

FIUMICINO  
WATERFRONT

SOGGETTO ESECUTORE E FINANZIATORE



INTERVENTO N. 146



CITTÀ DI  
FIUMICINO

SOGGETTO PROPONENTE ED ATTUATORE



**RINA CONSULTING S.P.A.**

Via Antonio Cecchi 6, 16129 Genova

tel +39 010 31961

www.rina.org

Registro imprese di Genova: 03476550102

Partita IVA: 03476550102



**Atelier(s) Alfonso Femia s.r.l.**

Via Interiano 3/11, 16124 Genoa

tel. +39 010.540095 fax 010.5702094

Via Cadolini 32/38, 20137 Milan

tel. +39 02.54019701 fax 010.54115512

55 rue des petites écuries, 75010 Paris

tel +331.42462894

genova@atelierfemia.com - www.atelierfemia.com

Registro imprese di Genova: 01601780990

Partita IVA: 01601780990



RESPONSABILE COORDINAMENTO  
DELLE DISCIPLINE SPECIALISTICHE

Ing. **ALESSANDRO ODASSO**

Direttore Tecnico - Rina Consulting S.p.A.

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Arch. Alfonso FEMIA - Architettura e Landscape

Ing. Marco COMPAGNINO - Studio di impatto ambientale

Dott. Sandro LORENZATTI - Archeologia

Ing. Michele DI LAZZARO - Studio Idraulico e idrologico

Arch. Riccardo COCCIA - Prevenzione incendi

Ing. Alessandro VITA - Studio Geotecnico

Dott. Geol. Roberto SALUCCI - Geologia

Ing. Federico BARABINO - Sicurezza

Dott. Geol. Paolo RAVASCHIO - Rilievi e indagini

Ing. Flavio MARANGON - Studio trasportistico

Ing. Bruno RAMPINELLI ROTA - Compatibilità vincoli aeronautici

COORDINAMENTO DELLA PROGETTAZIONE

Ing. Marino BALZARINI - Project Management Consultancy

Ing. Valentina BALATA - Project Engineer

Ing. Alessandro PIAZZA - Coordinamento Opere Civili

Ing. Damiano SCARCELLA - Coordinamento Opere Marittime

Arch. Sara GOTTARDO - Coordinamento Architettura e Landscape

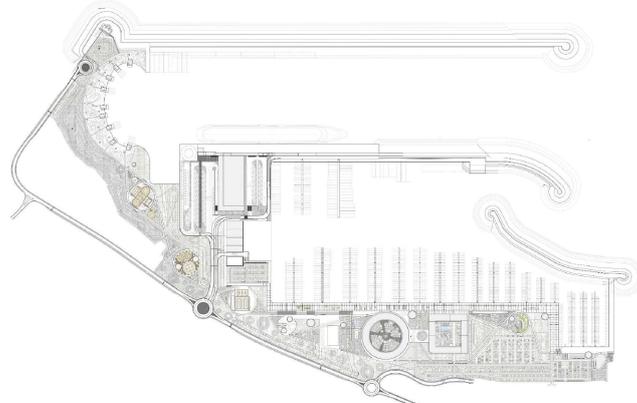
UNITÀ DI PROGETTO

Ing. Massimo GUIDI - Dirigente Comune di Fiumicino

## PORTO TURISTICO-CROCIERISTICO DI FIUMICINO ISOLA SACRA

CUP:F1122000320007

### PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA



INQUADRAMENTO GENERALE

ELABORATI GENERALI

RISCONTRO RICHIESTE INTEGRAZIONI MINISTERI

COMMESSA	SERVIZIO LOTTO	OPERA	DISCIPLINA	TIPO	PROG.	REV.	SCALA
P0031150	D0	MP00	GE	REL	00	00	

REV.	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	DATA
00	Emissione per integrazioni	RINA Consulting	M. FLORIO	M. COMPAGNINO	06/2024
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

