

# Regione Lazio

## DIREZIONE INFRASTRUTTURE E POLITICHE ABITATIVE

Atti dirigenziali di Gestione

Determinazione 16 ottobre 2014, n. G14610

**OGGETTO:** Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, resa ai sensi dell'art. 23, parte II del D.Lgs. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008 sul Progetto di ristrutturazione ed ampliamento del porto turistico e peschereccio di Santa Marinella, nel Comune di Santa Marinella in località Porticciolo. Registro elenco progetti n. 244/2010

**OGGETTO:** Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, resa ai sensi dell'art. 23, parte II del D.Lgs. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008 sul *Progetto di ristrutturazione ed ampliamento del porto turistico e peschereccio di Santa Marinella*, nel Comune di Santa Marinella in località Porticciolo. Registro elenco progetti n. 244/2010

## **II DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE AMBIENTE E POLITICHE ABITATIVE**

Su proposta del Dirigente dell'Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione d'Impatto Ambientale.

**Vista** la L.R. n.6 del 18/2002, concernente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché le disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;

**Visto** il Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale n. 1/2002 e s.m.i.;

**Vista** la D.G.R. n. 51 del 04/02/2014 con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative all'Ing. Bruno Placidi;

**Visto** il Regolamento Regionale del 30/09/2013, n.16 "Modifiche al Regolamento Regionale del 06/09/2012, n. 1 (Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale) e successive modificazioni, con il quale si dispone che le funzioni amministrative esercitate dai Dipartimenti soppressi ai sensi dell'art.14, c.I della L.R. 4/2013, sono attribuite, contestualmente al relativo contingente di personale e alle relative risorse, alle Direzioni Regionali e alle Agenzie in ragione delle rispettive competenze;

**Vista** la Determinazione n. G09803 del 07/07/2014, concernente "Accorpamento, soppressione, istituzione, modifica e ridenominazione delle strutture organizzative di base e delle funzioni della Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative. Modifica delle determinazioni dirigenziali n. A05885 del 17/07/2013 e n. G03638 del 24/03/2014, revoca della determinazione dirigenziale n. A07686 del 27/09/2013", che prevede l'istituzione dell'Ufficio "Valutazione Impatto Ambientale" ordinato all'interno dell'Area "Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale";

**Visto** l'Atto di Organizzazione n. G10724 del 25/07/2014 con il quale è stato conferito l'incarico di Dirigente dell'Area "Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale" della Direzione Regionale "Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative" al Dott. Aldo Palombo;

**Dato atto** che il Responsabile del Procedimento è l'Arch. Paola Pelone;

**Visto** il Decreto Legislativo 3/04/2006, n. 152 "Norme in materia ambientali e s.m.i.";

**Vista** la Legge regionale 16/12/2011, n. 16, "Norme in materia ambientale e di fonti rinnovabili";

**Vista** la Legge 7/08/1990, n. 241 e s.m.i. "Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

**Vista** l'istanza prot. n. 12616 del 13/01/2011 con la quale 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.

**Considerato** che la competente Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale, Ufficio Valutazione Impatto Ambientale, ha condotto l'istruttoria tecnico-amministrativa che è da considerarsi parte integrante della presente determinazione tenendo conto della documentazione depositata, delle osservazioni pervenute e dei pareri acquisiti e considerando gli impatti determinati dalle interferenze dell'intervento sul contesto ambientale;

**Ritenuto** di dover procedere all'espressione del giudizio di compatibilità ambientale sulla base della relazione istruttoria effettuata dall' Ufficio Valutazione d'Impatto Ambientale;

## **D E T E R M I N A**

Per i motivi di cui in premessa che formano parte integrante e sostanziale del presente atto,

di esprimere, ai sensi del D.Lgs 152/2006, **giudizio positivo di compatibilità ambientale**, secondo le risultanze di cui alla istruttoria tecnico-amministrativa da considerarsi parte integrante della presente determinazione;

di stabilire che le prescrizioni e le condizioni elencate nella istruttoria tecnico-amministrativa dovranno essere espressamente recepite nei successivi provvedimenti di autorizzazione;

di precisare che l'Ente preposto al rilascio del provvedimento finale è tenuto a vigilare sul rispetto delle prescrizioni di cui sopra, così come recepite nel provvedimento di autorizzazione e a segnalare tempestivamente all'Ufficio V.I.A. eventuali inadempimenti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del D.lgs 152/2006;

di stabilire che il progetto esaminato, ai sensi dell'art. 26, comma 6 del D.lgs 152/2006, dovrà essere realizzato entro cinque anni dalla data di pubblicazione del presente provvedimento sul BURL. Trascorso tale periodo, fatta salva la proroga concessa su istanza del proponente la procedura di impatto ambientale dovrà essere reiterata;

di trasmettere, la presente determinazione al Proponente, al Comune e alla Provincia;

di pubblicare la presente determinazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio e sul sito web [www.regione.lazio.it/ambiente](http://www.regione.lazio.it/ambiente);

di comunicare che i pareri di altre Autorità citati nella presente Determina, sono consultabili integralmente presso la sede regionale dell'area V.I.A.;

di dichiarare che il rilascio del presente provvedimento non esime il proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti per la realizzazione dell'opera, fatto salvo i diritti di terzi;

di rappresentare che avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio nel termine di 60 giorni dal ricevimento secondo le modalità di cui al D.lgs 2/07/2010, n.104, ovvero, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di 120 giorni;

di comunicare che gli elaborati progettuali dovranno essere ritirati dal proponente o da altro incaricato, munito di specifica delega, presso l'Ufficio VIA dell'Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione d'Impatto Ambientale.

Il Direttore  
Ing. Bruno Placidi



DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE, AMBIENTE E POLITICHE ABITATIVE  
 AREA CONSERVAZIONE QUALITA' DELL'AMBIENTE  
 E VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE  
 UFFICIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

<b>Progetto</b>	Progetto di ristrutturazione ed ampliamento del porto turistico e peschereccio di Santa Marinella.
<b>Proponente</b>	Società Porto Romano
<b>Ubicazione</b>	Provincia di Roma Comune di Santa Marinella Località Porticciolo

**Registro elenco progetti n. 244/2010 V.I.A.**

**Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23,  
 parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.**

**ISTRUTTORIA TECNICO-AMMINISTRATIVA**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Arch. Paola Pelone

Arch. Monica Angelè

IL DIRIGENTE DELL'AREA

Dott. Aldo Palombo



Preso atto che, come previsto all'art. 23, comma 1, parte II del suindicato Decreto Legislativo, in data 24/12/2010 la Società Porto Romano S.p.A. ha depositato presso l' Ufficio V.I.A., nonché presso la Provincia di Roma e il Comune di Santa Marinella, gli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale e ha provveduto alle misure di pubblicità pubblicando sul quotidiano "Il Giornale" l'annuncio di avvenuto deposito, ai sensi dell'art. 24, comma 2, parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Il progetto e lo studio di cui sopra sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 244/2010 dell'elenco.

Nel termine di 60 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico, ai sensi dell'art. 24, comma 4, parte II del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.;

Nei termini di cui agli art.24, comma 4 e art.25, comma 3, parte II, del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i., non sono pervenute osservazioni.

Esaminati gli elaborati trasmessi a seguire:

- Relazione generale
- Corografia
- Rilievi piano batimetrici
- Indagini geognostiche. studio geotecnico. relazione geologica
- Relazione idrologica-idraulica
- Studio meteo marino
- Piani d'onda
- Studio di regime della dinamica costiera
- Modello matematico. Qualità delle acque interne portuali
- Studio dell'agibilità dell'imboccatura portuale
- Relazione tecnica di progetto
- Stralcio del piano regolatore urbanistico
- Stralcio del piano territoriale paesistico
- Planimetria catastale delle aree
- Planimetria generale di progetto
- Studio degli accessi stradali e viabilità esterna
- Planimetria di riferimento delle sezioni tipo
- Sezioni tipo. Opere foranee opere di sopraflutto
- Sezioni tipo. Opere foranee molo di sottoflutto
- Sezioni tipo. Opere interne.
- Sezioni tipo. Opere interne
- Planimetria di riferimento delle sezioni di computo
- Sezioni di computo opere foranee molo sopraflutto
- Sezioni di computo opere foranee molo di sottoflutto
- Sezioni di computo opere interne
- Edifici, viabilità, parcheggi
- Edificio direzionale, pianta prospetti e sezioni
- Edifici di servizi
- Torre di controllo
- Box pescatori
- Pavimentazioni
- Ponte di attraversamento



- Cassone prefabbricato di banchina
- Impianto idrico
- Impianto elettrico
- Impianto antincendio
- Impianto fognario
- Sistemi di ormeggio
- Piano di monitoraggio e manutenzione
- Disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali
- Planimetria catastale
- Planimetria generale di progetto

CONSIDERATA la nota del 20/12/2012, acquisita il 02/01/2013 prot.n°85, con la quale il Proponente ha trasmesso integrazioni, relative alla realizzazione del progetto di ampliamento e gestione del porto turistico-peschereccio di IV classe;

ESAMINATI gli elaborati integrativi:

- Progetto di concessione demaniale
- Tav. 17 bis e Tav.17ter

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

## **QUADRO PROGRAMMATICO**

### **Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio**

*La versione del 1998 costituisce l'aggiornamento delle reali prospettive di sviluppo e razionalizzazione dei settori della pesca del turismo e del commercio.*

*Con Delibera della Giunta Regionale n. 442 del 11/09/2012 la Regione Lazio ha approvato il documento delle "Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle coste della Regione Lazio", redatto dalla Cabina di Regia del Mare. In tale documento sono valutati i contesti territoriali e socio-economici dei sistemi portuali e delle aree territoriali di riferimento.*

*Le linee guida identificano come prioritari gli interventi di ampliamento e razionalizzazione di porti esistenti. Il porto di Santa Marinella, già oggetto di concessione demaniale marittima, rientra perfettamente nella casistica dei porti da ampliare e razionalizzare previsto dallo studio.*

### **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)**

*Questo strumento inquadra il Comune di Santa Marinella tra le costruzioni urbane complesse-conurbazioni ed in particolare facente parte della tipologia A1 "Città costiera settentrionale", insieme al Comune di Civitavecchia.*

*L'articolo 43 "Direttive specifiche per le costruzioni urbane complesse - conurbazioni (città intercomunali)" prevede per la tipologia A1 il seguente obiettivo: "il riordino a base intercomunale della "città costiera" come attualmente articolata in 3 costruzioni urbane (Civitavecchia, Santa Marinella, Santa Severa) tendenti alla saldatura, ancora distinte dalle discontinuità verdi dei fossi trasversali alla costa, delimitata a nord dall'entroterra boschivo tolfetano.*

*Il piano accentua le differenze morfologiche delle parti e le diverse specializzazioni.*

*...Santa Marinella è proposta come centro balneare e nautico del turismo di qualità attraverso progetti di recupero e valorizzazione ambientale lungo la costa e interventi di riqualificazione urbana.*

2

8



Pertanto il progetto di ampliamento del porto turistico di Santa Marinella, già concessionato con concessione demaniale marittima, è in linea con il presente documento di programmazione e pianificazione.

#### **Piano Regolatore Generale Comunale (PRG)**

Il Comune di Santa Marinella è dotato dello strumento urbanistico Piano Regolatore Generale dal adottato il 12/07/1971 ed approvato l'11/02/1975, data della sua approvazione.

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

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.

Il progetto di ampliamento del Porto di Santa Marinella è stato oggetto di Concessione Demaniale, pertanto le disposizioni normative urbanistiche nell'area oggetto di Concessione Demaniale sono sottostanti alle indicazioni riportate nel progetto approvato in sede di rilascio di Concessione Demaniale con tanto il Parere Favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. (prot. n. 4686 del 7 novembre 2000) con voto n. 436 della seduta del 15/12/1999.

Il presente progetto di ampliamento del porto è coerente con le indicazioni del PRG. Pertanto il progetto di ampliamento del porto turistico di Santa Marinella, con Concessione Demaniale Marittima, è in linea con il presente documento di programmazione e pianificazione.

#### **Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)**

Si rimanda al parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici, prot.n°24104/13 del 16/07/2014.

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

Il progetto del porto turistico di S. Marinella, oggetto del presente Studio, rappresenta l'ampliamento del porto esistente, attuato tramite prolungamento del molo di sopraflutto e realizzazione di un molo di sottoflutto parallelo all'esistente e distante da esso circa 410 m.

Il molo sopraflutto ha una configurazione curvilinea che proviene dalle indicazioni del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali ed è stata approvata dal Consiglio Superiore dei LL.PP ed è radicato sulla testata dell'esistente molo del porticciolo peschereccio e si sviluppa in direzione nord-est per una lunghezza di 465,5 m su fondali compresa tra -7,00 e 9,00 m sul livello medio mare.

Il molo sopraflutto, 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.

La banchina di riva, ad andamento rettilineo, si sviluppa in avanzamento rispetto all'attuale linea di battigia ed è destinata ad ospitare i principali servizi funzionali all'attività portuale.

Il porto è articolato in due aree distinte per funzione:

- area turistico - nautica;
- area cantieristica.

L'area turistico nautica prevede di organizzare lo specchio acqueo a mezzo di pontili di attracco del tipo galleggiante, della lunghezza media di 160 m, che consentono di offrire l'ormeggio ad un numero di imbarcazioni variabile tra 500 e 600 in funzione delle diverse possibili distribuzioni interne.

L'area a terra fronteggiante i pontili di attracco è articolata su tre fasce parallele longitudinali: la prima

R

X





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, 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.

La seconda area di zonizzazione, quella cantieristica, è localizzata alla radice del molo sottoflutto, in corrispondenza dell'ingresso est del porto, ed è rappresentata da una superficie di circa 5000 mq che sarà impiegata per operazioni di carena e piccole riparazioni delle imbarcazioni.

