 7 e 24)</p> <p>Fascia B2 (artt. 7 e 25)</p> <p>Fascia C (artt. 7 e 26)</p> | <p>AREE DI ATTENZIONE PER PERICOLO DI FRANA E D'INONDAZIONE (artt. 9 - 19 - 27)</p> <p>Arece di Attenzione Geomorfologica (artt. 9 e 19)</p> <p>Arece di Attenzione Idraulica (artt. 9 e 27)</p> <p>Corsi d'acqua principali classificati pubblici con D.G.R. n° 452 del 01/04/05 (artt. 9 e 27)</p> <p>Altri corsi d'acqua principali (artt. 9 e 27)</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>AREE SOTTOPOSTE A TUTELA PER PERICOLO DI FRANA (artt. 6 - 16 - 17 - 18)</p> <p>Fascia A (artt. 6 e 16)</p> <p>Fascia B (artt. 6 e 17)</p> <p>Fascia C (artt. 6 e 18)</p> | <p>LIMITI AMMINISTRATIVI</p> <p>Limite Autorità dei Bacini Regionali</p> <p>Limiti Comunali</p> <p>Limite Regionale</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>LIVELLI DI RISCHIO IN FUNZIONE DELLA PERICOLOSITA' E DEL VALORE ESPOSTO (art. 8 comma 3)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ELEMENTI AREALI A RISCHIO</th> <th>ELEMENTI LINEARI A RISCHIO</th> <th>ELEMENTI PUNTUALI A RISCHIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R4</td> <td>R4</td> <td>R4</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>R3</td> <td>R3</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>R2</td> <td>R2</td> </tr> </tbody> </table> | | ELEMENTI AREALI A RISCHIO | ELEMENTI LINEARI A RISCHIO | ELEMENTI PUNTUALI A RISCHIO | R4 | R4 | R4 | R3 | R3 | R3 | R2 | R2 | R2 |
| ELEMENTI AREALI A RISCHIO | ELEMENTI LINEARI A RISCHIO | ELEMENTI PUNTUALI A RISCHIO | | | | | | | | | | | |
| R4 | R4 | R4 | | | | | | | | | | | |
| R3 | R3 | R3 | | | | | | | | | | | |
| R2 | R2 | R2 | | | | | | | | | | | |

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE art. 23 del D.Lgs. 152/2006

PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO - scala 1: 10.000 -

Figura 9 cartografia e legenda PAI inserite nel SIA 2010. NON più valide

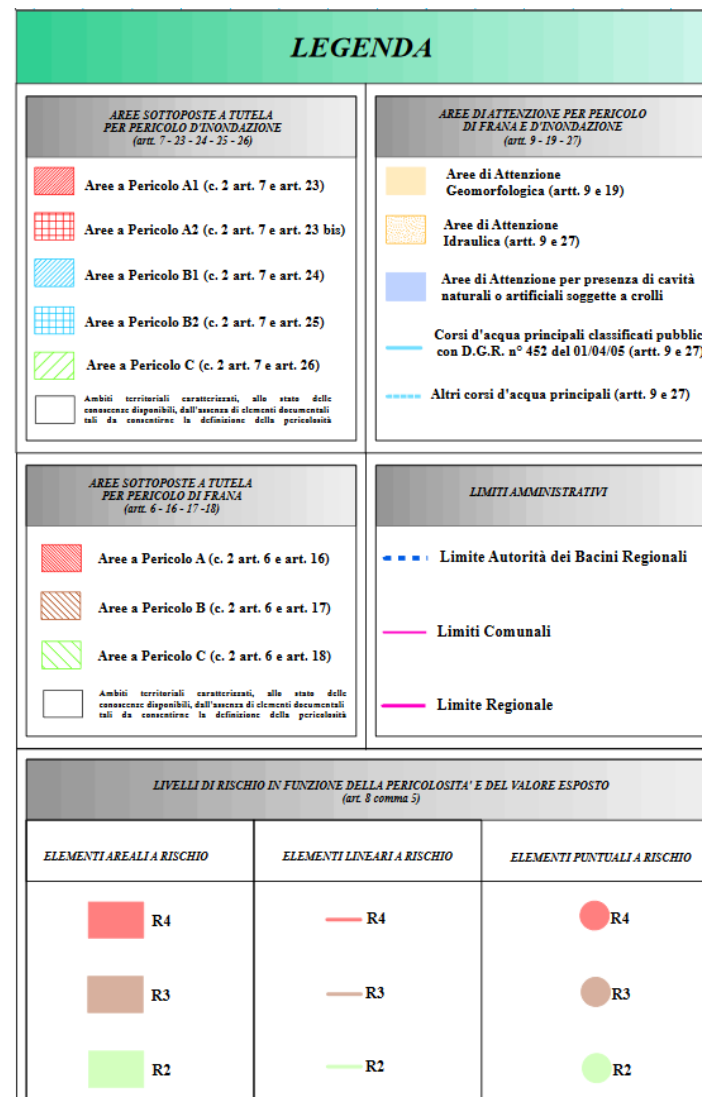


Figura 10 Piano di Assetto Idrogeologico. Area a pericolo di inondazione molto elevato. Aggiornamento 2015