NOME FILE: P0031150-D-0-MP00-GE-REL-00\_00

## INDICE

<b>PREMESSA E SCOPO DEL DOCUMENTO</b>	<b>7</b>
<b>RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA COMMISSIONE TECNICA PNRR-PNIEC DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA</b>	<b>10</b>
<b>1 ASPETTI GENERALI</b>	<b>11</b>
<b>1.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.1</b>	<b>11</b>
1.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.1	11
<b>1.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.2</b>	<b>11</b>
1.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.2	11
<b>1.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.3</b>	<b>12</b>
1.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.3	12
<b>SI RIMANDA ALLA DOCUMENTAZIONE SOPRA INDICATA PER MAGGIORI DETTAGLI.</b>	<b>12</b>
<b>2 ASPETTI PROGETTUALI</b>	<b>13</b>
<b>2.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.1</b>	<b>13</b>
2.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.1	13
<b>2.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.2</b>	<b>13</b>
2.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.2	13
<b>2.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.3</b>	<b>14</b>
2.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.3	14
<b>2.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.4</b>	<b>16</b>
2.4.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.4	16
<b>2.5 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.5</b>	<b>17</b>
2.5.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.5	17
<b>2.6 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.6</b>	<b>20</b>
2.6.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.6	20
<b>3 VULNERABILITÀ PER RISCHIO DI GRAVI INCIDENTI</b>	<b>23</b>
<b>3.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3.1</b>	<b>23</b>
3.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3.1	23
<b>4 DINAMICA DEI SEDIMENTI</b>	<b>24</b>
<b>4.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.1</b>	<b>24</b>
4.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.1	24

<b>4.2</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.2</b>	<b>24</b>
4.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.2	24
<b>4.3</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.3</b>	<b>26</b>
4.3.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.3	26
<b>5</b>	<b>BIODIVERSITÀ</b>	<b>27</b>
<b>5.1</b>	<b>RICHIESTA DI INTERGAZIONE 5.1</b>	<b>27</b>
5.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.1	27
<b>5.2</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.2</b>	<b>27</b>
5.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.2	28
<b>5.3</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.3</b>	<b>28</b>
5.3.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.3	28
<b>6</b>	<b>ACQUE SUPERFICIALI, GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA</b>	<b>30</b>
<b>6.1</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.1</b>	<b>30</b>
6.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.1	30
<b>6.2</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.2</b>	<b>33</b>
6.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.2	33
<b>7</b>	<b>RUMORE</b>	<b>35</b>
<b>7.1</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7.1</b>	<b>35</b>
7.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7.1	35
<b>8</b>	<b>VIBRAZIONI</b>	<b>36</b>
<b>8.1</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8.1</b>	<b>36</b>
8.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8.1	36
<b>9</b>	<b>RESILIENZA E VULNERABILITÀ AI CAMBIAMENTI CLIMATICI</b>	<b>37</b>
<b>9.1</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9.1</b>	<b>37</b>
9.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9.1	37
<b>9.2</b>	<b>RISCHI relativi ad eventi estremi</b>	<b>37</b>
9.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9.2	37
<b>RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA DEL MINISTERO DELLA CULTURA</b>		<b>39</b>

<b>10</b>	<b>RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI E LORO VARIAZIONI POST-OPERAM</b>	<b>40</b>
<b>10.1</b>	<b>CONTENUTO DELLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1</b>	<b>40</b>
10.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1	40
<b>10.2</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1a</b>	<b>40</b>
10.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1a	40
<b>10.3</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1b</b>	<b>40</b>
10.3.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1b	41
<b>10.4</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1c</b>	<b>41</b>
10.4.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA 1c	41
<b>11</b>	<b>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA</b>	<b>43</b>
<b>11.1</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2</b>	<b>43</b>
11.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2	43
<b>12</b>	<b>VERIFICA DI CONFORMITÀ CON IL PTPR E COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE</b>	<b>44</b>
<b>12.1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>44</b>
<b>12.2</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3a</b>	<b>44</b>
12.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3a	44
<b>12.3</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3b</b>	<b>45</b>
12.3.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3b	46
<b>12.4</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3c</b>	<b>46</b>
12.4.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3c	46
<b>12.5</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3d</b>	<b>47</b>
12.5.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3d	47
<b>12.6</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3e</b>	<b>47</b>
12.6.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3e	48
<b>12.7</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3f</b>	<b>48</b>
12.7.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3f	48
<b>12.8</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3g</b>	<b>49</b>
12.8.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3g	49
<b>13</b>	<b>RELAZIONE PAESAGGISTICA</b>	<b>57</b>
<b>13.1</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4</b>	<b>57</b>
13.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4	57
<b>13.2</b>	<b>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4a</b>	<b>57</b>
13.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4a	57