Il porto prevede internamente una vasca travel lift per imbarcazioni fino a 50 t, nonché di una gru di alaggio e varo in grado di assolvere anche a situazioni di emergenza.

L'area peschereccia resta nella darsena originaria del porticciolo, sotto il castello ove le imbarcazioni sono ormeggiate in un bacino ben ridossato.

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

Sulla superficie delle aree a terra è prevista la realizzazione di due edifici per servizi, di un edificio direzionale, della torre di controllo e di una serie di box pescatori.

#### **Accessibilità territoriale**

Il Porto si trova in prossimità di Via Aurelia, uno dei principali assi viari del territorio.

Attualmente l'accessibilità al Porto da Via Aurelia prevede l'instradamento su:

-Via della Libertà (svolta a destra) per i flussi provenienti dal lato ovest di Santa Marinella

-Via Roma (svolta a sinistra) per i flussi provenienti da Roma.

-Via delle Vignacce per i flussi provenienti dall'area urbana di Santa Marinella a Nord del tracciato ferroviario.

Inoltre sono possibili altri itinerari d'accesso per la viabilità locale compresa tra Via Aurelia e Via della Libertà attraverso Viale della Repubblica, Via della Conciliazione e Via Fratti.

L'area di intervento ed il Porto sono inseriti in un contesto urbano caratterizzato dalla compresenza di aree residenziali, aree commerciali ed aree turistiche.

I punti di attraversamento dell'asse ferroviario sono il sottopasso di Via Asiago, da poco allargato ed oggi a doppio senso di marcia, il sottopasso di Via delle Vignacce, di cui è previsto l'ampliamento, ed oggi a senso unico alternato, ed il sovrappasso di Via dei Fiori.

La configurazione di progetto prevede pertanto la costruzione di un ulteriore punto d'accesso, nella lato Est del Porto, a servizio dei nuovi parcheggi e dei nuovi posti barca.

Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento della viabilità esterna di accesso all'area portuale al fine di servire le nuove aree del Porto. Si è pertanto provveduto a riprogettare lo svincolo sulla SS Aurelia in corrispondenza del nuovo accesso al Porto da Est, ed ad ottimizzare l'incrocio dell'accesso del porto esistente. La riconfigurazione dello svincolo lato Roma verrà realizzata tutta su aree a disposizione dell'Amministrazione Comunale.

#### **Opere di sistemazione urbana**

Le opere di sistemazione a terra previste dal progetto di ristrutturazione ed ampliamento del porto di Santa Marinella, occupano la fascia compresa tra la futura banchina in cui sono previsti gli edifici destinati a servizio ed i muri di recinzione delle abitazioni che attualmente si affacciano sul mare. Tale area è distinta in tre fasi, di cui la prima, quella più a ridosso delle abitazioni ospita le opere di sistemazione a verde e messa in sicurezza idraulica e la seconda ospita le aree destinate ai parcheggi, la terza l'area degli edifici a servizio e della banchina.

La prima fascia ha una lunghezza di circa 500 metri in direzione est ovest ed una larghezza variabile tra i





6 e i 10 metri in direzione nord sud.

Tale fascia con la sua dominante di vegetazione arborea ed arbustiva rappresenta un segno di continuità paesaggistica tra il verde di nuovo impianto e quello privato già presente nei giardini delle abitazioni poste a ridosso della riva.

Una serie di ponti pedonali, posti in corrispondenza dei diverticoli che si diramano dalla via Aurelia e dagli accessi privati delle ville, permettono di mantenere invariate le possibilità di accesso al mare.

Un ulteriore ponte permette l'attraversamento del fosso di Santa Maria Morgana, consentendo il collegamento tra il porticciolo esistente e la nuova struttura prevista.

La seconda fascia è quella posta più dove sono distribuite le aree a parcheggio della lunghezza di circa 500 metri e della larghezza di circa 35 metri.

La sua destinazione è prettamente quella viaria: vi si trovano infatti le aree di parcheggio ed il sistema di viabilità interna di distribuzione e quella di collegamento tra i due accessi all'area portuale. Ad intervallare le aree degli stalli sono ricavate delle zone all'interno delle quali sono previste le opere di sistemazione del verde urbano. Tali zone contribuiscono ad interrompere la rigidità geometrica delle aree destinate agli stalli. La terza fascia di circa 15 metri arriva fino alla banchina e ricomprende gli edifici destinati ad ospitare i servizi collettivi. Una ulteriore piccola area, che si propende verso il mare, è prevista a ridosso dell'area cantieristica. Si tratta di una piccola area di sosta a servizio degli edifici per i servizi attigui.

#### **Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera**

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.

Edifici del porto in ampliamento

		Superficie	altezza	Volume
		m <sup>2</sup>	m	m <sup>3</sup>
1	Edificio servizi n°1	144,00	3,50	504,00
2	Edificio servizi n°2	144,00	3,50	504,00
3	Edificio direzionale	256,00	3,85	985,60
	Servizi annessi	35,00	2,87	100,45
4	Torre di controllo	59,50	6,90	410,55
5	Box Pescatori	70,00	3,50	245,00
SOMMA		708,50		2.749,60

Il progetto prevede inoltre l'adeguamento della viabilità alle necessità dell'infrastruttura riprogettando lo svincolo sulla SS. Aurelia che ottimizza il nuovo accesso al Porto.

#### **Cantierizzazione**

Il bacino portuale verrà dragato fino alla quota -3.50 m. La gestione dei materiali provenienti dalle operazioni di dragaggio è finalizzata a massimizzarne il riutilizzo.

Pertanto, il materiale di risulta, il cui volume complessivo è stimato intorno a 28.000 m<sup>3</sup>, verrà riutilizzato per il riempimento dei piazzali retrostanti la banchina, riducendo pertanto i volumi trasportati da cava.

L'inizio dei lavori di dragaggio è previsto all'incirca al 10° mese del cronoprogramma, avendo stimato che in tale arco di tempo le lavorazioni del molo di sopraflutto abbiano raggiunto una progressiva abbastanza avanzata da garantire la necessaria protezione al bacino.

Per lo stesso motivo, il dragaggio inizierà nella zona ad Ovest, in corrispondenza della foce del fosso di Santa Maria Morgana, e procederà verso Est, parallelamente all'attuale linea di costa.

#### **Operazioni di livellamento**

Nelle aree a terra fronteggianti i pontili di attracco, la fascia longitudinale più interna, dedicata alla viabilità di scorrimento interno veicolare e ai parcheggi, si trova in parte a quota più alta rispetto a quella prevista da progetto.





*In tali zone dovranno essere eseguiti scavi di sbancamento per i quali si è stimato un volume complessivo*

*di ca. 1.800 m<sup>3</sup>.*

*Non si tratterà di veri e propri scavi di sbancamento quanto piuttosto di operazioni di livellamento dal momento che il materiale di risulta verrà ovviamente impiegato nelle immediate vicinanze dello scavo, per uniformare la quota dei piazzali secondo quanto previsto nel progetto.*

#### **Riempimenti**

*Per le operazioni di riempimento, che riguardano il tergo banchine e tutti i piazzali portuali, fino alla quota costante di +0.20 m, si impiegheranno in generale, e fino al loro totale esaurimento, tutte le materie provenienti dagli scavi di qualsiasi genere eseguiti nelle aree di lavoro.*

*Per quanto attiene invece al riutilizzo del materiale proveniente dai dragaggi, il riempimento avverrà con modalità operative tali da evitare fasi di stoccaggio in cantiere, con conseguenti problemi di creazione di cumuli e spandimento delle polveri sottili.*

*Una simile modalità operativa è resa possibile dal tipo di draga selezionata, aspirante-refluente, che attraverso la condotta flessibile può raggiungere direttamente il sito di riempimento.*

*I riempimenti seguiranno le operazioni di dragaggio, procedendo quindi dalla zona Ovest, immediatamente a ridosso del piazzale di cantiere, fino a raggiungere il nuovo molo di sottoflutto.*

#### **Interventi di mitigazione ambientale**

*Tali misure di mitigazione riguardano:*

*a) l'ambiente marino e in particolare la qualità dell'acqua, il rispetto della vegetazione sottomarina e le possibilità di sviluppo della fauna ittica.*

*Il progetto, infatti, prevede quale importante misura compensativa, la realizzazione dell'impianto di immissione di acque esterne, all'interno del bacino portuale, al fine di assicurare un livello accettabile della qualità di tali acque anche nelle aree più remote.*

*b) La qualità dell'aria nel corso dei lavori di costruzione e durante l'esercizio del porto.*

*Il progetto prevede, in fase di realizzazione, di evitare l'inquinamento dell'aria da polveri adottando metodi di lavoro adeguati, come la bagnatura del pietrame e del tout venant di cava prima di scaricarlo a terra, la bagnatura delle piste ed il lavaggio dei mezzi di trasporto.*

*Nella fase di esercizio del porto, il progetto prevede che possano essere adottate misure di limitazione dell'accensione dei motori al tempo necessario per l'uscita o l'ingresso al porto, in modo da limitare l'inquinamento dai prodotti della combustione.*

*c) Il rispetto delle visualità del paesaggio, sia da mare verso terra, in particolare la visualità del Castello e della Villa Sacchetti, sia da terra verso mare, nel rispetto della visualità dell'orizzonte marino.*

*Il progetto ha previsto quale misura di mitigazione dell'impatto sul paesaggio, la conservazione di alcune caratteristiche tipologiche dell'architettura localmente esistente, quali i rivestimenti litoidi delle superfici, le linee ad arco ribassato degli architravi delle aperture dei vani, e le coperture a falde dei tetti.*

*Gli interventi di ripristino e riqualificazione ambientale e paesaggistica riguardano:*

*-la sistemazione dell'area circostante il ponte romano, attualmente abbandonato al degrado e ai danni della vegetazione spontanea. Il progetto prevede di inserire l'emergenza archeologica in un'area a parco con percorsi pedonali intorno ad un disegno di aiuole e fioriere;*

*-la sistemazione della foce del fosso di S. Maria Morgana, attualmente abbandonata al degrado e ostruita da rifiuti e materiali di risulta. Il progetto prevede la sistemazione dell'alveo di foce con l'approfondimento del fondale e la ristrutturazione degli argini;*

*-la sistemazione della foce del fosso di Valle Semplice anch'essa abbandonata al degrado. Il progetto prevede la sistemazione dell'alveo del fosso fino al ponte sulla Via Aurelia. Inoltre, in conseguenza della realizzazione del porto, è previsto il ripascimento della attuale spiaggia di ciottoli in riva sinistra del fosso di*



Valle Semplice, a mezzo di depositi naturali di sabbie che, trasportate dalle mareggiate di scirocco si atterreranno appoggiandosi all'aggetto del molo sottoflutto.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

### **Atmosfera**

La realizzazione delle nuove opere comporterà degli impatti su tale componente, sia in fase di realizzazione delle opere, che in fase di esercizio.

In fase di realizzazione delle opere le maggiori emissioni in atmosfera saranno date dal transito dei mezzi necessari all'approvvigionamento del cantiere e delle macchine operatrici all'interno del cantiere stesso.

Durante la fase di esercizio del porto le maggiori emissioni in atmosfera scaturiranno dall'aumento del numero dei veicoli, presenti nel porto e transitanti nelle zone limitrofe, in seguito all'aumento dell'offerta di posti barca.

Sempre in fase di esercizio saranno da registrare maggiori emissioni in atmosfera dovute al maggior numero di imbarcazioni attratte dalla nuova struttura marittima.

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 d'intervento.

Risulta comunque evidente grazie alla sua morfologia ed al ricambio d'aria presente, grazie alle dinamiche anemometriche costiere, evidenzierà dei livelli di inquinamento minimi.

Tale operazione comporterà la possibilità di diluizione delle opere in un arco temporale più ampio con impatti minori in termini di concentrazioni di inquinanti nell'arco dei giorni di durata delle lavorazioni.

Inquadramento biotico

### **Rumore e vibrazioni**

I lavori per la realizzazione dell'opera dureranno poco meno di tre anni.

Le fasi operative maggiormente impattanti saranno la realizzazione del molo sopraflutto, la realizzazione del molo sottoflutto, le operazioni di dragaggio (che iniziano dopo la realizzazione di 300 m di diga foranea e per le quali si ipotizza una durata di ca. 5 mesi), le operazioni di riempimento, la realizzazione delle opere a terra.

Nell'ipotesi di approvvigionamento di tutto il materiale via terra sono previsti 100 camion/giorno.

### **Inquadramento geologico e geomorfologico, idrografico e idrogeologico**

Si rimanda al parere della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Difesa del Suolo, trasmesso con nota prot.n° 069795 del 20/02/2012.

### **Flora e Fauna**

Si rimanda al parere della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Conservazione Natura, trasmesso con nota prot.n° 143634 del 04/04/2011.

### **Aspetti paesaggistici**

Si rimanda al parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici, prot.n° 24104/13 del 16/07/2014.

### **Interventi di mitigazione**

Tali mitigazioni prevedono una più ampia estensione delle zone a verde e l'inserimento di ulteriori sistemazioni di elementi arborei e vegetazionali, soprattutto in corrispondenza degli stalli per la sosta, la realizzazione di piste ciclabili ed il rivestimento dei percorsi pedonali e carrabili.

L'impianto generale della banchina viene riproposta con una organizzazione meno rigida e con una distribuzione degli spazi caratterizzata dalla prevalenza visiva del sistema del verde organizzato secondo disegni più fluidi che sono generatori del sistema parcheggio e non viceversa.