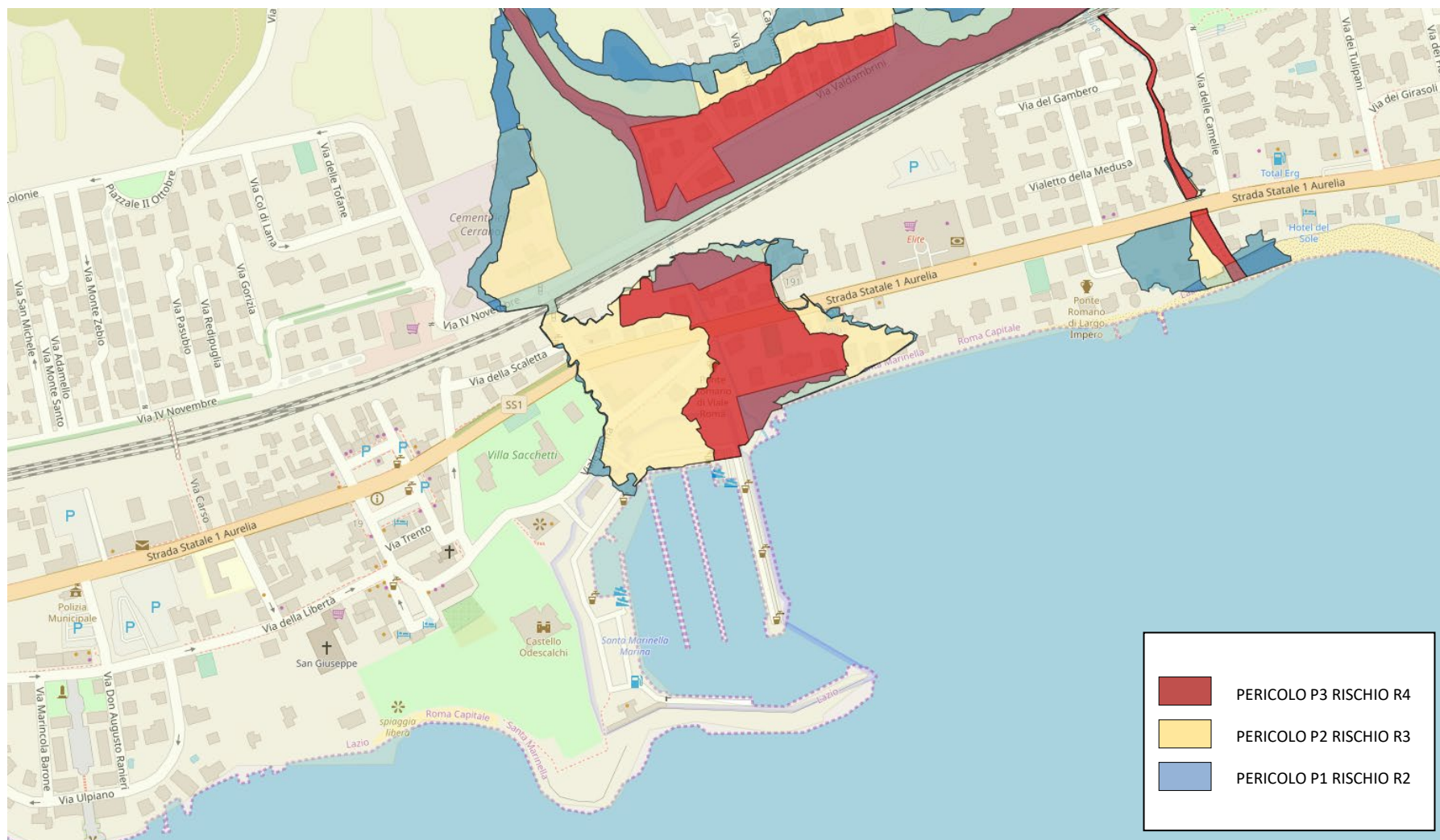


Figura 11 Gestione del rischio alluvioni. Mappa di pericolosità e rischio

3.2. Principali strumenti di pianificazione

3.2.1. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e Piano Territoriale paesistico (PTP) vigente

Il nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) è stato adottato dalla Giunta Regionale con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007. **Per ciò che concerne l'area di intervento le previsioni di piano risultano ad oggi invariate.**

Il sito d'intervento ricade all'interno del foglio 363 (tav. 18). Dall'esame condotto in sede di VIA si evidenzia che l'elaborato "Sistemi ed ambiti del paesaggio (cartografia A)" individua la porzione di porto esistente all'interno del "Sistema del Paesaggio Naturale", mentre la porzione di territorio relativa agli interventi di adeguamento della viabilità esistente viene individuata all'interno del "Sistema del Paesaggio Insediativo" ed in particolare nel "Paesaggio degli Insediamenti Urbani".

