

Invio, tramite mezzo di spedizione "Email AOO interna", di documento protocollato. Per visionare il documento principale e gli eventuali allegati, e' necessario protocollare la mail ricevuta.

Invio, tramite mezzo di spedizione "Email AOO interna", di documento protocollato. Per visionare il documento principale e gli eventuali allegati, e' necessario protocollare la mail ricevuta.

Invio di documento protocollato

Oggetto: Protocollo nr: 32777 - del 18/12/2023 - CPRM - Capitaneria di Porto di Roma TECNICA SICUREZZA DIFESA PORTUALE - ID. 10397 - parere preliminare sul progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra - - Atto formale "Fiumicino Waterfront S.r.l."

Data protocollo: 18/12/2023

Protocollato da: CPRM - Capitaneria di Porto di Roma

Allegati: 3

Fiumicino (data della firma elettronica)
(Sezione Tecnica - Tel. 06/65617420)



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO
R O M A

Servizio Sicurezza Della Navigazione e Portuale
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale

NDIRIZZO TELEGRAFICO: **COMPAMAREROMA**

e-mail: cproma@mit.gov.it

cp-romafiumicino@pec.mit.gov.it

Viale Traiano, 37 – Fiumicino (Roma)

All.

Al Ministero dell'ambiente e della sicurezza
energetica
Direzione generale valutazioni
ambientali
va@pec.mite.gov.it

e.p.c Direzione generale per la vigilanza sulle
· autorità di sistema portuale, il trasporto
marittimo e per le vie d'acqua interne
dq_rm@pec.mit.gov.it

Comune di Fiumicino

protocollo.generale@pec.comune.fiumicino.rm.it

Direzione Marittima
Civitavecchia

Argomento: ID. 10397 - parere preliminare sul progetto per la realizzazione del Porto turistico-crociéristico di Fiumicino - Isola Sacra - Atto formale "Fiumicino waterfront S.r.l."

(Spazio
riservato a
protocolli,
visti e
decretazioni
i)

Riferimento dp n. 186742 in data **17 novembre 2023** del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica- D.G. valutazioni ambientali (in copia per la Direzione marittima di Civitavecchia).

In esito a quanto richiesto con la nota in riferimento, si offrono alcune considerazioni preliminari riferite al coinvolgimento – sul piano tecnico - dell'Autorità Marittima che si collocano a valle delle scelte d'indirizzo generali già operate, sulla fattispecie, con i provvedimenti adottati *medio tempore* dal Governo e dagli Enti territoriali.

Per completezza d'analisi, si premette che l'intervento oggetto del procedimento di valutazione d'impatto ambientale in argomento, trae origine da un progetto per la realizzazione di un porto turistico in località Isola Sacra del

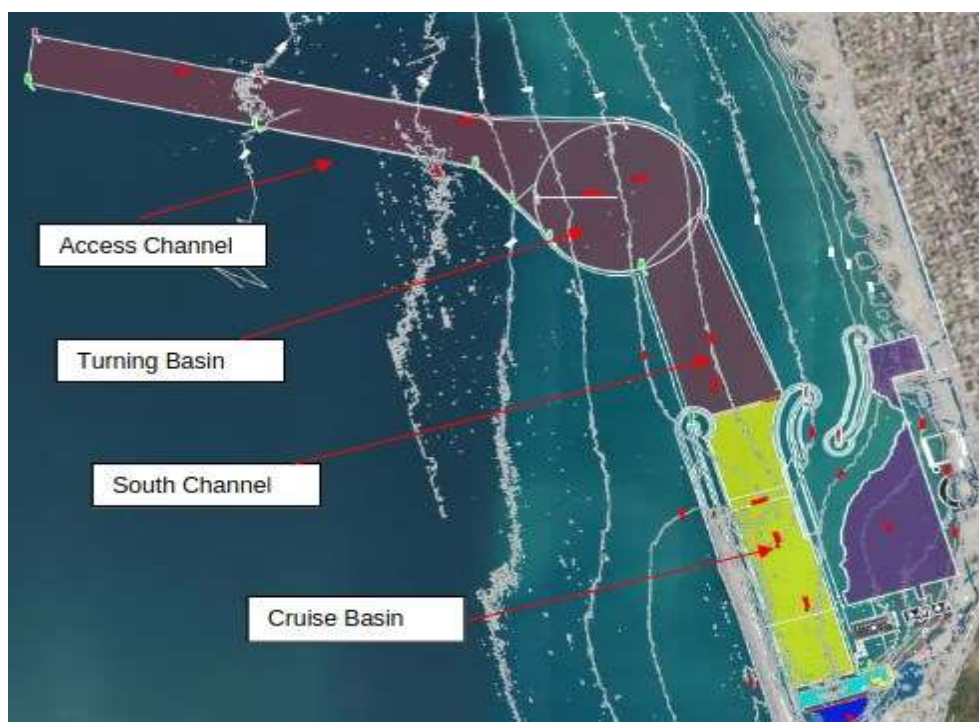
Comune di Fiumicino risalente al 2010. La sostanziale variante progettuale tesa