I parcheggi saranno organizzati con stalli in green block alternati a delle aiuole contenenti le alberature sempreverdi (tamarici) con chioma scolpita poste in forma libera. Tutti gli stalli saranno serviti da un



percorso pedonale che permette di raggiungere la banchina e gli altri spazi pedonali senza sovrapporsi ad i corselli di manovra.

Alcuni posti auto posti lungo la banchina saranno attrezzati con delle coperture con "tetto verde scolpito" così da creare una zona di verde intenso lungo il blu del mare.

Pertanto il sistema del verde prevede la creazione di due sistemi ortogonali: uno parallelo alla linea di costa che costituisce un'area buffer tra l'edificato e l'area portuale, onde filtrare il rapporto tra le due zone, la seconda perpendicolare alla costa vede la creazione di pennelli verdi che costituiscono il prolungamento verso il mare del sistema del verde delle ville come evidenziato nello schema sottostante

L'area buffer verrà naturalizzata e dotata di percorsi pedonali e ciclabili.

Nella restante area della banchina, si è provveduto a ridisegnare le aree a verde, gli stalli ed il sistema della viabilità di attraversamento e di servizio ampliando e distinguendo le aree carrabili e quelle pedonali.

Del pari il sistema dei percorsi prevede una maggiore accessibilità alla costa con la riattivazione di percorsi pedonali oggi occlusi.

I percorsi carrabili si prevedono in asfalto di colore chiaro ed i percorsi pedonali saranno realizzati con guidane in pietra e sottolineature dei percorsi, blocchetti in pietra dissuasori di velocità. Lungo la banchina i percorsi pedonali si distingueranno da quelli carrabili in quanto realizzati in doghe di legno

Particolare cura verrà usata nella scelta dei materiali che saranno prioritariamente naturali e duraturi.

### **Sistema della mobilità**

La Fase di Cantierizzazione.

Per la fase di realizzazione degli interventi progettati sono previste le seguenti modalità e tempistiche:

Tempi di costruzione: si stima un tempo di realizzazione di circa 3 anni.

Sospensione estiva dei lavori: il cantiere sarà eventualmente chiuso nel periodo luglio-agosto.

Apporto di Materiale: fino ad un massimo di 100 Camion/giorno (provenienti dalla porta autostradale di S. Marinella-S. Severa)

Accesso al cantiere: si prevede che l'accesso principale al cantiere avvenga da Piazza Roma.

Nella Fase di Cantierizzazione si consiglia lo schema di circolazione provvisorio riportato negli elaborati grafici.

Lo schema di circolazione proposto presenta le seguenti varianti rispetto allo stato di fatto:

-Doppio senso di circolazione su Piazza Roma (tra l'ingresso del Porto e Via della Libertà).

-Introduzione di un divieto di svolta a sinistra nell'intersezione tra Via Roma e Via Aurelia.

L'applicazione di questo schema di circolazione presenta i seguenti vantaggi per la Fase di Cantierizzazione:

Eliminazione della svolta a sinistra da Via Roma a Via Aurelia al fine di minimizzare i punti di conflitto all'intersezione e migliorare il deflusso.

Diversificazione degli itinerari in uscita dal Porto:

Via Roma dedicata all'instradamento dei flussi su Via Aurelia in direzione Est (quindi dei veicoli pesanti).

Via Odescalchi dedicata all'instradamento dei flussi su Via Aurelia in direzione Ovest.

Possibilità, per particolari fasi intense di lavoro, di riservare Via Roma alla circolazione esclusiva dei mezzi pesanti, pur mantenendo possibile l'accessibilità al Porto.

### **Gli interventi per la nuova accessibilità.**

Il progetto prevede, inoltre, l'adeguamento della viabilità esterna all'area portuale al fine di servire le nuove aree del Porto.

Sono stati pertanto ridefiniti i due svincoli stradali sulla SS Aurelia in corrispondenza dei due accessi al Porto (incrocio con Via Roma, incrocio fosso Vallo Semplice).

Lo svincolo lato Roma sarà realizzato tutto su aree a disposizione dell'Amministrazione Comunale.

Per lo svincolo lato Civitavecchia si è analizzata l'ipotesi progettuale caratterizzata dalla ipotesi di





introduzione di un incrocio semaforizzato.

La configurazione viaria di progetto dello svincolo Sud prevede:

Il mantenimento di una corsia riservata con diritto di precedenza sia per i flussi provenienti dalla direzione Civitavecchia e diretti nella direzione Roma, sia per i flussi in senso contrario.

Riassetto del tronco stradale parallelo al Fosso di Vallo Semplice e del tronco stradale di Via delle Camelie con dei doppio sensi di marcia, attraversamenti pedonali segnalati ed isole di traffico per incanalamento dei flussi su Via Aurelia.

La configurazione viaria di progetto dello svincolo Nord prevede l'introduzione di un incrocio semaforizzato all'intersezione tra Via Aurelia e Via delle Vignacce.

Considerato che

il progetto per l'adeguamento del porto di Santa Marinella ha ottenuto il Parere Favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP.;

la Società Porto Romano S.p.A. è divenuta concessionaria della gestione dell'attuale area portuale con Disposizione del Ministero dei Trasporti, Capitaneria di porto di Civitavecchia, ai sensi dell'art.53 del Codice della Navigazione e per gli effetti del D.P.C.M 21/12/1995;

in data 05/11/2003, con Decreto n.71, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Compartimento Marittimo di Civitavecchia, ha rilasciato alla Società Porto Romano S.p.A. 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 436 del 15/12/1999, che ha visto l'espressione dei pareri positivi di tutti gli enti interessati;

la Società Porto Romano è divenuta concessionaria della zona demaniale marittima suolo e specchio acqueo di 210.000 mq e che tale concessione demaniale è stata assentita allo scopo di ristrutturare, ampliare, gestire e mantenere il porto turistico-peschereccio;

che la zona demaniale marittima oggetto di concessione è stata definitivamente consegnata alla Società Porto Romano in data 19/05/2005, unitamente alle pertinenze demaniali marittime preesistenti, moli di sopraflutto e sottoflutto e banchine;

il Comune di Santa Marinella ha indetto con nota prot.n°3691 del 01/03/2010 una Conferenza dei Servizi relativa all'esame ed approvazione del progetto definitivo di ampliamento del porto Turistico-peschereccio di Santa Marinella e proposta di variante urbanistica per la zona interna retrostante il porto;

il Comune di Santa Marinella con nota prot.n°11821 del 19/06/2012 ha trasmesso per conto della Società Porto Romano ulteriori integrazioni relative al progetto di ampliamento e gestione del porto;

il progetto di ampliamento del porto turistico di Santa Marinella, oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, è il Progetto Definitivo da Concessione Demaniale redatto nel 1998, che ha determinato, a seguito di un complesso ed ampio iter amministrativo, il rilascio della concessione demaniale marittima n.71/2003. e successivo atto formale suppletivo n°72 del 2004 rappresenta il punto di arrivo di un lungo iter procedurale e va intesa come completamento e parziale modifica (nel rispetto delle norme e delle prescrizioni) del Progetto Definitivo 1998.

Preso atto dei pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria:

- parere della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Conservazione Natura, trasmesso con nota prot.n° 143634 del 04/04/2011.
- parere della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Difesa del Suolo, trasmesso con nota prot.n° 069795 del 20/02/2012.



- parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici, prot.n°24104/13 del 16/07/2014.

Vista la D.G.R. n°442 del 11/09/2012 con la quale la Regione Lazio ha approvato il documento delle "Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle coste della Regione Lazio", redatto dalla Cabina di Regia del Mare. Le linee guida identificano come prioritari gli interventi di ampliamento e razionalizzazione di porti esistenti;

Considerato che

le scelte progettuali garantiscono le soluzioni più appropriate per un inserimento ambientale della struttura nel contesto urbano e territoriale;

che il progetto propone comunque un'importante razionalizzazione della realtà portuale esistente e permette comunque una riqualificazione con un miglioramento dei servizi, con effetti positivi sull'occupazione, sull'economia locale e sulle attività turistica;

tutta l'area sulla quale dovranno essere attuati tutti gli interventi e le opere necessarie a rendere agibile e funzionale la struttura portuale oggetto del presente studio, compresa la zona di retroporto, la quale anche essendo esterna al perimetro del progetto è ad esso funzionalmente collegata in quanto su di essa ricadono le strade di accesso al porto.

Avendo considerato che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, a firma del Arch. Carlo Terzoli;

gli elaborati progettuali e il SIA, ai fini del presente giudizio di compatibilità ambientale, sono coerenti con quanto indicato nell'Allegato VII, del D.Lgs. 4/2008 e avendo valutato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti

### TUTTO CIO' PREMESSO

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'Allegato VII, parte II del D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. n.4/2008, **si esprime giudizio di compatibilità ambientale positivo alle seguenti condizioni:**

1. Dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazioni previsti nel S.I.A. e successive integrazioni;
2. Il proponente dovrà rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti
3. Preliminarmente alla fase realizzativa delle opere la proponente dovrà elaborare in forma esecutiva:
  - elaborazione di un piano di sicurezza relativo alla fase di realizzazione e di esercizio dell'opera (incendio, sversamenti accidentali, collisioni ecc.);
  - un piano per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali in fase di costruzione con individuazione dei siti e delle modalità di intervento;
  - le infrastrutture di accesso e di sosta dovranno assicurare una gerarchizzazione dei flussi evitando la commistione di traffico urbano, extraurbano e di accesso al porto;
4. Il proponente dovrà adottare tutti gli idonei accorgimenti al fine di migliorare la gestione dei rifiuti, soprattutto attraverso la promozione della raccolta differenziata e



**REGIONE  
LAZIO**

- l'individuazione di punti di raccolta rifiuti, ed incentivare con idonee tecnologie il risparmio idrico e la depurazione delle acque.
5. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (annaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività);
  6. Dovrà essere eseguito uno studio acustico che consenta di definire puntualmente gli interventi antirumore (es. pavimentazione drenante-antirumore) che dovranno essere adottati sulla viabilità di progetto al fine di rispettare, anche nelle fasce orarie di punta, i limiti massimi assunti nello SIA ovvero i limiti indicati dalla tabella D del DPCM 14.11.97, a tal fine si raccomanda l'Amministrazione Comunale di dotarsi di una classificazione acustica del territorio che potrà essere idoneo supporto per la definizione degli interventi di cui trattasi;
  7. Per quanto riguarda il materiale dragato risulta necessario che prima dell'inizio dell'attività di dragaggio siano definite le eventuali modalità di trattamento e in ogni caso indicati i siti di conferimento a discarica, dovrà essere predisposto un idoneo progetto per le attività di dragaggio (da concordare con L'ARPA Lazio), con una specifica caratterizzazione dei sedimenti che si intendono rimuovere e/o riutilizzare. In tal senso dovrà essere acquisito il parere previsto per le attività di dragaggio;
  8. Per la realizzazione della struttura di mantellata sia prescelta la soluzione dell'utilizzazione dei massi di origine naturale provenienti da cava;
  9. Dovrà essere realizzato un sistema di protezione delle acque che consideri:
    - a. il controllo delle acque di tutte le superfici del centro servizi con particolare attenzione ai piazzali e alla zona dei cantieri. Tali acque dovranno essere totalmente raccolte, trattate e successivamente immesse nei corpi idrici ricettori in postazioni predefinite e monitorate.
    - b. le modalità di circolazione e ricambio delle acque interne e della pulizia al fine di evitare ristagni e presenza di rifiuti solidi galleggianti
  10. Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
    - a. al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dovranno essere realizzate opere di arredo urbano con piantumazioni di specie autoctone per una superficie totale almeno pari al 30% della superficie complessiva degli stalli, detta indicazione è ovviamente riferibile alle sole aree di parcheggio a raso;
    - b. dovranno essere adottate pavimentazioni impermeabili oppure in alternativa la parte sottostante la pavimentazione superficiale di progetto, se prevista di tipo permeabile, dovrà essere impermeabilizzata;
    - c. al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...) prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati





- d. lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;
  - e. le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;
  - f. la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;
  - g. dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti;
  - h. dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti tecnologici opportuni per garantire la migliore gestione dell'impianto e soprattutto la sicurezza personale degli utenti (segnaletica a messaggio variabile, telecamere antistupro etc.).
11. Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole – parcheggi) devono essere:
- a. di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
  - b. di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;
  - c. per quelle finalizzate a costituire la parte alta della barriera o delle formazioni arboree, devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 3 metri dal colletto;
  - d. di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.
12. Al fine di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici e di contenere i consumi energetici dell'intervento in oggetto, nonché per promuovere l'utilizzo delle fonti rinnovabili, il progetto dovrà essere redatto e realizzato nel rispetto degli obiettivi di qualità individuati dalla Direttiva 2002/91/CE, dal D.Lgs n.192/2005, come modificato dal D.Lgs n.311/2006, e dalla Legge Regionale n. 6/2008 relativa all'architettura sostenibile e alla bioedilizia.
13. Particolare attenzione in fase progettuale dovrà essere posta per l'utilizzo ottimale dei fattori di condizionamento ambientale esterni e per gli obiettivi di risparmio delle risorse idriche.
14. Il progetto dovrà utilizzare tecnologie edilizie sostenibili e preferibilmente materiali di qualità certificata eco-compatibile e materiali naturali, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale n. 6/2008, con un'attenzione particolare all'utilizzo di materiali riciclati e riciclabili, e dovrà essere redatto con riferimento alla metodologia del Life Cycle Assessment (LCA) con l'obiettivo di valutare gli impatti ambientali associati alle varie fasi del ciclo di vita di un prodotto.
15. Con riguardo alla morfodinamica della linea di riva, è necessario che il soggetto proponente, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs n.152/2006 e s.m.i., durante la realizzazione delle nuove opere ed in fase di esercizio realizzi un monitoraggio delle spiagge adiacenti, ma da estendersi anche oltre laddove si ritenga necessario, al fine di verificare l'evoluzione di fondali e linea di riva, e definire eventuali interventi di mitigazione;
16. Il proponente dovrà provvedere ad un monitoraggio con cadenza annuale sullo stato dell'ambiente del porto turistico, attraverso l'utilizzo di dati accertati e di un sistema di



**REGIONE  
LAZIO**

indicatori ambientali, evidenziando in modo sistematico le attività e i servizi sviluppati e soprattutto gli impatti (emissioni in atmosfera, impatto acustico, gestione dei rifiuti e delle risorse idriche, ecc.) e le modalità di soluzione adottati, al fine di individuare un corretto modello di ecogestione dell'area;

17. In funzione degli obiettivi di riqualificazione funzionale e fisica delle aree di interfaccia e di relazione fra la città e il porto di Santa Marinella, il progetto definitivo delle opere di sistemazione urbana e del sistema della mobilità, come richiamato dalla Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici, prot.n°24104/13 del 16/07/2014, dovrà essere sottoposto a verifica di ottemperanza presso lo scrivente Ufficio prima della fase esecutiva del progetto in oggetto;
18. Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni presenti nei pareri:
- della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Difesa del Suolo, trasmesso con nota prot. 069795 del 20 febbraio 2012. (allegato e parte integrante al presente parere).
  - della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Conservazione Natura, trasmesso con nota prot. 143634 del 04 aprile 2011. (la relazione si allega quale parte integrante del presente atto).
  - parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici, prot.n°24104/13 del 16/07/2014 (la relazione si allega quale parte integrante del presente atto).