Alla classificazione di PTPR del sito in oggetto fu presentata osservazione al Comune di S. Marinella, prot. 19068 dell'8/7/08.

- Tavola_A (241079.0955, 4658607.2556)
 - Norme Vincoli Ricognitivi
 - Norme Paesaggi
 - Paesaggi
 - Paesaggio Naturale
 - Rispetto
 - Lazio comuni
- Cerca Comuni (1)

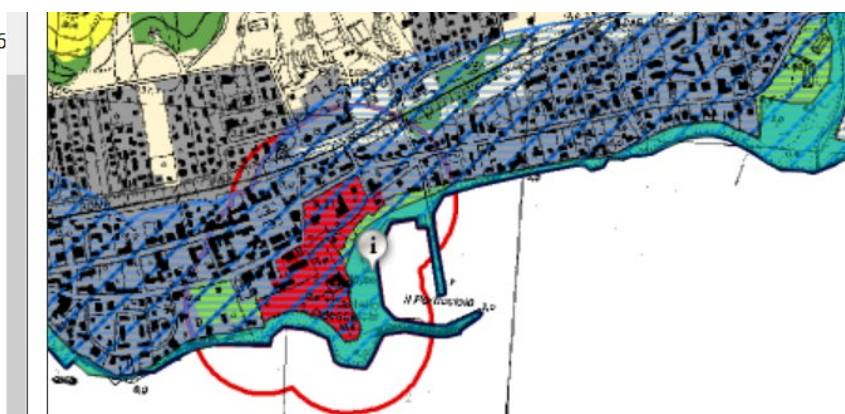


Figura 12 TAV A PTPR

L'elaborato "Beni paesaggistici (cartografia B)" individua il sito d'intervento all'interno delle "aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 134 co. 1 lett. b e art. 142 co. Dlvo 42/04 "costa del mare" lett. a) art. 5 L.R. 24/98.

Nella "individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico", ai sensi della L.R. 37/83, art. 14 L.R. 24/98 – art. 134 co. 1 lett. a Dlvo 42/04 e art. 136 Dlvo 42/04, il sito d'intervento risulta tra i "beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche" lett. c) e d) art. 136 Dlvo 42/04.



Figura 13 TAV B PTPR

L'art. 5, della LR 24/98 e l'art. 33, delle Norme del PTPR definiscono le modalità di tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico.

Il progetto portuale, rappresentando un'opera di pubblica utilità, risulta essere in accordo con le indicazioni di entrambe le Norme (nei punti 9 degli artt. indicati).