ID 10397 - Procedimento VIA/PNRR - Porto turistico – crociéristico di Fiumicino – Soc. "Fiumicino waterfront " 1 S.r.l.

ad introdurre una destinazione crocieristica “accessoria” è oggetto di una conferenza preliminare di servizi indetta dalla Regione Lazio che, nel documento conclusivo, risalente a febbraio 2019, ha considerato *“la rilevanza strategica dell’intervento in termini di sviluppo sostenibile e competitivo del settore turistico e di innovazione dell’offerta turistica regionale”* . L’esito della conferenza, unitamente alle risultanze della procedura ed ai risultati della fase di *scoping VIA*, ha costituito una prima valutazione positiva della percorribilità amministrativa e finanziaria. In tale quadro, su iniziativa di INVITALIA S.p.a., l’8 luglio 2019 viene avviata una procedura per la “definizione contenuti SIA (scoping)”, ex art.21 del Codice dell’ambiente e ss. mm., (cod. 4773 dell’8 luglio 2019) concernente il progetto di *“Variante al progetto definitivo del porto turistico di Fiumicino, località Isola Sacra”* con la seguente descrizione di sintesi *“ Il progetto di variante riprende quello sviluppato da Iniziative Portuali (che ha ottenuto Pronuncia positiva di Compatibilità Ambientale da parte della Regione Lazio), inserendo , quanto alla destinazione dell’opera, una “...funzione crocieristica, sinergica, complementare ma non prevalente rispetto alle funzioni principali. “¹ . La procedura si conclude nel dicembre 2019, con la comunicazione degli esiti al proponente, prescrivendo la necessità di espletare la procedura di VIA – attualmente in corso - ed indicando contestualmente un’articolata serie di prescrizioni, in ottemperanza alle quali il soggetto proponente ha poi predisposto discendenti varianti progettuali.*

Con specifico riguardo ai **profili tecnici che attengono all’apprezzamento preliminare delle condizioni di sicurezza** della navigazione e dell’ambito portuale, la manovrabilità delle navi (navi passeggeri da 70.000 a 250.000 GRT) per l’ingresso nell’infrastruttura di prevista realizzazione, è oggetto del progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE), poi inserito nel progetto definitivo. La Soc. *Fiumicino Waterfront* ha svolto, a tal fine, **due sessioni di simulazione** atte a verificare che le fasi di avvicinamento ed ormeggio si svolgano in condizioni di sicurezza, in concomitanza al verificarsi di determinate condizioni meteo marine e durante una pluralità di scenari operativi.