La relazione istruttoria è costituita da n°14 pagine.

Il presente provvedimento è emanato in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii..



**REGIONE  
LAZIO**

DIREZIONE REGIONALE TERRITORIO, URBANISTICA MOBILITA' E RIFIUTI  
AREA URBANISTICA E COPIANIFICAZIONE COMUNALE: PROV. RM - RI - VT

*Pelousa  
22/07/14*

16 LUG. 2014

Prot. n. 24104/13

ANTICIPATA VIA FAX  
Fax n. 06.5168.9478  
Fax n. 06.5168.9223  
Fax n. 0766.534336

RICEVUTO	
23 LUG. 2014	
Area VIA	1145

REGIONE LAZIO DIREZIONE REGIONALE RISORSE UMANE E SISTEMI INFORMATIVI Area Fluxi Documentali e Protocollo Generale	
21 LUG. 2014	
Prot. n. 618/13	Area 62/03/14

**Regione Lazio**  
Direzione Regionale Ambiente  
Area Valutazione Impatto Ambientale  
Sede

e p.c. **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo**  
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio  
Via di San Michele 22  
00153 Roma

**Regione Lazio**  
Direzione Regionale Territorio  
Urbanistica Mobilità e Rifiuti  
Area Porti e Trasporto Marittimo  
Sede

**Comune di Santa Marinella**  
Ufficio Urbanistica  
Via Aurelia 455  
00058 Santa Marinella (Rm)

**Oggetto: Comune di Santa Marinella (Rm) - Progetto di ristrutturazione ed ampliamento del Porto turistico - peschereccio di IV Classe.  
Procedura di V.I.A.  
Soc.: Porto Romano S.p.A.**

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

- Con nota n. 68940 del 11.1.2013, pervenuta presso questa Direzione Regionale il giorno 18.1.2013 al prot. n. 24104, l'Area Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica ha trasmesso il progetto definitivo dell'opera in oggetto e le integrazioni presentate dalla Società Porto Romano in data 20.12.2012.

**PREMESSO**

Con nota n. 3691 del 1.3.2010, acquisita al prot. n. della Direzione Territorio e Urbanistica della Regione Lazio in data 2.3.2010 con il n. 56207, il Comune di Santa Marinella ha inviato la documentazione di progetto e contestualmente convocato una **Conferenza dei Servizi per il 5.5.2010** per "l'esame l'approvazione del progetto definitivo di ampliamento del Porto Turistico Peschereccio di Santa Marinella e della proposta di variante urbanistica al PRG per la zona retrostante il Porto "cd. retroporto" al fine di definire un Accordo di Programma volto alla variante dello strumento urbanistico generale(...)". L'Area Urbanistica e Beni Paesaggistici Province di Roma, FR - LT con nota n.



56207 del 14.5.2010 ha richiesto integrazioni documentali riguardanti la variante urbanistica e la Relazione Paesaggistica come documento fondamentale di valutazione dell'inserimento dell'opera nel contesto vincolato. Al Verbale della Conferenza dei Servizi del 5.5.2010 sono allegati i seguenti pareri e/o richieste:

- MiBAC – Soprintendenza per il Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale – nota n. 4221 del 4.5.2010 – parere favorevole con prescrizioni;
- Capitaneria di Porto di Civitavecchia – nota n. 3936 del 12.3.2010 – segnalazione e precisazione;
- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma – nota n. 29237 del 28.4.2010 – precisazioni e richiesta integrazioni;
- Regione Lazio Area VIA – nota n. 109137 del 29.4.2010 – considerazioni sulla sottoposizione alle procedure di VIA e VAS;
- Azienda USL Roma F – nota n. 851 del 6.5.2010 - precisazioni e richiesta integrazioni;
- Provincia di Roma Direzione "Governo del Territorio" – nota n. 71002 del 30.4.2010 – parere favorevole sulla conformità al PTPG e considerazioni sulle altre competenze;
- MiBAC – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio – nota n. 4786 del 17.3.2010 – richiesta integrazioni;
- Soprintendenza per il Beni Architettonici e paesaggistici per le Province di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo – nota n. 8233 del 9.4.2010 – richiesta integrazioni;

Con nota n. 19820 del 13.10.2011, acquisita al prot. llo della Direzione Territorio e Urbanistica della Regione Lazio in data 27.10.2011 con il n. 463712, il Comune di Santa Marinella ha precisato che, ai sensi del Dlgs 128/2010 art. 2 lett. h), la procedura di VAS non è necessaria per l'approvazione di opere che comportano variante urbanistica fermi restando gli adempimenti riguardanti la VIA ed ha contestualmente convocato una **Conferenza dei Servizi per il 9.12.2011** per la "Concessione demaniale 5 novembre 2003 n. 71: Realizzazione del progetto di ampliamento e gestione del Porto turistico – peschereccio di IV Classe nel Comune di Santa Marinella – Attuazione deliberazione di C.C. 28 dicembre 2009 n. 101". Al Verbale della Conferenza dei Servizi del 5.5.2010 sono allegati i seguenti pareri e/o richieste:

- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma – nota n. 76277 del 7.12.2011 – rinnovo richiesta integrazioni in assenza delle quali si anticipa parere negativo;
- Capitaneria di Porto di Civitavecchia – nota n. 3936 del 12.3.2010 – conferma parere precedente CdS e precisazione circa la competenza;
- MiBAC – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio – nota n. 22519 del 22.11.2011 – sospensione del parere in ordine al pronunciamento della costituenda Cabina di Regia del Mare e circa la questione di costituzionalità inoltrata dal MiBAC avverso la modifica della L.R. 24/98 dal parte della L.R. 10/2011;
- Provincia di Roma Direzione "Governo del Territorio" – Servizio Pianificazione del Territorio – nota n. 186325 del 5.10.2011 – conferma del parere favorevole espresso in data 30.4.2010;
- Autorità dei Bacini Regionali del Lazio – nota n. 1214 del 30.11.11 – conferma parere del 4.5.2010;
- Agenzia del Demanio Filiale Lazio – nota n. 22808 del 6.12.2011 - conferma parere espresso nella CdS del 5.5.2010;
- Regione Lazio – Area Porti e Trasporto Marittimo – nota n. 524932 del 7.12.2011 – Esito della CdS interna di 28.11.2011 in cui si concorda di attendere l'esito della procedura di VIA prima dell'espressione del parere conclusivo;

Con nota n. 13142 del 29.6.2012, acquisita al prot. llo della Direzione Territorio e Urbanistica della Regione Lazio in data 11.7.2012 con il n. 305309, il Comune di Santa Marinella ha inviato la documentazione trasmessa dalla Soc. Porto Romano S.p.a riportante approfondimenti di dettaglio al progetto ed ha contestualmente convocato una terza **Conferenza dei Servizi per il 31.7.2012** per la "Concessione demaniale 5 novembre 2003 n. 71: Realizzazione del progetto di ampliamento e gestione del Porto turistico – peschereccio di IV Classe nel Comune di Santa Marinella – Attuazione deliberazioni di C.C. 28 dicembre 2009 n. 101 e 28 maggio 2010 n. 22". Al Verbale della Conferenza dei Servizi del 5.5.2010 sono allegati i seguenti pareri e/o richieste:

- Regione Lazio – Area Porti e Trasporto Marittimo – nota n. 342500 del 2.8.2012 – Esito della CdS interna di 27.7.2012 in cui si decide di sospendere la seduta in attesa di ricevere i pareri delle Direzioni convocate (la scrivente Direzione ha ricevuto il verbale della CdS interna ma non la convocazione e pertanto non ha potuto partecipare alla stessa n.d.r.);



Con nota dell'11 luglio 2012 la Soc. Porto Romano ha comunicato al Comune di Santa Marinella l'intenzione di rinunciare al progetto presentato nel 2009 e oggetto della CdS del 5.5.2010 intendendo esclusivamente realizzare il progetto allegato alla concessione demaniale del 2003.

La presente opera è stata oggetto di un lungo iter autorizzativo non ancora concluso che ebbe inizio con l'atto di concessione demaniale n. 71 del 2003 per la gestione dell'attuale porticciolo e la realizzazione e gestione dell'ampliamento del porto turistico.

Il progetto riguardante la suddetta concessione demaniale viene attuato tramite prolungamento del molo di sopraflutto e realizzazione di un molo di sottoflutto parallelo all'esistente e distante da esso circa 410 m. Il molo di sopraflutto, 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.

La superficie complessiva dell'area di concessione è di 210.000 mq.

Il porto è articolato in due aree distinte per funzione: area turistico - nautica e area cantieristica.

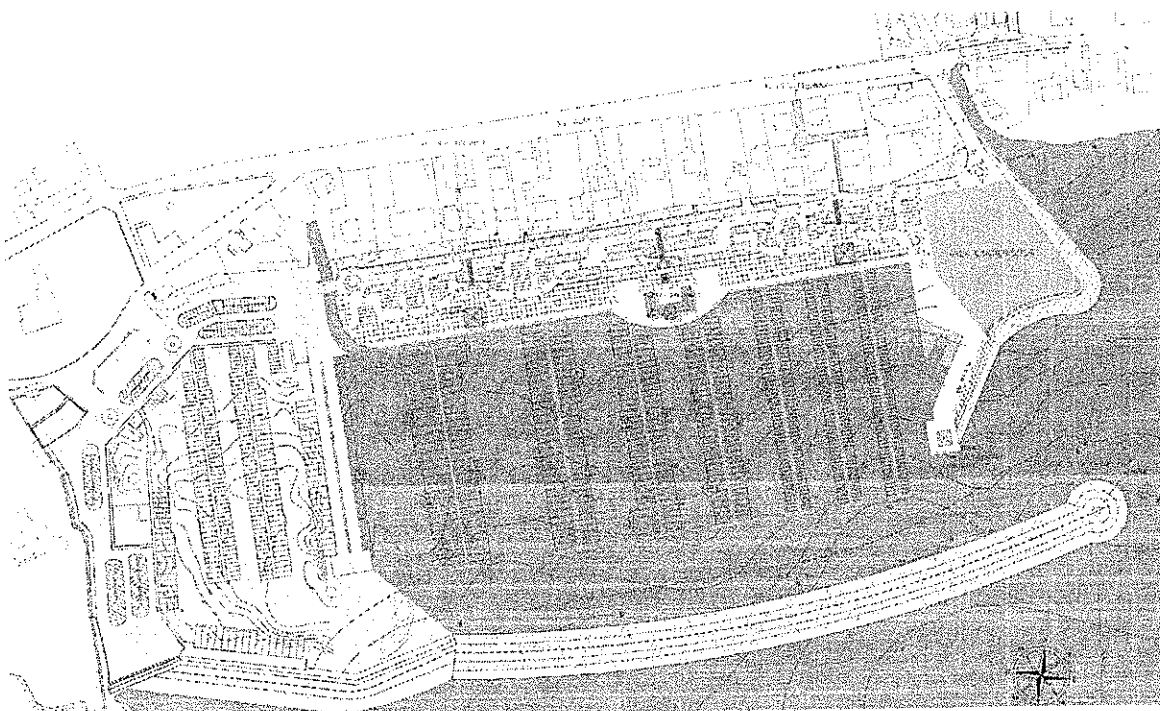
L'area turistico - nautica prevede di organizzare lo specchio acqueo a mezzo di pontili di attracco del tipo galleggiante, della lunghezza media di 160 m, che consentono di offrire l'ormeggio ad un numero di imbarcazioni variabile tra 500 e 600 in funzione delle diverse possibili distribuzioni interne. L'area a terra fronteggiante i pontili di attracco 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, 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.

La seconda area funzionale, quella cantieristica, è localizzata alla radice del molo sottoflutto, in corrispondenza dell'ingresso est del porto, ed è rappresentata da una superficie di circa 5.000 mq che sarà impiegata per operazioni di carena e piccole riparazioni delle imbarcazioni.

L'area peschereccia resta nella darsena originaria del porticciolo, sotto il castello ove le imbarcazioni sono ormeggiate in un bacino ridossato.