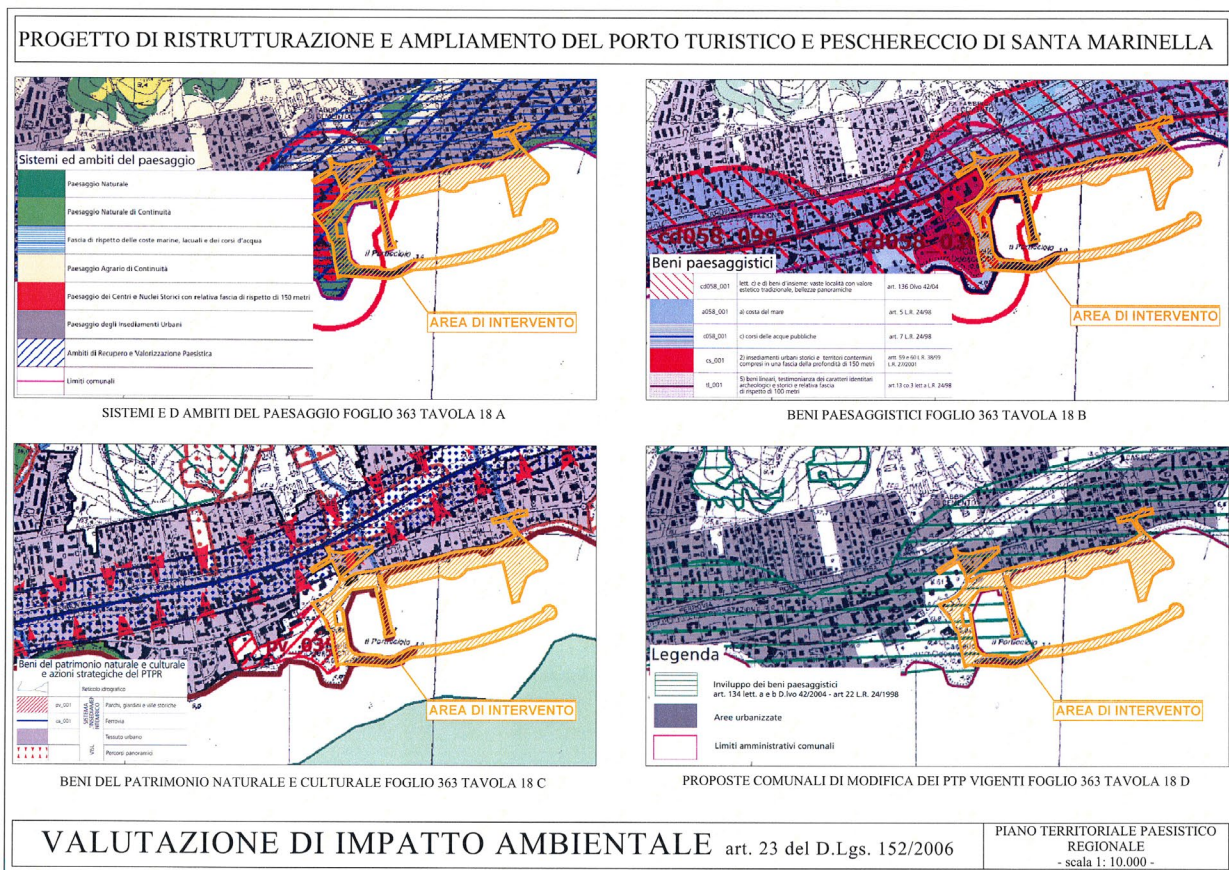


Figura 14 PTPR e PT vigente con sovrapposizione progetto. estratto dal SIA § 2.7

Essendo il PTPR solo adottato risulta ancora vigente il PTP Piano Territoriale Paesistico della Regione Lazio approvato con LR 24/98 con le cui previsioni era già stata verificata la compatibilità in sede di VIA.

3.2.2. Piano Regolatore Generale Comunale PRG

Il Comune di Santa Marinella è dotato dello strumento urbanistico Piano Regolatore Generale adottato il 12 Luglio 1971 ed approvato l'11 febbraio 1975. Dalla fase di VIA lo strumento non ha subito modifiche per l'area di interesse e mantengono validità le considerazioni di SIA di seguito riportate.

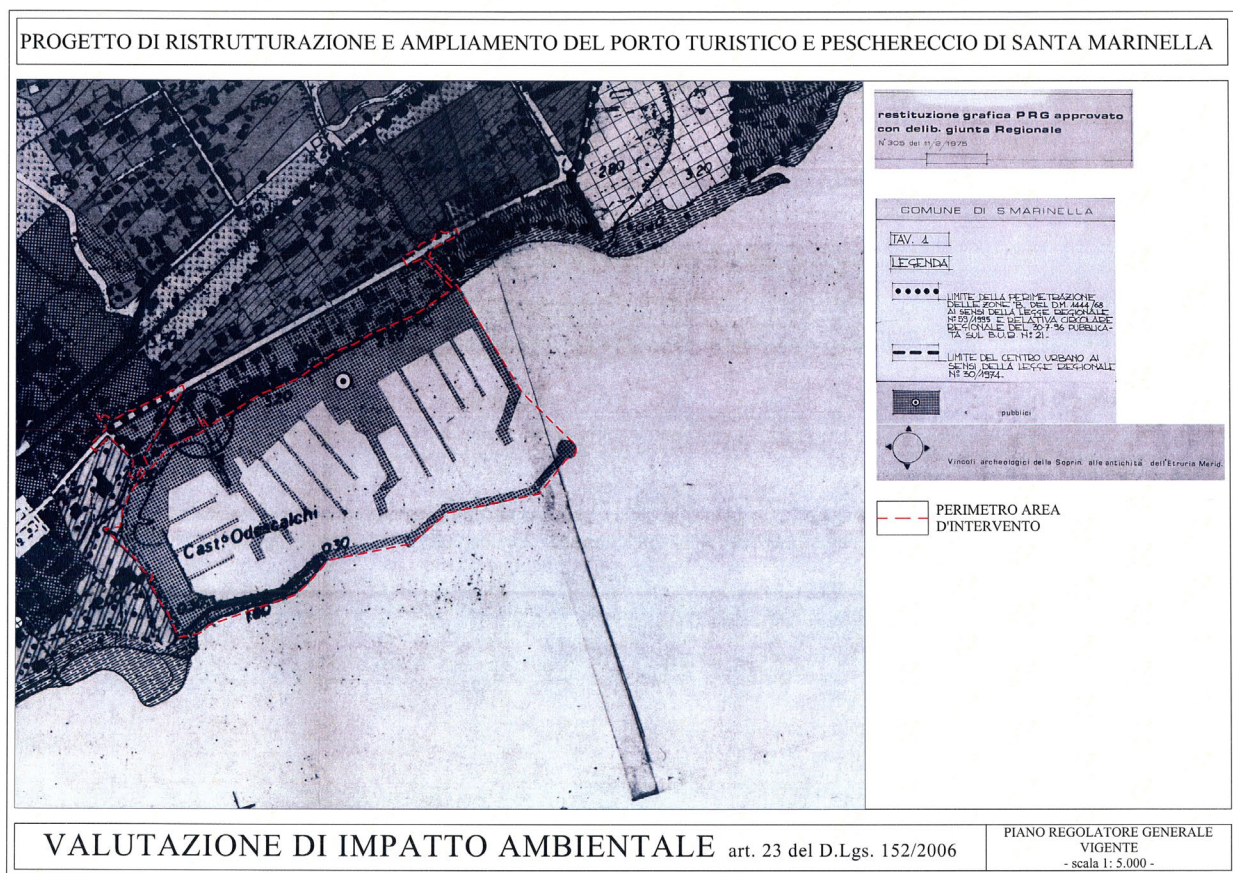


Figura 15 PRG Santa Marinella. Si noti la previsione di ampliamento portuale.