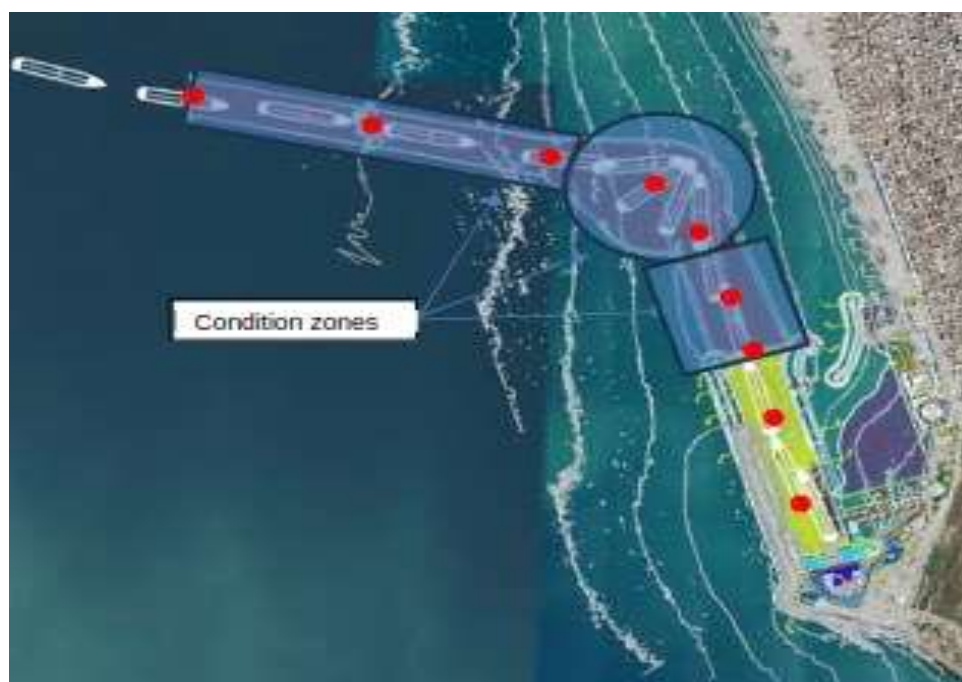
¹ <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7146/10292>



Struttura del canale d'ingresso e dell'area di manovra ed ormeggio (grafica tratta dalla documentazione di progetto pubblicata)

Alla fine di **giugno 2023** scorso, con la partecipazione da remoto del capo servizio sicurezza , tecnica e difesa portuale della Capitaneria di porto di Roma e del capo pilota della Corporazione piloti, è stata svolta una **prima analisi** tramite simulazioni di navigazione in tempo reale, presso il CETENA di RINA Services di Genova.

Tra l'**11 ed il 14 dicembre u.s.** a completamento della prima analisi, si è svolta una **seconda sessione** di simulazioni, presso l'*American Maritime Officers Safety & Education Plan – STAR CENTER* di Fort Lauderdale, Florida (USA), alla quale, hanno partecipato i rappresentanti del Gruppo Royal Caribbean, un rappresentante della Corporazione Piloti, il capo sezione tecnica della Capitaneria di Porto di Roma, gli ingegneri del team di progettazione di RINA Consulting S.p.a. e l'A.D. di Fiumicino Waterfront S.r.l. Oltre ai tecnici dello Star Center, hanno condotto direttamente le simulazioni i rappresentanti di Royal Caribbean – con le figure del “*new ports manager*” e del comandante designato per le nuove unità di maggior tonnellaggio di Royal Caribbean. Nel corso delle sessioni di simulazione, sono stati eseguite 19 manovre, finalizzate a sperimentare la fattibilità di esecuzione delle stesse tenendo conto di tutte le possibili condizioni meteomarine riscontrabili nel tratto di mare prospiciente Isola Sacra, nel punto in cui dovrà sorgere la nuova infrastruttura portuale.



*Esemplificazione dell'andamento della manovra d'ingresso –
in rosso i punti di applicazione degli elementi perturbatori - (fonte: doc. progetto)*

Le unità inserite nella simulazione, già operanti nella flotta RC, sono state la *Oasis Class* (lung. FT 360 mt - 47 mt. di largh - 226.000 GT) e la *Quantum Class* (lung. FT 348 – 41 mt. di largh. - x 169.000GT).

Nel corso di ciascuna manovra è stata simulata la manovra d'ingresso e di uscita della nave lungo il canale d'ingresso, il bacino di evoluzione e l'ultimo tratto, incluso tra i due moli principali, ad andamento parallelo.

Per le suddette unità, oltre a tener conto di diverse condizioni meteomarine, sono state simulate anche manovre svolte tenendo conto di **possibili varianti nel dimensionamento progettuale dell'infrastruttura**, in termini di profondità del canale e di lunghezza dei moli foranei di protezione .