Nella superficie delle aree a terra è prevista la realizzazione di due edifici per servizi, di un edificio direzionale, della torre di controllo e di una serie di box pescatori (per un totale di 2.749,60 mc) distribuiti come riportato nella sottostante planimetria.

E' previsto un adeguamento della viabilità esistente solamente per quanto riguarda l'accesso sud al porto realizzato mediante semplice canalizzazione del traffico.



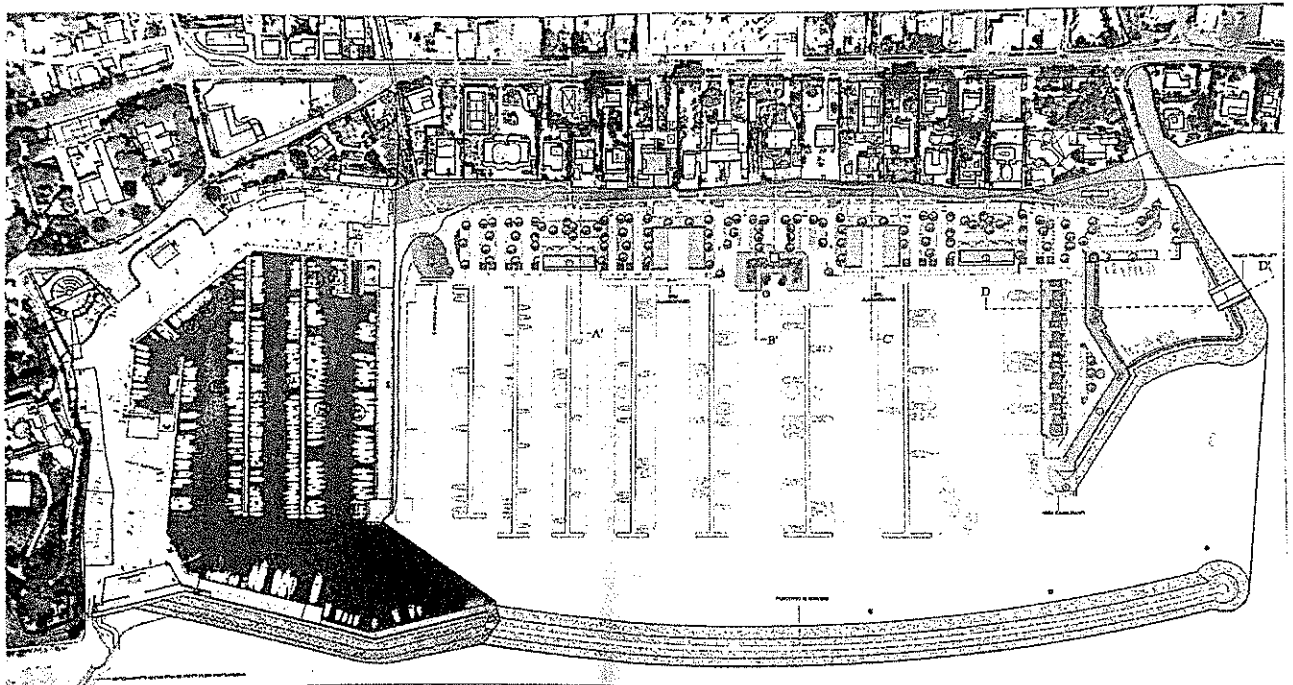
Progetto di cui alla concessione demaniale n. 71 del 2003



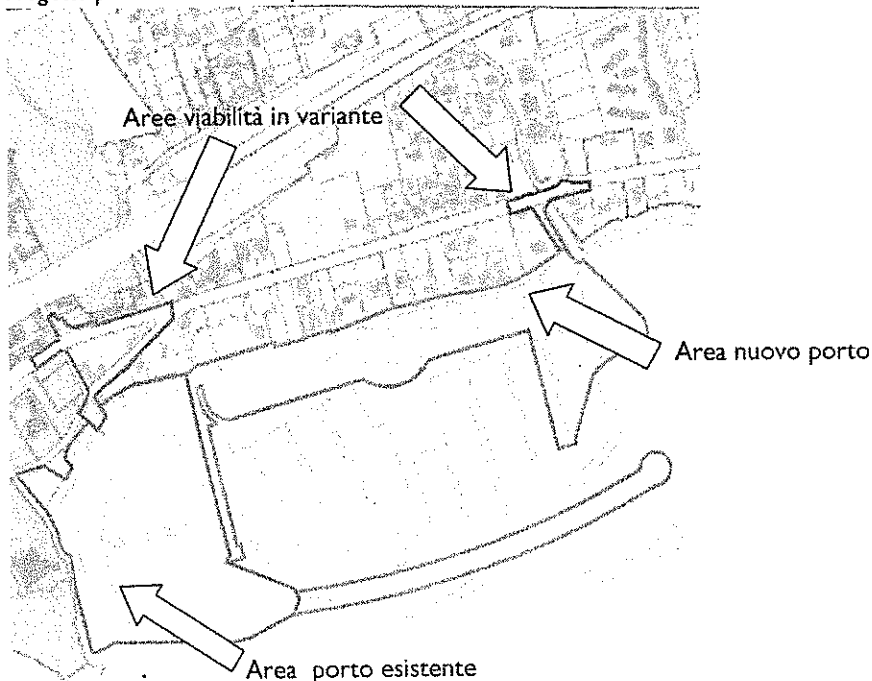
Occorre ricordare che in occasione della Conferenza dei Servizi del 5.5.2010 la Soc. Porto Romano S.p.A. ha presentato un progetto che ricalcava in larga massima quello di concessione demaniale ma che differiva per l'aggiunta di edifici direzionali, commerciali e ricettivi come rappresentato nella planimetria successiva.

Il progetto prevedeva inoltre l'adeguamento della viabilità esistente di accesso al porto che consta di due svincoli stradali sulla S.S. n. 1 Aurelia: quello a sud realizzato su aree a disposizione dell'Amministrazione Comunale e quello a nord su suolo privato realizzabile previo esproprio delle aree. L'attuazione dell'adeguamento della viabilità in variante al PRG vigente avrebbe dovuto concretizzarsi attraverso la sottoscrizione di un Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del Dlgs 267/00.

Il progetto prevede l'ampliamento dei posti barca per 599 unità. La superficie complessiva dell'area di concessione era pari a 210.000 mq con una superficie di aree a terra di 61.379 mq mentre la volumetria lorda in ampliamento era prevista in 10.230 mc.



Progetto presentato alla Conferenza dei Servizi del 5.5.2010





La presente valutazione d'impatto ambientale si riferisce, come già detto, al progetto di cui alla concessione demaniale del 2003.

Il progetto del Porto di Santa Marinella è stato oggetto anche di una lunga questione legale conclusasi con la nomina del Commissario ad Acta.

La Società Porto Romano, a seguito dell'inerzia comunale ad attivare le necessarie procedure per l'esame del progetto, presentò al TAR del Lazio il ricorso n. 6487/2011 a cui seguì la Sentenza non definitiva del citato Tribunale Amministrativo – Sezione terza ter n. 9393/2011 e l'Ordinanza n. 1812/2012 in cui lo stesso ordinava al Comune di Santa Marinella la definizione della Conferenza dei Servizi e la conseguente adozione del provvedimento finale entro 90gg dalla notifica. Con la Sentenza definitiva n. 8811/2012 la stessa sezione del TAR ha ordinato al Comune di Santa Marinella e alla Regione Lazio di rilasciare i relativi permessi o autorizzazioni di competenza e, nel caso di ulteriore inottemperanza, la nomina in via sostitutiva di un commissario ad acta.

PRG Comunale vigente (1975)



Stralcio del PRG del 1975. Con il retino puntinato la destinazione M6 – servizi pubblici

Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici l'area interessata dall'opera in oggetto ricade, come da consultazione della cartografia e delle NTA del PRG di Santa Marinella approvato con D.G.R. n. 305 dell'11 febbraio 1975, in zona M sottozona M6 – servizi pubblici (art. 6 delle NTA) la cui norma recita: "Questa sottozona non può avere una tipologia stabilita in quanto raccoglie i più svariati edifici, le scuole, le autorimesse, il mattatoio, la sede comunale, le attrezzature portuali e qualunque opera pubblica (...)". La destinazione suddetta era stata perfezionata (rispetto alla proposta del Comune di Santa Marinella) dal parere dell'Assessorato all'Urbanistica della Regione Lazio del 30.3.1974 in sede di istruttoria per l'approvazione del Piano stesso con la seguente argomentazione: "Per quanto riguarda la destinazione M5 – porto, appare opportuno a questa sezione che il retroterra immediato dell'impianto portuale venga destinato ad attrezzature più specificatamente attinenti all'attività che in esso si svolge; dovrà pertanto essere assegnata a tale settore la destinazione M6" (...).

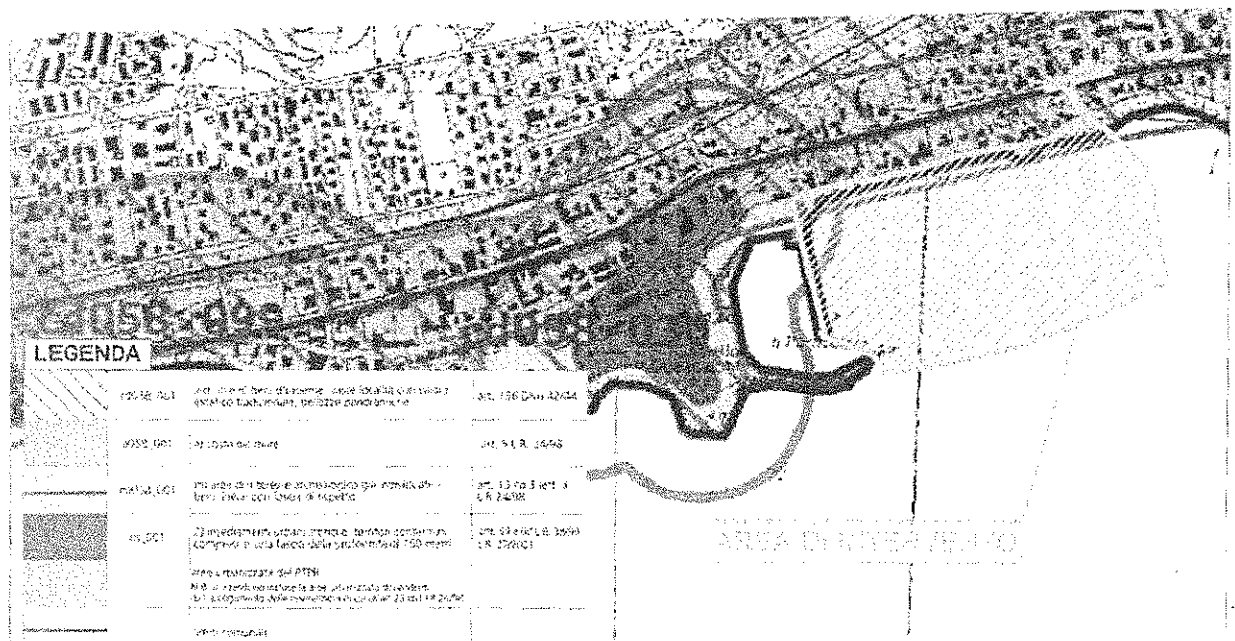
Come si può rilevare dallo stralcio del PRG vigente riportato nella figura sopra l'area destinata a zona M6 non è solo quella relativa alle attrezzature portuali vere e proprie ma anche il c.d. retroporto costituito dal fronte edificato (già all'epoca dell'approvazione del PRG) che va dalla linea di costa fino alla Via Aurelia.

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, dalla consultazione della tavola B del PTPR, l'area ricade in bene paesaggistico di cui all'art. 136 comma 1 lett. c) e d) del Dlgs 42/04 "beni d'insieme" – D.M. 9.3.1957 e D.M. 22.5.1985 "Fascia costiera dei comuni :Civitavecchia, Cerveteri - S.Marinella : fascia costiera" nonché in beni di cui all'art. 142 comma 1 lett. a) e c) del Dlgs 42/04 – fascia costiera del mare e protezione dei corsi d'acqua (Fosso gastrica di Castelsecco e Fiumara Fredara) e di beni archeologici tipizzati con fascia di rispetto regolati dall'art. 45 delle NTA del PTPR. Parte dell'area, in adiacenza al vecchio porticciolo, ricade nella fascia di rispetto dei 150m dei Centri Storici.

La tavola, A del PTPR disciplina l'area sottoposta a vincolo con la tutela del "Paesaggio naturale" regolato dall'art. 21 delle NTA del PTPR per la parte ricadente nella terraferma così come delimitato nella tavola A.

Nel PTP ambito territoriale n. 2 l'area interessata alla realizzazione di parcheggi e viabilità di servizio al porto ricade in "zona C2 di tutela limitata" per la parte urbanizzata esistente nella quale è ammessa l'edificazione secondo le previsioni del PRG vigente.

L'opera è altresì limitrofa (distanza > 150 m) alla perimetrazione del SIC IT 6000007 "Fondali antistanti Santa Marinella" di cui alla Direttiva 92/43/CEE "Habitat" del 21.5.1992, DGR 2146/96, DPR 357/97, DM 3.4.200, DPR 20/03, DGR 651/06.



Stralcio della tavola B del PTPR

## CONSIDERATO CHE

La realizzazione dell'ampliamento del porto prevede un aumento dei posti barca di circa 600 unità sia nella proposta alla base della Conferenza dei Servizi del 2010 sia in quella che si riferisce alla concessione demaniale del 2003 oggetto della presente istanza di Valutazione d'Impatto Ambientale. Il suddetto incremento dei posti barca comporta conseguentemente un notevole aumento del traffico veicolare soprattutto nei mesi estivi che risultano maggiormente a rischio congestionamento per una stazione balneare come Santa Marinella e per la Statale S.S.1 Aurelia. I dati di traffico sono stati riportati compiutamente nello Studio trasportistico allegato al progetto.