L'area d'intervento viene individuata dal PRG come zona M6 ed è disciplinata dall'art. 6, "ZONA «M »: SERVIZI" Zona "M6" - Servizi degli impianti Portuali -

Rispetto alle previsioni del Piano Regolatore Generale di Santa Marinella, il progetto di ampliamento del porto turistico e peschereccio di Santa Marinella proposto prevede la variante dell'attuale zona M6 in tre distinte sottozone urbanistiche:

- la prima sottozona comprende l'area e lo specchio di mare in cui verranno realizzate le attrezzature portuali, per la quale si propone la nuova destinazione urbanistica M6a "porto", che prevede la realizzazione di strutture attinenti la nautica da diporto ed i servizi ad essa collegati, precedentemente previsti nella fascia del retroporto.
- la seconda riguarda quelle aree comprese tra la via Aurelia e l'area d'intervento nelle quali verranno realizzati i nuovi svincoli stradali e per le quali si propone la nuova destinazione urbanistica M6b "Opere di urbanizzazione connesse al porto".

- c) la terza sottozona è l'area del retroporto ovvero quella fascia di territorio compresa tra la Via Aurelia e la linea di costa, per la quale si propone la nuova destinazione urbanistica Ac "Conservativa", ritenuta più consona alle edificazioni attualmente legittimamente insistenti sull'area e con possibilità di trasformazione in a destinazione ricettiva. Le NTA proposte per tale destinazione prevedono infatti, anche un premio di cubatura per quelle strutture che cambieranno la loro destinazione residenziale in servizi privati turistici.

La planimetria generale della proposta di ampliamento dell'attuale porto è sostanzialmente coerente con il disegno portuale riportato nel PRG salvo le modifiche tecniche che si sono rese necessarie in fase di progetto definitivo a seguito delle prescrizioni dell'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime e degli indirizzi dati dalla Soprintendenza a Beni ambientali e Architettonici del Lazio.

La variante proposta non si pone come una variazione sostanziale delle funzioni previste da PRG vigente, ma al contrario, comporta una serie di azioni tese a razionalizzare il sistema funzionale delle previsioni dello strumento urbanistico.

Tale proposta nasce in seguito alla presa d'atto dell'esistenza in luogo dei servizi portuali di un tessuto urbano a destinazione residenziale ormai consolidato.

Con la variante si propone di compattare le funzioni legate all'attività portuale nella fascia antecedente quella del retroporto ed il recupero urbano della fascia del retroporto.

3.2.3. Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio PCP

In sede di VIA fu esaminato il Piano Regionale di Coordinamento dei Porti adottato dalla Regione, con Delibera n. 491/1998. Questo rappresentava sostanzialmente un aggiornamento del primo Piano dei Porti redatto nel 1983 e per il porto di Santa Marinella vi era già una previsione di ampliamento. **Non esiste ad oggi un piano dei porti approvato, ma nell'ultimo decennio si è dato avvio ad un processo di revisione e redazione di uno strumento nuovo ed aggiornato alle mutate esigenze.**

Innanzitutto, nel 2010 la Regione ha istituito la "**Cabina di Regia del Mare**" per "*il coordinamento e l'integrazione delle politiche settoriali relative alla politica marittima, oltre che per l'attuazione del programma integrato di interventi che consentono di valorizzare e salvaguardare le risorse strutturali e ambientali, di diversificare l'offerta turistica, di potenziare le attività produttive marittime*".

Successivamente, l'Amministrazione Regionale ha redatto le "**Linee Guida per la redazione del nuovo Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio**".

Il **nuovo Piano dei Porti** è concepito come piano di settore facente parte integrante del PRMTL (Piano regionale della mobilità), pur facendo riferimento all'intera portualità regionale, inclusa quella commerciale, si concentra in particolare sulla **portualità turistica**.

Partendo dal quadro definito dalle Linee Guida, si propone di ricostruire e aggiornare lo stato attuale della portualità del Lazio, anche in relazione al precedente Piano del 1998, individuando tutte le strutture esistenti lungo le coste regionali, fornendone la relativa classificazione funzionale e includendo anche un'analisi di accessibilità per tenere conto degli aspetti trasportistici.

Il PRMTL, è attualmente in fase di VAS. Si riporta di seguito l'iter istruttorio già svolto dal piano.