Per l'unità di maggiori dimensioni (*Oasis class*) le simulazioni sono state eseguite tenendo conto di una profondità utile del canale di ingresso sino a 12.5 mt , con un "franco sotto chiglia" di 3 metri – conforme al disciplinare tecnico della compagnia - larghezza del canale di 180 mt e con una lunghezza della scogliera frangiflutti esterna (molo sopraflutto, c.d. *breakwater*) come da progetto di circa 1200 mt,

Per la *Quantum class* le simulazioni sono state effettuate con un canale con fondale portato sino a 12 mt e largo 180 mt. e scogliera frangiflutti portuale ridotta a 700 mt.

Al termine delle simulazioni, nelle more di una compiuta rielaborazione degli esiti, è stato possibile addivenire, in via estemporanea, alle seguenti notazioni sintetiche.

Dal punto di vista del soggetto proponente

a) i rappresentanti della compagnia, hanno espresso una valutazione nel complesso positiva, in quanto tutte le manovre effettuate – nelle differenti condizioni meteo marine – si sono svolte regolarmente, evidenziando criticità solo in presenza di **vento d'intensità superiore a 30 nodi**;

b) l'ingresso dell'unità di maggiori dimensioni, (*Oasis class*) è stato collegato, dal punto di vista di RC, alla disponibilità di un canale dragato a quota non inferiore ai 12,5 mt per tener conto del **disciplinare tecnico della società che impone 3 mt** come “franco sotto chiglia”²;

Dal punto di vista dell'Autorità Marittima – in esito al confronto con il rappresentante della Corporazione piloti - , sul piano tecnico, sono emerse, inoltre, le seguenti considerazioni:

1. congiuntamente al canale di ingresso, verrà **definita e resa vincolante una rotta di atterraggio** verso il canale, da inserire nell'assetto della rada di Fiumicino , da ufficializzare in seno alla documentazione nautica ufficiale, utile a tener conto delle potenziali interferenze con il traffico mercantile in atterraggio che interessa la rada portuale;

2. verrà valutata l'opportunità di inserire l'installazione di un **segnalamento per l'allineamento a terra** , quale supporto per la navigazione lungo il canale , considerato come un tratto di acque ristrette;

3. in vista delle **prime operazioni di arrivo** in rada, con sbarco dei passeggeri a mezzo battellaggio, previste per il 2025 , nelle more del completamento della banchina per l'accosto dell'unità, si valuterà di individuare **un'area di ancoraggio prossima all'imboccatura del porto**, in un'area che sia già stata interessata dalle operazioni di escavo, con fondale di almeno 12 mt.

4. tra le **prescrizioni** da imporre con ordinanza dell'Autorità marittima, per la disciplina delle manovre di ingresso/uscita dal porto, andranno valutate le caratteristiche del **servizio di rimorchio**, tenuto conto

- delle capacità delle unità che dispongono di apparati di propulsione di manovra (bow trust) di potenza adeguata, che, nella prospettazione della società

²Con “franco sotto chiglia” (keel clearance) si intende far riferimento ad un fattore di sicurezza in termini di profondità da aggiungere al massimo pescaggio della nave per evitare o limitare il possibile contatto della nave con il fondo
ID 10397 - Procedimento VIA/PNRR - Porto turistico – crocieristico di Fiumicino – Soc. “Fiumicino waterfront “ 5 S.r.l.

proponente, sono in grado di offrire adeguate capacità di manovra anche con condimeteo non ottimali ;

- della necessità di preservare adeguati margini di sicurezza, trattandosi di un'infrastruttura portuale nuova , nel quadro della posizione di garanzia dell'Autorità marittima e di un appropriato coordinamento con le considerazioni che verranno espresse dei servizi tecnico- nautici

In conclusione, a titolo di preliminare parere, nel quadro dell'istruttoria in argomento, per quanto nelle dirette attribuzioni dell'Autorità Marittima, si evidenziano i sottoelencati aspetti, la cui portata è da ritenersi subordinata alle eventuali ulteriori evidenze che emergeranno in corso di istruttoria VIA.