Tale quadro di riferimento ha condotto, nel progetto di Conferenza del 2010, ad una proposta di risoluzione di tale problematica attraverso la canalizzazione del traffico dell'accesso sud al Porto mentre per l'accesso nord si proponeva di modificare lo svincolo attraverso l'esproprio dell'area sulla quale sorge attualmente un deposito di materiali edili per liberare lo spazio da utilizzare per l'allargamento della sede stradale e per la razionalizzazione dello svincolo. Quanto sopra avrebbe consentito di assorbire il maggior carico veicolare dovuto alle attività del costruendo Porto.

Con il "ritorno" alla soluzione progettuale oggetto della concessione demaniale viene riprogettato il solo accesso sud che conduce all'area portuale attraverso un tratto stradale adiacente al Fosso di Valle Semplice la cui sede stradale attuale appare assolutamente insufficiente ad accogliere la maggior parte del traffico in entrata e buona parte di quello in uscita dal porto. Tale soluzione sembra pertanto peggiorativa per il futuro assetto viario di Santa Marinella anche in considerazione del fatto che nessun intervento di adeguamento stradale del suddetto tratto viene proposto dal presente progetto.





Si ritiene che la soluzione con i due svincoli (uno a nord in corrispondenza del vecchio porticciolo e uno a sud con adeguamento della sede stradale) proposta nella prima Conferenza dei Servizi del 2010 possa essere la più adatta a sostenere l'aumento del traffico veicolare connesso all'ampliamento del porto.

Come descritto in premessa la *zona urbanistica M6 – servizi pubblici* così come indicata nelle tavole del PRG di Santa Marinella comprende, oltre alla previsione relativa alle attrezzature portuali, anche la cosiddetta zona del retroporto attualmente occupata da un fronte edificato che va dalla linea di costa fino alla Via Aurelia. Nelle intenzioni del pianificatore la realizzazione del porto e delle strutture di supporto sono intimamente legate alla riqualificazione del retroporto, alla connessione urbana e viaria con la Via Aurelia nonché con la permeabilità del fronte edificato al fine di ricostruire il rapporto tra il mare e la città. La riqualificazione di questo tratto di lungomare urbano passa necessariamente attraverso la costruzione del porto e pertanto si ritiene auspicabile che il Comune di Santa Marinella adotti tempestivamente provvedimenti riguardanti l'inclusione del retroporto in una strategia di recupero di questo tratto di città.

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici si rileva che, come dimostrato dalla sovrapposizione delle tavole di progetto con le corrispondenti tavole A e B del PTPR, le opere edilizie (padiglioni di servizio e commerciali nonché i la quasi totalità dei parcheggi) e i moli sopraflutto e sottoflutto non sono ricompresi all'interno del perimetro corrispondente al vincolo di cui all'art. 136 comma 1 lett. c) e d) del Dlgs 42/04 e all'involuppo della tutela del "paesaggio naturale". Nella fascia di rispetto archeologica ricadono parte dei parcheggi e delle opere di supporto. Pertanto tali opere sono soggette al preventivo parere della Soprintendenza Archeologica competente per territorio. A tal proposito è stato rilasciato parere favorevole con prescrizioni dalla Soprintendenza per il Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale con nota n. 4221 del 4.5.2010.

L'intervento di adeguamento alla viabilità esistente nella zona sud, essendo realizzato attraverso semplici lavori di canalizzazione del traffico, può essere considerato conforme alla normativa e alla pianificazione paesistica. Nella tratto compreso dalla delimitazione di tutela del "Paesaggio naturale" e la linea di costa marcata dai muraglioni di cemento delle case private viene posizionata esclusivamente una fascia verde alberata la quale svolge funzione di separazione visiva tra l'ambito edificato del retroporto e quello portuale vero e proprio. Tale fascia verde è conforme agli obiettivi di tutela del paesaggio naturale.

Anche i parcheggi e parte delle opere di sistemazione del porto ricadenti nella fascia di rispetto archeologica risultano conformi alla normativa e alla pianificazione paesistica.

La presente proposta si ritiene pertanto assentibile sotto il profilo paesaggistico anche considerando quanto prescritto dalla L.R. 24/98 che all'art. 5 comma 9 consente la deroga (...) *previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo, per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali*, per tutte le opere (...) *la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri*(...). Le opere devono essere corredate da SIP tranne quelle, come la presente, che sono sottoposte alla procedura di VIA (art. 53 delle NTA del PTPR).

La Concessione demaniale del 5 novembre 2003 n. 71 con cui è stato concessa dal Ministero dei Trasporti alla Soc. Porto Romano l'area per la realizzazione dell'ampliamento del porto turistico con conseguente consegna formale dell'area stessa alla Società suddetta è precedente all'istituzione della Cabina di Regia del Mare (istituita con D.G.R. n. 279 del 1.6.2010 e nominata e costituita con D.P.G.R. n. T0541 del 24.11.2010). Con D.G.R. n. 442 dell'11.9.2012 sono state approvate le "Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio".

## SI RITIENE

di rilasciare parere favorevole sotto l'aspetto paesaggistico, per il "Progetto di ristrutturazione ed ampliamento del Porto turistico – peschereccio di IV Classe. Comune di Santa Marinella (Rm). Soc. Porto Romano S.p.A". alle seguenti condizioni:

- Nella fascia verde sopra citata vengano impiantate essenze vegetali arbustive e arboree tali da creare una quinta verde in grado di mitigare l'effetto visivo recato dalle attrezzature portuali nonché il rumore eventualmente prodotto dalle attività del porto e dal traffico veicolare. Tali essenze dovranno essere specie adulte con obbligo di attecchimento;
- Le aree destinate a parcheggio vengano realizzate con pavimentazione in pietra oppure con masselli autobloccanti di colore delle terre locali;
- Che il presente ampliamento del Porto turistico - - peschereccio sia inserito nel Piano dei Porti della Regione Lazio attualmente in corso di redazione.



Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici si ritiene che la costruzione dell'ampliamento del porto non possa prescindere dalla riqualificazione del c.d. retroporto così come indicato dal PRG vigente. E' auspicabile che il Comune di Santa Marinella proceda per tale area ad una pianificazione di recupero strettamente legata all'ampliamento del porto stesso stralciandola dalla zona M6 servizi pubblici prevedendo contemporaneamente la verifica della dotazione di standard urbanistici dello strumento urbanistico generale.

Si ritiene inoltre che la viabilità proposta con il presente progetto non sia sufficiente a sostenere il maggior traffico veicolare dovuto all'ampliamento del porto. In particolare il tratto di strada di accesso dalla Via Aurelia che costeggia il Fosso di Valle Semplice non appare adatto a un doppio senso di marcia. Al riguardo l'Amministrazione Comunale dovrà procedere alla definizione ed approvazione del progetto riguardante lo svincolo nord come rappresentato nel progetto della Conferenza dei Servizi del 2010 da intendersi come parte integrante del presente progetto.

Il presente parere attiene agli aspetti di competenza della scrivente Area della Direzione Regionale Territorio Urbanistica Mobilità e Rifiuti con particolare riguardo alla componente urbanistica ed alla conformità paesaggistica. Rimane in capo al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo l'espressione del parere paesaggistico circa la compatibilità e conformità dell'opera con il contesto vincolato (commi 7 e 8 art. 146 D.Lgs. 42/04). Tale parere potrà essere rilasciato all'interno della procedura di VIA o secondo le procedure previste dal D.Lgs. 42/04.

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Fabio Bisogni

Il Dirigente dell'Area  
Arch. Demetrio Carini

Visto  
Il Direttore  
Arch. Manuela Manetti



REGIONE  
LAZIO

AREA CONSERVAZIONE NATURA E OSSERVATORIO REGIONALE PER L'AMBIENTE

BRUNO / PELON G  
MSI 4/11

5 APR 2011  
1329

Prot. n. **143634**

Roma 04 APR. 2011

REGIONE LAZIO  
DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO  
AFFARI GENERALI E RISORSE UMANE  
  
04 APR. 2011  
  
Prot. N° 143634/8104

Area 2S/25

Valutazione Impatto Ambientale  
SEDE

**Oggetto:** Pronuncia di Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 e ss.mm.ii. sul progetto di "Ristrutturazione ed ampliamento del porto turistico e peschereccio di Santa Marinella".

**Elenco progetti 2011/34**

PRESO ATTO della richiesta di parere di Valutazione di Incidenza nell'ambito delle procedure ex art. 26, co. 4, D.Lgs 4/2008, avanzata da codesta Area (Registro Progetti n° 244/'10) con nota prot. 58758 ed acquisita in data 9/2/2011 con prot. n. 58820;

VISTA la Determinazione B4549 del 3 dicembre 2008 del Direttore Regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli avente ad oggetto "Riorganizzazione delle strutture di area e di ufficio della Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli" con cui, tra le altre cose, viene istituita l'Area Conservazione Natura e Osservatorio Regionale per l'Ambiente a cui viene assegnata, tra le altre cose, la competenza "Gestione di tutti gli adempimenti connessi all'attuazione delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE e delle altre Direttive comunitarie in materia di biodiversità: misure di conservazione, piani di gestione, piani di protezione e procedura di Valutazione di Incidenza nei Siti Natura 2000";

VISTE le Direttive Comunitarie 79/409/CEE "Uccelli" del 2 aprile 1979 e 92/43/CEE "Habitat" del 21 maggio 1992 con le quali viene costituita la rete ecologica europea "Natura 2000", formata dai Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS);

VISTA la D.G.R. 2146 del 19/3/1996 avente ad oggetto "Direttiva 92/43/CEE - Habitat: approvazione della lista dei siti con valori di importanza comunitaria del Lazio ai fini dell'inserimento nella rete ecologica europea Natura 2000", con la quale viene approvata la lista dei Siti con valore d'importanza comunitaria nel Lazio ai fini dell'inserimento nella rete ecologica europea "Natura 2000", ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat";

VISTA la D.G.R. 651 del 19/7/2005 avente ad oggetto "Direttive 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, e 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici. DPR 8 settembre 1997, n. 357 e successive modifiche ed integrazioni, di attuazione della Direttiva 92/43/CEE. Adozione delle delimitazioni dei proposti SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e delle ZPS (Zone di Protezione Speciale). Integrazione Deliberazione della Giunta Regionale 19 marzo 1996, n. 2146";

CONSIDERATO che le suddette deliberazioni identificano, tra gli altri, la Zona di Protezione

Speciale (ZPS) cod. IT6030005 denominata "Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate" e il SIC cod IT6000007 "Fondali antistanti Santa Marinella";

VERIFICATO che l'intervento proposto non ricade all'interno dei citati ZPS e SIC, sebbene per la tipologia di opera si ritiene necessaria a procedura di Valutazione di Incidenza per le possibili incidenze negative sull'habitat marino prioritario cod. 1120\* "Praterie di Posidonie" presente nel SIC vicino;

VISTO il comma 3 dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) con cui si stabilisce che "... qualsiasi Piano o Progetto che possa avere incidenza significativa sul sito singolarmente o congiuntamente ad altri progetti forma oggetto di valutazione d'incidenza";

VISTO il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e succ. mod. e integr. "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" ed in particolare l'articolo 5 che, tra le altre cose, stabilisce che "... i piani territoriali, urbanistici e di settore..." nonché "... gli interventi che possano avere incidenza significativa sul Sito singolarmente o congiuntamente ad altri interventi" sono oggetto di valutazione d'incidenza;

VISTO il citato D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e succ. mod. e integr., ed in particolare l'articolo 15 che stabilisce che "il Corpo Forestale dello Stato, nell'ambito delle attribuzioni ad esso assegnate... e gli altri soggetti cui è affidata normativamente la vigilanza ambientale, esercitano le azioni di sorveglianza connesse all'applicazione del presente Regolamento";

ESAMINATI gli elaborati progettuali presentati:

- Valutazione di Incidenza;
- Relazione tecnica-illustrativa di Progetto;

Sulla scorta di quanto contenuto negli elaborati sopraelencati, si riassumono di seguito gli elementi significativi del progetto con l'avvertenza che tutto ciò che nel presente atto è riportato in carattere corsivo è estrapolato dal testo dello studio presentato.

## **DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

*Il progetto del porto turistico di S.Marinella rappresenta l'ampliamento del porto esistente, tramite prolungamento del molo di sopraflutto e realizzazione di un molo di sottoflutto parallelo all'esistente e distante da esso circa 410m. L'area interessata dal progetto coincide con quella occupata dall'attuale porto.*

*Il molo di sopraflutto...si sviluppa in direzione nord-est per una lunghezza di 465,5m su fondali compresi tra -7,00 e 9,00m sul livello del mare. Il molo sopraflutto, per l'intera sua lunghezza non viene banchinato, ma sarà realizzato con una scogliera di massi naturali di roccia con una quota di sommità non superiore a +4,00m sul livello medio del mare. Il molo di sottoflutto presenta la configurazione planimetrica a martello e sul piano strutturale anch'esso è realizzato a gettata di massi naturali. Lo specchio acqueo riorganizzato a mezzo di pontili di attracco galleggianti, e consente l'ormeggio ad un numero di imbarcazioni variabile tra 500 e 600.*

*Il bacino portuale verrà dragato fino alla quota di -3,5m; la gestione dei materiali provenienti dalle operazioni di dragaggio è finalizzata a massimizzarne il riutilizzo. Pertanto il materiale di risulta, il cui volume complessivo è stimato intorno a 28.000 mc, verrà riutilizzato per il riempimento dei piazzali retrostanti la banchina, riducendo in tal modo i volumi trasportati da cava.*

*L'inizio dei lavori di dragaggio è previsto all'incirca al 10° mese del cronoprogramma, ...ed inizierà nella zona ad ovest, in corrispondenza della foce del fosso di Santa Maria Morgana, e si procederà verso est, parallelamente all'attuale linea di costa. Per le lavorazioni dimescavo si utilizzerà una*

*draga stazionaria con disgregatore (aspirante-refluente a disgregatore)... Per quanto attiene al riutilizzo del materiale proveniente dai dragaggi, il riempimento avverrà con modalità operative tali da evitare fasi di stoccaggio in cantiere. Tale utilizzo è inoltre quello ritenuto più idoneo, in quanto eventuali operazioni di ripascimento non sono compatibili in considerazione della glaucometria dei sedimenti dragati (cfr. All.4 Relazione Geologica).*

#### **STUDIO DI INCIDENZA**

Sono considerati per effetti indiretti nella fase di cantiere con incidenza "bassa", possibili danneggiamenti o perturbazione di specie (*Posidonia oceanica*) determinati dalla messa in sospensione di sedimenti che riducendo la trasparenza delle acque limitano la fotosintesi clorofilliana e possono avere e possono avere effetti negativi sugli organismi bentonici presenti nell'area di lavorazione e nell'intorno immediato.