Tabella 3 iter Piano regionale della mobilità

| | ATTO | ATTIVITÀ | DOCC | note |
|-----------|------------------------------|---|---|---|
| 07-ago-13 | Deliberazione n.260 della GR | adozione indirizzi per la stesura del PRMT | | |
| fine 2013 | | <u>avvio formazione Piano</u> | | |
| 05-ago-14 | nota prot. 451457 | <u>avvio fase di scoping</u> trasmissione da: - Autorità Procedente (Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità, Rifiuti - Area Pianificazione e Logistica); - ad Autorità Competente (Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità, Rifiuti - Area autorizzazioni paesaggistiche e VAS). L'AC ha individuato gli SCA e comunicati all'AP | quadro conoscitivo, scenari e visione, rapporto preliminare VAS | |
| 06-ott-14 | nota prot. 551899 | L'AP ha trasmesso agli SCA il Rapporto Preliminare | | |
| 08-giu-15 | nota prot. 307034 | Conclusioni fase di consultazione preliminare. <u>Avvio elaborazione Rapporto Ambientale</u> | | contiene paragrafo 2.1.5 Sistema dei porti minori |

4. VERIFICA – CONFRONTO QUADRO AMBIENTALE DI VIA ED ATTUALE

Nel seguito si riporta una analisi attuale delle valutazioni di SIA, così da evidenziare eventuali scostamenti meritevoli di attenzione o la possibilità di confermare le conclusioni di VIA.

4.1. Ambito territoriale di riferimento

Ipotesi delle alternative considerate, configurazione planimetrica ottimale, valutazione delle problematiche e delle potenzialità delle diverse ipotesi

Ad oggi l'assetto territoriale di riferimento (di seguito sintetizzato) risulta sostanzialmente invariato rispetto alla fase di VIA, pertanto le valutazioni esposte nel SIA trovano integralmente conferma.

Nel SIA si legge: *“L'attuale configurazione dell'area del porto di Santa Marinella è il risultato di un lungo iter procedurale e progettuale teso, in primo luogo, all'adeguamento delle attuali previsioni di piano alle mutate*

esigenze di sviluppo socio-economico del territorio ed in secondo luogo alle necessità di adeguamento della struttura esistente alle problematiche ambientali e paesaggistiche.

Questo secondo aspetto si è rivelato determinante nella definizione della configurazione finale del progetto, in quanto ha imposto una serie di considerazioni che sono risultati determinanti ai fini dell'ottimizzazione delle opere.

Il layout definitivo dell'opera marittima è la sintesi delle azioni progettuali adottate allo scopo di risolvere le problematiche relative ai seguenti aspetti:

- *il paesaggio: l'intervisibilità e le unità di paesaggio;*
- *le possibili interferenze delle opere con le spiagge adiacenti;*
- *la circolazione e la qualità dell'acqua all'interno del porto;*
- *la variabilità dei livelli idrici;*
- *l'accessibilità da terra e la viabilità;*
- *l'accessibilità da mare e la navigabilità;*
- *la protezione dagli agenti meteo marini e la sicurezza dell'ormeggio;*
- *la ricettività in posizione ridossata."*

Il paesaggio: l'intervisibilità e le unità di paesaggio

L'analisi è stata condotta su quattro tipi di unità di paesaggio:

1. muro di cinta del Castello Odescalchi;
2. muro di cinta della Villa Sacchetti lungo Via Roma;
3. muro di cinta delle ville che si affacciano sul litorale;
4. distesa di mare fino al suo orizzonte.

Il progetto del porto ha curato il rispetto delle caratteristiche delle suddette unità di paesaggio, adottando per ciascuna specifiche "attenzioni" e "provvedimenti" così da garantire un livello accettabile di inserimento paesaggistico dell'opera.

Le possibili interferenze delle opere con le spiagge adiacenti

I risultati hanno evidenziato una maggiore attenuazione dell'energia associata al moto ondoso ed un orientamento dei fronti d'onda pressoché paralleli alla falcata. Questa condizione si riflette in una minore capacità di movimentazione dei sedimenti ad opera del moto ondoso frangente a garanzia quindi di stabilità della linea di riva su tutto l'arco di costa adiacente all'opera portuale.

La circolazione e la qualità dell'acqua all'interno del porto

Il progetto ha inteso migliorare la distribuzione delle velocità del corpo idrico, prevedendo la realizzazione di un impianto di immissione di acque esterne, che funzioni solo per periodi di tempo programmato in relazione alla fase di marea.

La circolazione idrodinamica forzata dalle portate immesse nei punti di maggiore ristagno garantisce un buon livello di miscelazione della massa d'acque migliorandone il livello di concentrazione di ossigeno disciolto.

La variabilità dei livelli idrici

In fase di progettazione delle opere è stato eseguito uno studio approfondito delle variazioni del livello marino in conseguenza, soprattutto, della marea astronomica e della marea meteorologica.

Il layout portuale offre notevoli garanzie di riparo dall'agitazione marina.

L'accessibilità da terra e la viabilità

Attualmente la struttura portuale prevede un solo punto di accesso situato lungo via Roma.

La configurazione finale del progetto ha previsto un sistema di accesso in due punti diversi, adeguando la viabilità esterna all'area portuale al fine di servire le nuove aree del porto.