1. Profili di carattere amministrativo legati alla compatibilità con la normativa del settore portuale.

Come noto, l'iniziativa costituisce lo sviluppo di una valutazione ambientale preliminare risalente al 2019 e di correlate progressive varianti progettuali, rileva come il progetto si fondi sul mantenimento della **destinazione prevalente ad approdo per il diporto**, alla quale verrebbe "associata" una destinazione crocieristica. Tale destinazione manterrebbe valenza accessoria rispetto alla funzione diportistica prevalente, concretizzandosi in uno scalo da parte di una nave da crociera ogni 4/5 giorni. Tale assetto, nella prospettiva della società proponente, non contrasterebbe con la possibilità di mantenere la cornice normativa di cui al d.P.R. n.509/1997 . Tale presupposto, pertanto, a valle del vaglio preliminare che il Governo ha operato per l'inserimento nell'opera nel DPCM "Giubileo 2025", verrà ulteriormente validato in seno al **procedimento di variante dell'atto formale** che, allo stato, fa capo all'Amministrazione comunale di Fiumicino quale soggetto attuatore in base al "DPCM Giubileo 2025".

Sul piano tecnico-amministrativo, l'eventuale antinomia tra la normativa che sovrintende la realizzazione di un porto turistico e le implicazioni legate al (necessario) **espandersi degli istituti di cui alla legge n.84/1994** – a partire dall'operatività dei servizi tecnico nautici, non meno che per la disciplina del lavoro portuale, della *security* e dei servizi d'interesse generale-- potrebbe essere agevolmente superata, in ipotesi, dall'**inclusione del sito nel perimetro dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale**, a valle

dell'aggiornamento del piano operativo triennale vigente³, anche tenuto conto della circostanza che la fase realizzativa dell'intervento è integralmente coperta da fondi privati;

2. Profili di carattere tecnico-amministrativo legati alla sicurezza ambientale, della navigazione e dell'ambito portuale.

La ponderazione degli aspetti legati alla tutela ambientale del sito e dell'area circostante, nonché di sicurezza idraulica legata alla vicinanza del sistema di canali dell'estuario del Tevere, di sicurezza della navigazione e dell'ambito portuale, pone la necessità, allo stato, che quest' A.M. si riservi di formulare, in corso d'istruttoria, eventuali pareri/prescrizioni correttive, per quanto nelle proprie dirette competenze, nella cornice dell'istruttoria in corso in sede centrale. Quanto precede, alla luce della rielaborazione dei risultati conclusivi delle esperienze al simulatore sopra descritte e delle ulteriori interazioni/interferenze che dovessero emergere dai pareri tecnico- scientifici espressi sulla base dell'esame degli allegati progettuali da parte di enti di regolazione centrali (Dicasteri dell'ambiente e della sicurezza energetica e della cultura), territoriali (Regione Lazio, Amministrazione comunale di Fiumicino) e scientifici (ISPRA) che partecipano alla citata istruttoria.

IL COMANDANTE

C.V. (CP) Giuseppe STRANO

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi
del D.lgs 7 marzo 2005 n.82 e norme collegate.

Firmato Digitalmente da/Signed by:

GIUSEPPE STRANO

In Data/On Date:

lunedì 18 dicembre 2023 10:13:11

³ Il paragrafo 4.2.1 del POT 2021/2023, illustrando il progetto del nuovo porto commerciale di Fiumicino, che include un soluzione progettuale che attiene al versante opposto, lato nord del porto canale, evidenzia peraltro come “ *Il nuovo scalo rivestirà notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto. Per le navi da crociera, oltre alla vicinanza con Roma e con l'Aeroporto Leonardo da Vinci, Fiumicino potrà puntare anche sulla suggestione di un attracco alla foce del Tevere, la cui navigabilità consentirà, da un lato, di creare nuovi itinerari storici, dall'altro di utilizzare la via fluviale per trasportare i turisti a Roma, alleggerendo il traffico stradale.*” Allo stato attuale, sono stati avviati i lavori finalizzati al 1° stralcio del I lotto funzionale finalizzato alla realizzazione della darsena pescherecci. (Il POT è consultabile al seguente link https://portidiroma.etrasparenza.it/index.php?id_oggetto=19&id_doc=10209)



Destinatari in allegato

*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: [ID: 10397] Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra. Procedimento di VIA-PNRR. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione.

Con nota n. 201624 del 4/10/2023, acquisita al prot. n. 159513/MASE del 6/10/2023, integrata con nota n. 219315 del 26/10/2023 assunta al prot. n. 174235/MASE del 30/10/2023, il Comune di Fiumicino ha presentato istanza per l'avvio del procedimento in epigrafe, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006 e piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017.