Sono state individuate a tal proposito alcune misure di mitigazione di seguito richiamate:

1. *Durante le attività di cantiere sarà comunque effettuato il monitoraggio della torbidità delle acque e potranno essere utilizzati sistemi di contenimento come panne galleggianti;*
2. *L'inizio dei lavori di dragaggio è previsto verso il 10° mese del cronoprogramma, avendo stimato che in tale arco di tempo le lavorazioni del molo di sopraflutto siano abbastanza avanzate da garantire la necessaria protezione del bacino. Per lo stesso motivo, il dragaggio inizierà nella zona ad Ovest, in corrispondenza della foce del Fosso S.M. Morganae procederà verso Est, parallelamente alla linea di costa;*
3. *Posa in opera di barriere sommerse antistrascico e di ripopolamento nell'area costiera;*
4. *Promozione presso le Autorità competenti del divieto di pesca sui moduli tale da permettere un'area di ripopolamento che può esportare i benefici nelle aree di pesca limitrofe;*
5. *Programma di monitoraggio dello stato di salute delle praterie di *Posidonia oceanica* e *Cymodocea nodosa* nell'area costiera di S. Marinella, unitamente alle condizioni chimico-fisiche delle acque.*

VISTA la D.G.R. 4 agosto 2006, n. 534. "Definizione degli interventi non soggetti alla procedura di Valutazione di Incidenza";

CONSIDERATO che l'intervento proposto non ricade tra quelli esclusi dalla procedura di V.I. elencati nella citata D.G.R. n. 534/2006;

PRESO ATTO che l'area di intervento è esterna al SIC designato per la presenza dell'habitat prioritario cod. 1120 "Praterie di posidonie";

CONSIDERATO che lo stato di conservazione della prateria di *Posidonia oceanica* nel SIC IT6000007, è da considerarsi *Posidonia* buono in quanto riconducibile ad una densità di copertura di almeno il 40 % corrispondente al tipo II "densa" (400-700 fasci/mq) della classificazione proposta da GIRAUD (1977);

CONSIDERATO che, come riportato al par. 2 dell'allegato A alla DGR 64/2010 (Ambiti di applicazione della procedura di Valutazione d'Incidenza) , nel caso di Piani, Progetti ...di cui si prevede la realizzazione all'esterno dei siti della Rete Natura 2000, così come specificato al punto 3.2 del Documento CE "Guida all'interpretazione dell'art. 6 della Direttiva Habitat" il criterio per decidere sulla necessità o meno dell'attivazione della procedura è la possibile sussistenza di incidenze significative sullo stato di conservazione di habitat e specie per i quali i siti sono stati identificati;

VERIFICATO che in base alla bibliografia scientifica, la prateria di *Posidonia* antistante il porto di S. Marinella, su substrato roccioso e intervallato da "matte" morte, presenta un basso valore di densità ed un valore medio di copertura che si aggira tra il 20 e il 30%, corrispondente al Tipo IV "molto rada" (150-300 fasci/mq) della citata classificazione e che pertanto le biocenosi presenti non siano ascrivibili all'habitat cod. 1120\* dell'All. I della Direttiva Habitat;

RITENUTO che la realizzazione delle opere e la relativa regolarizzazione del fondale mediante

dragaggio non hanno interferenze dirette sulle componenti biotiche e abiotiche del SIC, né possono pregiudicare ulteriormente le dinamiche biocenotiche già in condizioni di degrado;

RITENUTO di poter esprimere parere favorevole in quanto l'intervento non compromette gli obiettivi di tutela del SIC in argomento, ma di dover dare alcune prescrizioni, per contribuire a mitigare ulteriormente gli effetti dell'intervento in argomento;

#### **Tutto ciò premesso**

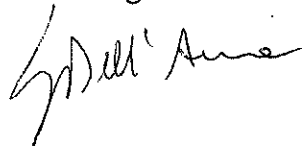
sulla scorta della documentazione trasmessa, effettuata la procedura di Valutazione d'incidenza ex art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997 n.357 e succ. mod. e integr., in relazione all'entità dell'intervento e alle situazioni ambientali e territoriali descritte si esprime **parere favorevole**, nel rispetto delle sotto elencate condizioni:

1. L'inizio dei lavori di dragaggio deve essere avviato una volta ultimata la realizzazione del molo di sopraflutto al fine di garantire la protezione dal rischio di intorbidimento delle acque, delle biocenosi di *Posidonia oceanica* presenti sui fondali antistanti o limitrofi l'area di intervento.
2. Dovranno essere posizionate, preferenzialmente nell'area da Capo Linaro a Le Grottacce, fuori dal perimetro del SIC ed entro la batimetrica dei - 30 m, barriere sommerse antistrascico con funzione di tutela delle biocenosi a fanerogame sommerse, di favoreggiamento dei processi di colonizzazione e ripopolamento da parte della fauna bentonica e pelagica nella fascia costiera interessata;
3. Deve essere realizzato un programma di monitoraggio dello stato di salute delle praterie di *Posidonia oceanica* nel SIC IT6000007 antistante S. Marinella (almeno nel tratto tra il limite OVEST del SIC e la corrispondenza con loc. "Le Grottacce"), unitamente alle condizioni chimico-fisiche delle acque, da avviare al termine della fase di cantiere del Progetto per almeno un biennio.

La presente pronuncia viene rilasciata all'interno del procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale, così come prescritto dall'art. 5, comma 4 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i.. Essa attiene esclusivamente alla "*..... conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, ai fini della salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali elencati nell'allegato A e delle specie della flora e della fauna in dicte agli allegati B, D ed E ..*", come prescritto dall'art. 1 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i..

Le prescrizioni contenute nella presente relazione tecnica, formano parte integrante del parere di V.I.A. a norma dell'art. 5 comma 4 del D.P.R. 357/97, ed assumono carattere vincolante per il raggiungimento delle finalità di cui al citato art. 1 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. .

L'Istruttore Tecnico  
Dott. Luigi Dell'Anna



Il Dirigente dell'Area  
Dott. Claudio Cattena



FELONE 20/2/12

*DM*



REGIONE  
LAZIO

AREA DIFESA DEL SUOLO E CONCESSIONI DEMANIALI

Prot. n. 069795

Fascicolo n. 1203/VER

DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO AFFARI GENERALI E RISORSE UMANE
20 FEB. 2012
Prot. N° 69834/08/11

Roma 20 FEB. 2012

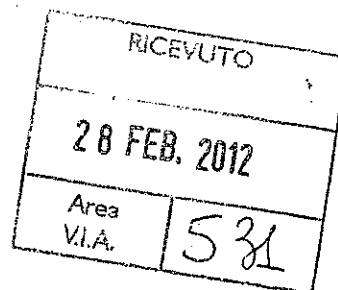
Al Dirigente  
Area Valutazione Impatto Ambientale  
SEDE

Oggetto: Comune di Santa Marinella – Ampliamento del Porto Turistico di Santa Marinella – Proponente Soc. Porto Romano S.P.A. - Registro elenco progetti n. 244/2010.

A seguito della richiesta da parte della Vs. Area espressa con nota n. 112978 del 28/12/2010, si redige la relazione tecnica. Gli elaborati progettuali sono costituiti da:

Elaborati a firma dell'ing. Marco Pittori

1. All. 01 denominato "Relazione generale (Ottobre 1998)";
2. All. 02 denominato "Corografia. 1:200.000 (Ottobre 1998)";
3. All. 03 denominato "Rilievi planobatimetrici (Ottobre 1998)";
4. All. 04 denominato "Indagini geognostiche. Studio geotecnico. Relazione geologica (Ottobre 1998)";
5. All. 05 denominato "Relazione idrologico – idraulica (Ottobre 1998)";
6. All. 06 denominato "Studio meteomarinario - Clima d'onda al largo - Modello matematico di hindcasting (Ottobre 1998)";
7. All. 07 denominato "Piani d'onda. Modelli matematici di rifrazione (Ottobre 1998)";
8. All. 08 denominato "Studio del regime della dinamica costiera (Ottobre 1998)";
9. All. 09 denominato "Modello matematico - Agitazione interna portuale (Ottobre 1998)";
10. All. 10 denominato "Modello matematico - Qualità delle acque interne portuali (Ottobre 1998)";
11. All. 11 denominato "Studio della agibilità dell'imboccatura portuale (Ottobre 1998)";
12. All. 12 denominato "Relazione tecnica di progetto (Ottobre 1998)";
13. All. 13 denominato "Stralcio del Piano Regolatore Urbanistico (Ottobre 1998)";
14. All. 14 denominato "Stralcio del Piano Territoriale Paesistico (Ottobre 1998)";
15. All. 15 denominato "Planimetria catastale delle aree (Ottobre 1998)";
16. All. 16 denominato "Planimetria generale di progetto (Aprile 2001)";
17. All. 17 denominato "Accessi stradali e viabilità (Marzo 2003)";
18. All. 18 denominato "Planimetria di riferimento delle sezioni tipo (Ottobre 1998)";
19. All. 19 denominato "Sezioni tipo - Opere foranee - Molo sopraflutto (Ottobre 1998)";
20. All. 20 denominato "Sezioni tipo - Opere foranee - Molo sottoflutto (Ottobre 1998)";
21. All. 21a denominato "Sezioni tipo - Opere interne - 1 - 2 (Ottobre 1998)";
22. All. 21b denominato "Sezioni tipo - Opere interne - 3 (Ottobre 1998)";
23. All. 22 denominato "Planimetria di riferimento delle sezioni di computo (Ottobre 1998)";
24. All. 23a denominato "Sezioni di computo opere foranee - Sezioni 1 - 2 (Ottobre 1998)";
25. All. 23b denominato "Sezioni di computo opere foranee - Sopraflutto sezioni 3-4 (Ottobre 1998)";
26. All. 23c Sezioni di computo opere foranee - Molo sopraflutto sezioni 5 - 6 (Ottobre 1998)";
27. All. 23d denominato "Sezioni di computo opere foranee - Molo sopraflutto sezioni 7 - 8 (Ottobre 1998)";
28. All. 24a denominato "Sezioni di computo opere foranee. Molo sottoflutto sezioni 1 - 2 (Ottobre 1998)";
29. All. 24b denominato "Sezioni di computo opere foranee. Molo sottoflutto sezioni 3 - 4 (Ottobre 1998)";
30. All. 24c denominato "Sezioni di computo opere foranee. Molo sottoflutto sezioni 5 - 6 (Ottobre 1998)";
31. All. 24d denominato "Sezioni di computo opere foranee - Molo sottoflutto sezioni 7 - 8 (Ottobre 1998)";
32. All. 25a denominato "Opere interne - Sezioni di computo (Ottobre 1998)";
33. All. 25b denominato "Opere interne - Sezioni di computo (Ottobre 1998)";
34. All. 25c denominato "Opere interne - Sezioni di computo (Ottobre 1998)";
35. All. 26 denominato "Edifici, viabilità, parcheggi - Planimetria generale (Ottobre 1998)";
36. All. 27 denominato "Edificio direzionale - Pianta, prospetti e sezioni (Ottobre 1998)";
37. All. 28 denominato "Edificio direzionale - Pianta (Ottobre 1998)";
38. All. 29 denominato "Edifici servizi - Pianta e prospetti e sezioni (Ottobre 1998)";
39. All. 30 denominato "Torre di controllo - Pianta, prospetti e sezioni (Ottobre 1998)";
40. All. 31 denominato "Box pescatori - Pianta e prospetti (Ottobre 1998)";
41. All. 32 denominato "Pavimentazioni - Pianta e sezioni (Ottobre 1998)";
42. All. 33 denominato "Ponte di attraversamento - Fosso S. Maria Morgana - Carpenteria (Ottobre 1998)";
43. All. 34 denominato "Cassone prefabbricato - Carpenteria (Ottobre 1998)";
44. All. 35 denominato "Planimetria generale - Impianto idrico (Ottobre 1998)";
45. All. 36 denominato "Impianto idrico - Serbatoi di accumulo - Carpenteria (Ottobre 1998)";
46. All. 37 denominato "Planimetria generale - Impianto elettrico (Ottobre 1998)";
47. All. 38 denominato "Planimetria generale - Impianto antincendio (Ottobre 1998)";
48. All. 39 denominato "Impianto fognario - Rete di drenaggio - Planimetria e sezioni (Ottobre 1998)";
49. All. 40 denominato "Planimetria generale sistemi di ormeggio (Ottobre 1998)";