L'accessibilità da mare e la navigabilità

Per ogni tipologia d'imbarcazione si sono simulate le traiettorie d'ingresso al porto in relazione alla possibilità di manovra dei diversi natanti ed alle diverse rotte di arrivo, rilevando che gli spazi acquei a disposizione dei natanti sono sempre soddisfacenti le esigenze di manovra.

La protezione dagli agenti meteo marini e la sicurezza dell'ormeggio

I risultati delle simulazioni condotte con il modello VEGA rilevano che il moto ondoso incidente viene progressivamente attenuato dalla diffrazione nello stretto canale di accesso delimitato dalle opere esterne e dalla dissipazione di energia causata dalle opere a scogliera e dalla spiaggia. In tutte le simulazioni effettuate l'agibilità dell'intera area portuale è da ritenersi pienamente soddisfacente.

La ricettività in posizione ridossata

Lo studio della agitazione interna portuale ha dimostrato l'agibilità dell'intera area portuale in condizioni di sicurezza e pertanto tutti i posti barca del porto si trovano in posizione ridossata.

4.2. Inquadramento socioeconomico

L'analisi sul sistema socio-economico condotta in sede di VIA ha evidenziato uno scenario estremamente interessante dal punto di vista del potenziale umano e professionale, ma anche un territorio con rilevanti problemi di disoccupazione e di scarso livello di qualificazione professionale. Il sistema economico locale appare fortemente frammentato. Il settore nautico offre buone opportunità, i problemi che limitano lo sviluppo del settore sono legati alla ricettività, in quanto le strutture non sono sufficienti né organizzate e alla vocazione agricola del territorio, che occupa la maggior parte della forza lavoro.

Il progetto di ristrutturazione e ampliamento del porto turistico e peschereccio di Santa Marinella costituirà un elemento di crescita per le imprese legate alla produzione dei servizi al diportismo, per l'occupazione e per nuove professioni, rafforzando la vocazione e l'identità del sistema produttivo locale nel distretto nautico regionale.

Le considerazioni su esposte possono trovare conferma se pur in quadro di maggiore richiesta del settore nautico.

4.3. Inquadramento geologico e geomorfologico, idrografico ed idrogeologico

Ad oggi l'inquadramento geologico, geomorfologico, idrografico ed idrogeologico risultano sostanzialmente invariati rispetto alla fase di VIA, pertanto le valutazioni esposte nel SIA trovano integralmente conferma, con le notazioni di seguito riportate per ogni specifica componente.

Suolo e sottosuolo

Per ciò che concerne questa componente lo SIA poneva l'attenzione sulle due aspetti: la compatibilità delle previsioni progettuali con la natura dei terreni anche di matrice argillosa e le previste attività di dragaggio.

Per ciò che concerne gli **aspetti geotecnici e strutturali**, pur confermando la validità e compatibilità progettuale, è evidente che **il progetto dovrà conformarsi alle nuove norme tecniche sulle costruzioni NTC2018.**

Anche per ciò che concerne il **dragaggio** mantiene validità la scelta virtuosa di adeguare il piano ormeggi alle esigenze di fondale sì da limitare il dragaggio, tuttavia in fase esecutiva **il progetto andrà autorizzato ai sensi dell'art. 109 del Dlgs 152/2006 sulla base del regolamento di attuazione DPR 173/2016.**

Interazione Morfologia, dinamica costiera (regime di moto ondoso, erosione) e trasporto solido

La natura rocciosa del litorale e la conformazione delle opere, in sostanziale prosecuzione delle esistenti senza ulteriore aggetto sulla costa, consentivano e consentono di escludere effetti sulla dinamica costiera e sul trasporto solido.

Qualità acque interne

Lo studio idrodinamico effettuato, di cui è stata fatta una simulazione modellistica attraverso il software SMS, ha evidenziato la necessità di immettere acqua ad elevato contenuto di ossigeno all'interno della darsena esistente.

Dall'osservazione del modello ottenuto, si rende necessaria anche l'immissione di acqua durante le fasi calanti di marea al fine di garantire il giusto riciclo.

Sarà comunque elemento migliorativo, l'attuazione di un adeguato sistema di monitoraggio della qualità delle acque interne movimentate; la campagna di monitoraggio da programmare dovrà, quindi, prevedere il prelievo periodico di campioni di acqua al fine di valutare, attraverso analisi chimiche, la presenza di elementi inquinanti.

In caso in cui i provvedimenti previsti non dovessero risultare sufficienti, si dovrà procedere alla progettazione di un sistema meccanico.

Effetti sull'ambiente idrico fluviale

Le interferenze maggiori sono da intendersi verso il fosso di S. Maria Morgana, in quanto in corrispondenza della nuova darsena turistica vi è l'immissione a mare del fosso medesimo. Per questo problema, nonché

per mitigare le interferenze future dovute alla realizzazione dell'opera, nel progetto è stata prevista la regolarizzazione dell'ultimo tratto del fosso. L'analisi della nuova configurazione del Fosso è stata analizzata attraverso un attento studio idraulico per la verifica delle condizioni del deflusso in corrispondenza del tratto tombato che ricade all'interno dello specchio portuale in oggetto. Dall'analisi dei risultati, per i cui dettagli si rimanda all'elaborato specifico, è possibile confermare che il fosso in esame e, quindi le opere limitrofe, sono in condizioni di sicurezza.