Nell'istanza il proponente ha dichiarato che il progetto ha tenuto conto degli esiti della procedura di definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 sul progetto "Variante al progetto definitivo del porto turistico di Fiumicino, località Isola Sacra" presentato dalla società Invitalia S.p.A., conclusasi con provvedimento direttoriale n. 33520/MITE del 24/12/2019.

Il progetto inoltre rientra tra gli interventi essenziali connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, come stabilito dal DPCM 8 giugno 2023 ("Decreto Giubileo"). L'intervento è inserito nell'Allegato I, terza parte di detto DPCM, al n.146. Per tale intervento, ai sensi dell'art. 1, comma 425-ter, della legge 234/2021, come modificato dell'art. 31 co. 6, capoverso 425-ter del D.L. 13/2023 così come modificato e convertito in Legge 41/2023, sono applicabili le norme attuative per le opere del PNRR, sia ai fini dell'approvazione sia ai fini della realizzazione. Pertanto, l'opera è soggetta alle disposizioni previste dall'art. 8 comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Ciò premesso, verificata la completezza della documentazione trasmessa con l'istanza, e verificato che è stato assolto l'onere contributivo previsto dall'art. 2 comma 1, lettera a), del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 4/01/2018, si comunica al Proponente ed alle Amministrazioni in indirizzo, la procedibilità dell'istanza.

Ai sensi dell'art. 6, comma 3, del D.L. 152/2021, per il progetto in questione si applicano i tempi e le modalità previsti per i progetti di cui all'art. 8, comma 2-bis, del citato D.Lgs. n. 152/2006, e l'istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale è svolta dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

Sarà compito della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC verificare la congruità del valore delle opere dichiarato dal proponente e segnalare eventuali anomalie al fine di regolarizzare il contributo dovuto per la procedura in esame.

ID Utente: 6893
ID Documento: VA_05-Set_05-6893_2023-0275
Data stesura: 02/11/2023

✓ Resp.Set: Pieri C.
Ufficio: VA_05-Set_05
Data: 16/11/2023

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Si segnala alla Commissione tecnica PNRR-PNIEC, al fine delle determinazioni di competenza in merito alla priorità di trattazione dei procedimenti ad essa assegnati, che il proponente ha dichiarato la sussistenza dei seguenti requisiti di cui all'art. 8, comma 1, del D.Lgs. 152/2006:

- Progetti dal comprovato valore economico superiore a 5 milioni di euro.
- Progetti aventi una ricaduta in termini di maggiore occupazione attesa superiore a quindici unità di personale.
- Progetti ai quali si correlano scadenze non superiori a dodici mesi, fissate con termine perentorio dalla legge o comunque da enti terzi.

Si comunica, anche ai fini dell'avvio dell'istruttoria tecnica, che ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.Lgs. 152/2006, il Progetto, lo Studio di impatto ambientale, la Sintesi non tecnica e l'avviso al pubblico, anche in allegato alla presente, sono pubblicati sul sito web di questa Amministrazione all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10289/15169>.

Si precisa che, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., dalla data della presente decorre il termine di 30 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare alla scrivente le proprie osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. Ai sensi dell'art. 24, comma 3, entro il medesimo termine sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici in indirizzo.

Si comunica inoltre che, l'invio delle osservazioni può essere effettuato sia mediante posta elettronica certificata all'indirizzo va@pec.mite.gov.it, sia attraverso l'applicativo web accessibile dal Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni ambientali al link <https://va.mite.gov.it/it-IT/ps/Procedure/InvioOsservazioni>.

Ai sensi dell'art. 24, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il Comune di Fiumicino provvederà agli adempimenti di competenza in ordine all'informazione nel proprio Albo pretorio informatico.