- 50. All. 41 denominato "Piano di monitoraggio e manutenzione (Ottobre 1998)";
- 51. All. 42 denominato "Disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali (Ottobre 1998)";
- 52. Tav. 16 denominato "Planimetria catastale con individuazione dei limiti dell'area oggetto di variante (Novembre 2009);
- 53. Tav. 17 denominata "Planimetria di progetto (Novembre 2009)";

Elaborato a firma dell'arch. Carlo Terzoli

- 54. Elaborato denominato "Valutazione di impatto ambientale – Sintesi non tecnica";

Elaborato a firma dell'arch. Carlo Terzoli, dell'agr. Lorenzo Marcolini, dell'ing. Giuseppe Sappa, dell'ing. Giuseppe Fascinelli, del geol. Dario Tinti, dell'ing. Lorenzo Meschini e dell'ing. Paolo Caporaletti

- 55. Elaborato denominato "Valutazione di impatto ambientale";

In base alla documentazione presentata si rileva quanto segue:

- a. L'intervento prevede principalmente l'allargamento dell'attuale porto turistico di Santa Marinella. Tale allargamento, che interesserà il tratto di mare compreso tra l'attuale porto e la foce del fosso di Valle Semplice, prevede anche la realizzazione di interventi quali un'area a parcheggi ed una cantieristica;
- b. Gran parte dell'area alle spalle dello specchio di mare oggetto dell'ampliamento del porto ricade all'interno di quelle perimetrate a pericolosità idraulica dall'Autorità dei Bacini Regionali, competente per territorio. A tale proposito la predetta Autorità, con nota n. 4702 del 12/02/2004, ha espresso parere favorevole con prescrizioni sull'intervento. Tale parere è stato ribadito nelle note n. 471/2S/06 del 07/09/2006 e 106768/2S/06 del 04/05/2010;
- c. Per quanto riguarda le ripercussioni sulla morfologia costiera possono essere fatte le seguenti considerazioni che sono il risultato di una istruttoria interna specifica eseguita all'interno della scrivente Area:

#### Aspetti di dinamica morfologica

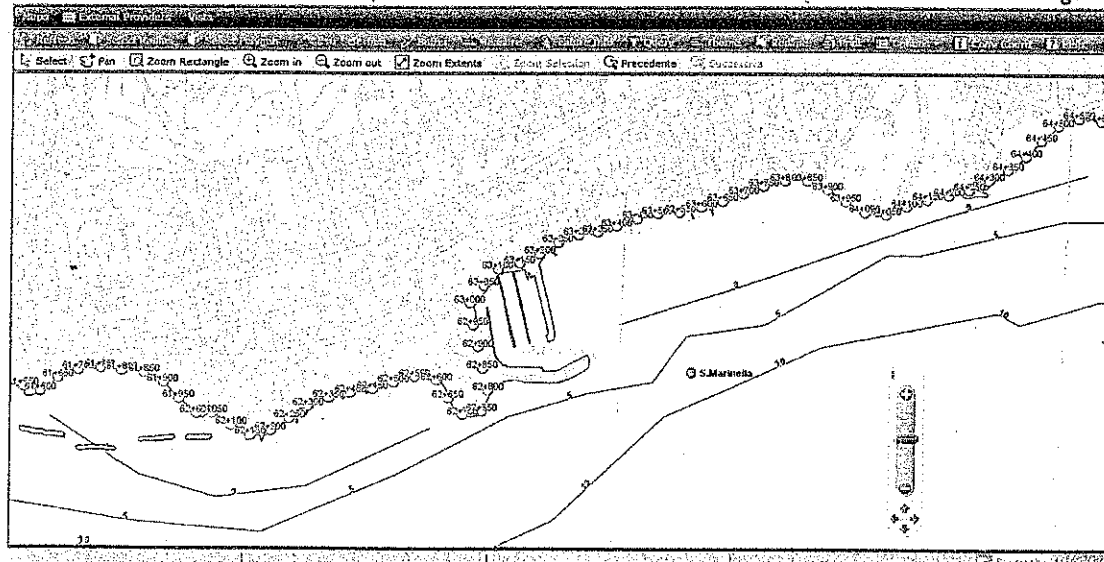
Nel seguito vengono riportate alcune considerazioni per quanto riguarda la dinamica morfologica del litorale in prossimità del centro abitato di Santa Marinella. Tutte le informazioni e le immagini sono state tratte dal WEB - GIS del Centro di Monitoraggio per la Gestione Integrata delle Zone Costiere della Direzione Ambiente ([www.cmgizc.info](http://www.cmgizc.info)).

Le considerazioni vengono sviluppate secondo la seguente serie di verifiche:

- Analisi situazione storica
- Analisi evoluzione delle linee di riva
- Analisi ondazioni prevalenti e dominanti e presenza di drift

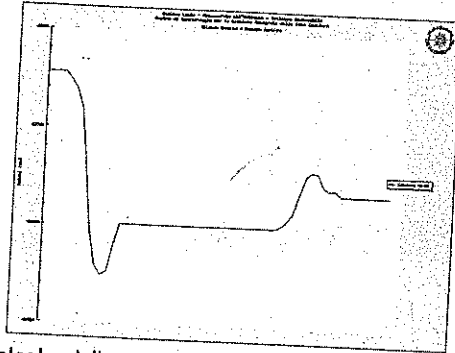
#### Identificazione del tratto di costa

Mediante il WEB - GIS si possono individuare le progressive che identificano il tratto di costa in esame nonché le caratteristiche relative alla sua natura e consentire quindi le successive elaborazioni on-line e le considerazioni di carattere generale.

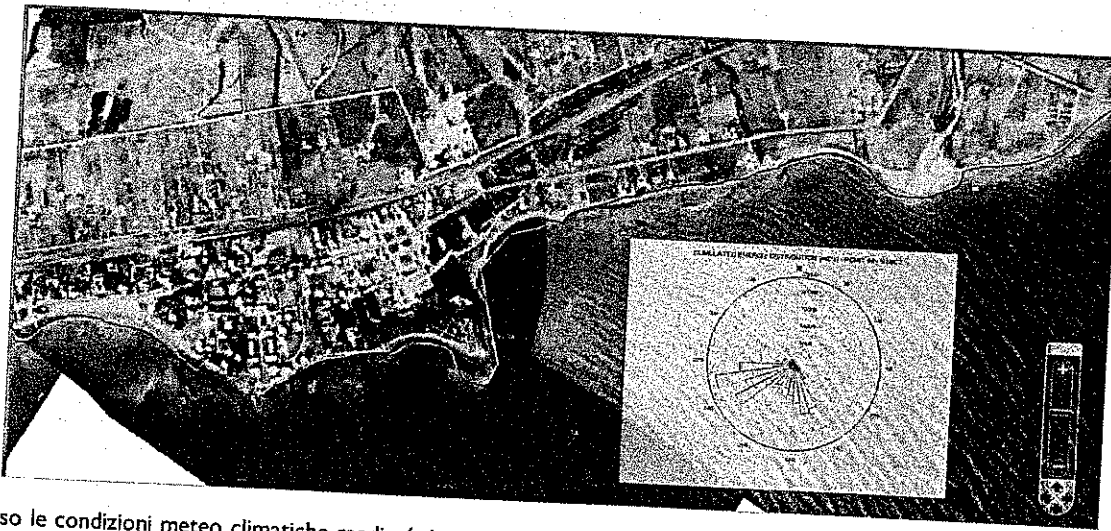




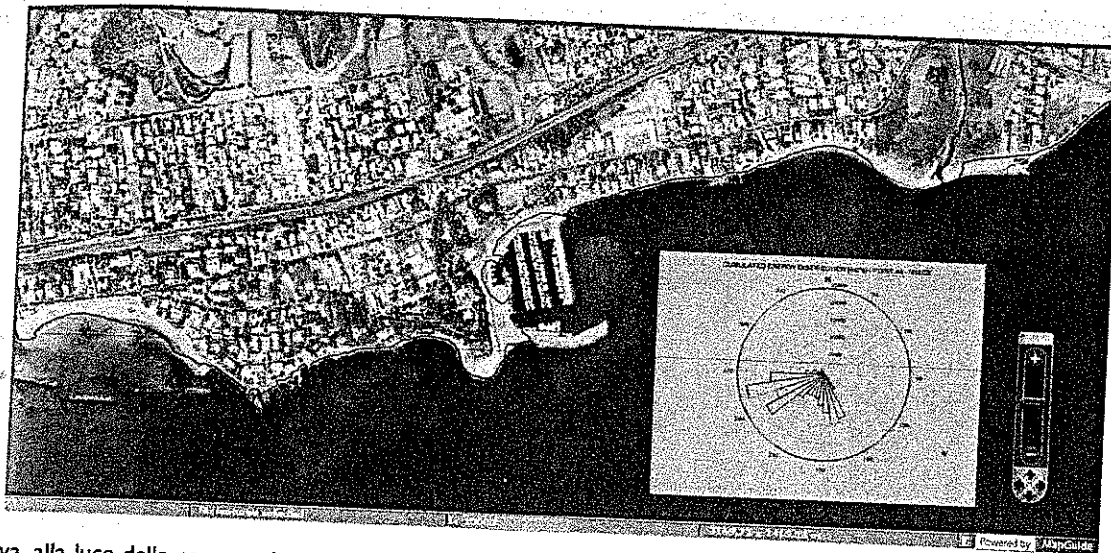
Dalla figura sopra riportata risulta che il tratto di costa di interesse si sviluppa dalla progressiva 61+600 alla progressiva 64+500 (le progressive sono state implementate per una migliore identificabilità dei vari tratti di costa e sono visualizzabili nel web - gis) per un totale di circa 2,9 Km.



Utilizzando l'applicativo MEDLAB1 per il calcolo delle variazioni di linea di costa, risulta che dal 1944 al 2005 le variazioni areali sono assolutamente trascurabili (circa 6 m<sup>2</sup>, ovvero nulle). Solo una leggera distinzione è individuabile tra il tratto ad Ovest dell'attuale porto turistico (in leggera erosione) ed il tratto ad Est dove la foce del Fosso di Castelsecco è leggermente avanzata (vedi grafico) per motivi molto verosimilmente legati ai modesti apporti di sedimenti del fosso stesso più che a dinamiche litoranee. In effetti dalla foto aerea del 1944, comparata con la linea di riva del 2011 (arancione), emerge una situazione non dissimile da quella attuale dal punto di vista dello stato delle coste che risultano prevalentemente rocciose e con qualche spiaggia di ciottoli e sabbia grossolana, fondamentalmente stabili.



In ogni caso le condizioni meteo climatiche medie (stimate dal C.N.R.-I.S.M.A.R. sul periodo 1992-2006) evidenziano un'ondazione prevalente da Ovest-Sud-Ovest (molto analoga all'ondazione visibile dalle stesse foto) e anche i fenomeni di rifrazione lasciano alle onde una forte incidenza obliqua verso Est. Dall'esame comparativo con la foto satellitare 2005, dove appare il porticciolo, non si evidenzia alcuna mutazione significativa né risultano accumuli sabbiosi alla fine del molo di sopraflutto.



In definitiva, alla luce delle comparazioni eseguite, della natura delle coste limitrofe e del clima medio, non sussistono elementi per ritenere l'ipotesi di un prolungamento del molo di sopraflutto influente sugli attuali equilibri litoranei dei sedimenti.

- d. La geologia del substrato marino, indagata tramite una serie di sondaggi eseguiti sia nell'attuale porto sia nell'area oggetto dell'ampliamento, vede la presenza di orizzonti consistenti a profondità massime di circa 5 m dal fondo marino. Spessori leggermente maggiori si ritrovano in corrispondenza della foce del fosso di Valle Semplice.
- e. Anche se non rientra tra le competenze della scrivente Area, si coglie l'occasione per segnalare la presenza di un'area S.I.C. a circa 200 m di distanza dalla zona oggetto di ampliamento.

Alla luce di quanto esposto, si ritiene di potere esprimere parere positivo, solamente per gli aspetti di natura geologica e geomorfologica, a condizione che siano messi in atto tutti quegli accorgimenti esecutivi e gestionali indispensabili al rispetto dei principi di precauzione e tutela ambientale e che siano rispettate le seguenti prescrizioni:

- 1) Siano rispettate tutte le indicazioni e prescrizioni riportate negli elaborati geologici, che non siano in contrasto con quanto di seguito specificato;
- 2) Per quanto riguarda le problematiche di tipo idraulico in tutta l'area, anche esterna a quella dell'intervento, si rimanda alle note dell'Autorità dei Bacini Regionali, competente per territorio per queste tematiche;
- 3) Il materiale di risulta proveniente da scavi e sbancamenti eseguiti a terra o a mare sia impiegato stabilmente in loco o smaltito secondo le leggi vigenti;
- 4) La progettazione e la realizzazione delle opere dovranno essere eseguite nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni in zone sismiche;
- 5) In considerazione del fatto che questi tipi di intervento presentano comunque dei margini di incertezza per quel che riguarda la loro influenza sulla linea di costa, si prescrive la messa in opera di un sistema di monitoraggio della linea di costa fino alla foce del fosso di Castelsecco. I risultati del monitoraggio, che dovrà avere una cadenza annuale ed essere protratto per almeno 3anni dopo la fine dei lavori, dovranno essere certificati alla Regione Lazio - Area difesa del suolo e concessioni demaniali - Osservatorio dei litorali - Via del Fosso di Drangoncello 172, loc. Longarina - Ostia. Nel caso in cui si palesino ripercussioni negative sulla linea di costa, il proponente deve impegnarsi a realizzare, a sue spese, tutti gli interventi mitigatori necessari.

Il Responsabile del Procedimento  
(Massimo Toccaceli)

*Massimo Toccaceli*

Il Dirigente dell'Area  
(ing. Dante Novello)

*Dante Novello*