Le problematiche di carattere idraulico si riferiscono anche all'influenza congiunta della realizzazione delle opere con il ruscellamento delle acque meteoriche. Il progetto prevede un adeguato sistema di canalizzazioni che convogli le acque piovane verso opportuni impianti di trattamento.

4.4. Uso attuale dei suoli

L'uso del suolo attuale risulta invariato rispetto alla fase di VIA ed oggi come allora le aree oggetto di ampliamento sono già in concessione alla Porto Romano Spa.

In termini assoluti lo SIA segnalava come unico impatto rilevante – essenzialmente visivo – quello derivante da una percezione di interruzione di continuità fra la dotazione vegetazionale del tessuto urbano a media densità ed il mare. La realizzazione delle opere aumenterà le strutture rigide in cemento che caratterizzano i porti, per loro natura assai poco adatte ad ospitare formazioni vegetali, animali ed ecosistemi in genere.

4.5. Atmosfera

Lo stato di qualità dell'aria rispetto alla fase di VIA non ha risentito di sensibili variazioni legate a nuove attività sorte in area di intervento o modifiche sostanziali dei traffici in ingresso od in uscita. Si segnala inoltre che sul report della qualità dell'aria 2018, pubblicato sul sito web dell'ARPAT, si conferma la buona qualità dell'aria in zona litoranea, gli unici superamenti sono relativi al valore dell'ozono per i quali però si è assistito nell'ultimo ad un trend di miglioramento.

Le conclusioni di SIA possono pertanto confermarsi in questa sede:

“rispetto alla situazione attuale, la fase di esercizio non risulta particolarmente impattante in quanto il traffico automobilistico attratto ed il traffico marittimo aggiuntivo risultano essere una parte marginale rispetto al numero di veicoli già presenti e transitanti nell'intorno del sito di intervento. Sarebbe opportuno, eventualmente adottare un sistema di gestione ambientale per il monitoraggio dell'aria. Risulta comunque evidente...che il sito, grazie alla sua morfologia ed al ricambio d'aria presente, grazie alle dinamiche anemometriche costiere, evidenzierà dei livelli di inquinamento minimi.”

4.6. Inquadramento biotico ed ecosistema costiero

Relativamente alla componente in oggetto il quadro ambientale risulta sostanzialmente immutato rispetto alla fase di VIA pertanto si possono confermare le valutazioni di SIA:

“Le limitate presenze di elementi vegetali e l’assenza – nel sito d’intervento – di habitat di valore naturalistico, fanno sì che gli impatti maggiori siano riferibili agli ambienti marini.”

Si rinvia in proposito agli esiti della VINCA di cui al **parere favorevole della Regione Lazio - AREA CONSERVAZIONE NATURA E OSSERVATORIO REGIONALE PERL’AMBIENTE - prot. n. 143634 del 04/04/2011**.richiamato al §3.1.1 della presente

4.7. Inquadramento paesaggistico: aspetti storico/architettonico/paesaggistici

L’assetto paesaggistico risulta sostanzialmente invariato rispetto alla fase di VIA, pertanto si possono confermare le relative conclusioni di SIA secondo cui:

“L’impatto dal punto di vista archeologico si ritiene nullo in quanto non si hanno indicazioni circa la presenza di preesistenze archeologiche che possono eventualmente affiorare a seguito degli scavi. Dal punto di vista paesaggistico il cantiere non coinvolge alcun elemento di particolare valore, mentre dal punto di vista percettivo...le lavorazioni avranno l’effetto di modificare lentamente ma in modo permanente la percezione che si ha attualmente dello specchio acqueo antistante il porto.”

Si rappresenta che costituisce parte integrante delle DETERMINAZIONE di compatibilità ambientale (ALLEGATO 1 alla presente) il **parere favorevole sotto il profilo paesaggistico prot. n. 241041/13 del 16 luglio 2014 espresso dalla Regione Lazio – DIREZIONE REGIONALE TERRITORIO, URBANISTICA MOBILITÀ E RIFIUTI- AREA URBANISTICA E COPIANIFICAZIONE COMUNALE: PROV. RM-RI-VT.**

4.8. Rumore, vibrazioni.

Anche per ciò che concerne la componente in oggetto mantengono validità le considerazioni di SIA. La classificazione acustica del comune di Santa Marinella non è stata ancora approvata in via definitiva. Al momento la Classificazione del Territorio Comunale in Zone Acustiche risulta adottata dal comune di Santa Marinella con delibera del Consiglio Comunale n.62 del 30 luglio 2002.

Il porto ricade in classe V, prevalentemente industriale e le numerose modellazioni svolte in sede di VIA hanno verificato che il contributo di rumore sui recettori considerati, dovuto alle attività portuali, sia molto contenuto.

Roma, 14.01.2020

Ing. Marco Pittori