Si comunica che, ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. 241/1990 (comunicazione avvio procedimento amministrativo):

- l'ufficio competente è la Divisione 5 - Procedure di Valutazione VIA e VAS, della Direzione Generale Valutazione Ambientali, e la Responsabile del Procedimento è l'Arch. Claudia Pieri, tel. 06/57225057, e-mail pieri.claudia@mase.gov.it;
- i tempi del procedimento sono stabiliti dagli artt. 24 e 25, riferiti ai progetti di cui all'art. 8 comma 2-bis, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Secondo quanto previsto dall'art. 8, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006, all'attività istruttoria della Commissione tecnica PNRR-PNIEC partecipa un rappresentante regionale qualora per il progetto sia riconosciuto da specifiche disposizioni o intese un concorrente interesse regionale. Sarà cura dell'Ufficio della Regione in indirizzo segnalare la sussistenza della condizione predetta entro dieci giorni dalla data della presente.

Secondo quanto indicato dalla scrivente con nota prot. 52978/MATTM del 18/05/2021, la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC provvederà ad assegnare l'istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore individuato per la tipologia di opera: *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse”* (punto 11, dell'Allegato II, alla Parte II D.Lgs. 152/2006).

Rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, si precisa che gli impatti derivanti dalla attuazione del progetto potrebbero interferire con la ZSC IT6030023 “Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto” e con il SIC IT6030024 “Isola Sacra”.

Pertanto ai sensi dell’art. 10, comma 3, del D. Lgs.152/2006 e s.m.i., il procedimento comprende la Valutazione di incidenza di cui all’articolo 5 del D.P.R. 357/1997. Per ottemperare a quanto disposto dal D.P.R. 357/1997, art. 5, comma 7, si richiede pertanto l’espressione del Comune di Fiumicino in qualità di Ente Gestore del suddetto sito.

Il Proponente ha dichiarato nell’istanza che ai sensi dell’art. 25, comma 2-quinquies, del D.Lgs.152/2006, la procedura in oggetto comprende l’autorizzazione di cui all’art. 146 del D.Lgs. 42/2004, e che gli elaborati progettuali sono sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica, e pertanto la documentazione è corredata dalla relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12/12/2005, al fine di consentire, con il concerto del Ministero della cultura, il rilascio dell’autorizzazione di cui all’art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in conformità a quanto stabilito dall’art. 25, comma 2-quinquies, del D.Lgs. 152/2006.

Poiché il progetto è soggetto alle disposizioni di cui all’art. 109, comma 5-bis, del D.Lgs. 152/2006, ai fini del rilascio dell’autorizzazione all’immersione in mare del materiale derivante dalle attività di escavo, si richiede, ai sensi dell’art. 4, comma 4, del D.M. 173/2016, il parere della Commissione consultiva locale per la pesca e l’acquacoltura della Regione Lazio che attesti la sostenibilità delle attività previste con riguardo alle risorse alieutiche e la loro compatibilità con la pesca e l’acquacoltura, nonché il parere della Capitaneria di Porto di Roma Fiumicino.

Si informa, altresì, che con decreto n. 56 del 6/03/2020, il Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica) ha individuato il Capo del Dipartimento Sviluppo Sostenibile, quale titolare del potere sostitutivo in caso di inerzia nella conclusione dei procedimenti di competenza di questa Direzione Generale, ai sensi dell’art. 2, comma 9-bis, della L. 241/1990 e ss.mm.ii.

Ai soggetti in indirizzo si chiede infine di riportare, nell’instestazione di eventuali note indirizzate alla scrivente Direzione Generale, il codice identificativo del procedimento amministrativo: [ID: 10397].

La Dirigente

Orsola Renata Maria Reillo

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

Allegati:

prot. n. 174235/MASE del 30/10/2023

mod. istanza

avviso al pubblico

Elenco indirizzi

Alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
compniec@pec.mite.gov.it

Al Comune di Fiumicino
protocollo.generale@pec.comune.fiumicino.rm.it

Al Ministero della cultura
Soprintendenza Speciale per il PNRR
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Alla Regione Lazio
Direzione regionale ambiente
direzioneambiente@regione.lazio.legalmail.it
Direzione regionale agricoltura, promozione
della filiera e della cultura del cibo, caccia e
pesca, foreste
agricoltura@regione.lazio.legalmail.it

Alla Città Metropolitana di Roma
protocollo@pec.cittametropolitanaroma.it

Al Comune di Roma
Dipartimento Tutela Ambiente
protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it

All'ARPA Lazio
direzione.centrale@arpalazio.legalmailpa.it

Alla Capitaneria di Porto di Roma Fiumicino
cp-romafiumicino@pec.mit.gov.it