<b>13.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4b</b>	<b>58</b>
13.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4b	58
<b>14 INTERVISIBILITÀ E FOTOINSERIMENTI</b>	<b>59</b>
<b>14.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5</b>	<b>59</b>
14.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5	60
<b>15 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI</b>	<b>61</b>
<b>15.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6a</b>	<b>61</b>
15.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6a	61
<b>15.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6b</b>	<b>61</b>
15.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6b	61
<b>15.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6c</b>	<b>62</b>
15.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6c	62
<b>15.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6d</b>	<b>62</b>
15.4.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6d	62
<b>16 VERIFICHE E ATTESTAZIONI</b>	<b>71</b>
<b>16.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7a</b>	<b>71</b>
16.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7a	71
<b>16.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7b</b>	<b>71</b>
16.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7b	71
<b>17 APPROFONDIMENTI PROGETTUALI E OPERE COMPENSATIVE</b>	<b>72</b>
<b>17.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8a</b>	<b>72</b>
17.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8a	72
<b>17.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8b</b>	<b>72</b>
17.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8b	73
<b>17.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8c</b>	<b>73</b>
17.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8c	73
<b>17.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8d</b>	<b>74</b>
17.4.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8d	75
<b>18 ASPETTI ARCHEOLOGICI</b>	<b>76</b>
<b>18.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9a</b>	<b>76</b>
18.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9a	76
<b>18.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9b</b>	<b>76</b>

18.2.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9b	76
<b>RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, CAMBIAMENTI CLIMATICI, TRANSIZIONE ENERGETICA E SOSTENIBILITÀ, PARCHI DELLA REGIONE LAZIO</b>		<b>77</b>
<b>19</b>	<b>BIODIVERSITÀ</b>	<b>78</b>
19.1	RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1	78
19.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1	78
<b>20</b>	<b>COMPONENTI GEOLOGICHE</b>	<b>79</b>
20.1	RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2	79
20.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2	79
<b>21</b>	<b>COMPONENTI IDRAULICHE</b>	<b>80</b>
21.1	RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3	80
21.1.1	RIPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3	80
<b>22</b>	<b>AREA CACCIA E PESCA</b>	<b>81</b>
22.1	RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4	81
22.1.1	RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4	81

## PREMESSA E SCOPO DEL DOCUMENTO

Il presente documento si inserisce nell'ambito della Procedura (ID\_VIP 10397) di VIA (PNIEC-PNRR) ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006, avviata con Istanza del 6 Ottobre 2023, per il "Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra" e riporta le risposte del Comune di Fiumicino, soggetto "proponente" ed "attuatore", redatte con il supporto della Fiumicino Waterfront, soggetto "esecutore" e "finanziatore".

Il documento intende fornire un quadro sinottico di risposta alle richieste di integrazione della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, della Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Ministero della Cultura e della Direzione Regionale Ambiente, Cambiamenti Climatici, Transizione Energetica e Sostenibilità, Parchi della Regione Lazio, riportate nei seguenti documenti:

- I. Richiesta integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC (MASE-2024-0011678) del 09/02/2024;
- II. Richiesta integrazioni del MIC (MASE-2024-0023735) del 08/02/2024;
- III. Richiesta integrazioni della Regione Lazio (MASE-2024-0056308) del 26/03/2024.

In accordo a quanto sopraesposto, in relazione a quanto richiesto dagli enti sopraindicati, a chiarimento e ad integrazione di quanto già contenuto negli elaborati grafici e testuali dello Studio di Impatto Ambientale trasmesso con la sopracitata istanza, con il presente documento e con gli elaborati ambientali e di progetto (di nuova emissione o esistenti revisionati) si intende fornire riscontro e delucidazione in merito alle tematiche progettuali, ambientali e paesaggistico-culturali oggetto delle richiamate note. In particolare, il riscontro completo si compone della presente relazione di "RISCONTRO RICHIESTE INTEGRAZIONI MINISTERI" (elab. P0031150-D-0-MP00-GE-REL-00-00) e dei seguenti elaborati:

NOME FILE	DESCRIZIONE ELABORATO
P0031150-D-0-MP00-GE-EEL-01-01	ELENCO ELABORATI CONSEGNA MINISTERIALE
P0031150-D-0-MP00-GE-REL-00-00	RISCONTRO RICHIESTE INTEGRAZIONI MINISTERI
-	ALLEGATO_ELENCO DEI PROFESSIONISTI
<b>ELABORATI GENERALI</b>	
P0031150-D-0-MP00-GE-COR-01-01	COROGRAFIA GENERALE
P0031150-D-0-MP00-GE-PLA-01-01	PLANIMETRIA GENERALE
P0031150-D-0-MP00-GE-PLA -03-01	PLANIMETRIA PERIMETRI VINCOLI PAESAGGISTICI INTERFERITI O PROSSIMI ALLE AREE
<b>RILIEVO E TOPOGRAFIA</b>	
P0031150-D-0-MP00-RI-PLA-10-00	PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO PREESISTENZE
P0031150-D-0-MP00-RI-PLA-11-00	PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO VEGETAZIONE
<b>STUDI SPECIALISTICI</b>	
P0031150-D-0-MP00-IS-REL-00-01	STUDIO TRASPORTISTICO - RELAZIONE GENERALE
P0031150-D-0-MP00-IS-REL-01-01	VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA)
P0031150-D-0-MP00-IS-REL-09-01	RELAZIONE VEGETAZIONALE
P0031150-D-0-MP00-IS-REL-10-00	ANALISI DI RESILIENZA CLIMATICA
<b>GEOLOGIA E IDROLOGIA - GEOTECNICA - SISMICA</b>	
P0031150-D-0-MP00-GI-REL-03-01	RELAZIONE GEOLOGICA E IDROLOGEOLOGIA
P0031150-D-0-MP00-GI-REL-09-00	RELAZIONE SUL TRASPORTO SOLIDO DEL TEVERE
P0031151-D-0-MP00-GI-REL-10-00	RELAZIONE DI COMPATIBILITA' AI SENSI DELLA DGR 2649/1999

NOME FILE	DESCRIZIONE ELABORATO
<b>AMBIENTE E PAESAGGIO</b>	
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-02-01	SINTESI NON TECNICA
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01	RELAZIONE PAESAGGISTICA
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-19-01	VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE - VALUTAZIONE APPROPRIATA
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-20-01	STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE - RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-22-01	STUDIO DI PROPAGAZIONE DEL RUMORE SOTTOMARINO
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-24-01	PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-26-00	STUDIO PREVISIONALE DI IMPATTO VIBRAZIONALE
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-27-00	INTERVENTI DI RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-28-00	DOSSIER FOTOGRAFICO - QUADRO CONOSCITIVO
P0031150-D-0-MP00-AM-REL-29-00	DOSSIER FOTOGRAFICO E FOTOSIMULAZIONI - ANALISI D'AREA VASTA E VERIFICA PERCEZIONE DA PUNTI DI INTERESSE RISPETTO AL PROGETTO
P0031150-D-0-MP00-AM-PLA-01-00	IMPATTI CUMULATIVI PROGETTO - INFRASTRUTTURE
<b>CANTIERIZZAZIONE</b>	
P0031150-D-0-MP00-CA-REL-01-01	RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE
P0031150-D-0-MP00-CA-CRO-01-01	CRONOPROGRAMMA DELLE FASI DI CANTIERE
P0031150-D-0-MP00-CA-TEM-01-01	FASI REALIZZATIVE - FASE 1
P0031150-D-0-MP00-CA-TEM-02-01	FASI REALIZZATIVE - FASE 2
P0031150-D-0-MP00-CA-TEM-03-01	FASI REALIZZATIVE - FASE 3
<b>ARCHITETTURA E LANDSCAPE</b>	
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-01-00	DOSSIER ILLUSTRATIVO EDIFICI
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-02-00	DOSSIER ILLUSTRATIVO MASTERPLAN
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-05-00	DOSSIER PROGETTI ALTERNATIVI
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-06-00	SCHEDA DI APPROFONDIMENTO EDIFICI_BILANCONI
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-07-00	SCHEDA DI APPROFONDIMENTO EDIFICI_ACCOSTO CROCIERISTICO
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-08-00	SCHEDA DI APPROFONDIMENTO EDIFICI_CIRCULAR BUILDING
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-09-00	SCHEDA DI APPROFONDIMENTO EDIFICI_HOTEL E APPARTHOTEL
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-10-00	SCHEDA DI APPROFONDIMENTO EDIFICI_COMMUNITY HUB
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-11-00	SCHEDA DI APPROFONDIMENTO EDIFICI_CANTIERI NAVALI
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-01-00	AEREOFOTOGRAFOMETRICO_STATO DI FATTO
P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-01-00	SEZIONI TERRITORIALI DI STATO DI FATTO 1
P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-02-00	SEZIONI TERRITORIALI DI STATO DI FATTO 2
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-05-00	PLANIMETRIA GENERALE_RIVESTIMENTI SUOLO
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-06-00	PLANIMETRIA GENERALE_ALTIMETRIE
P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-03-00	SEZIONI TERRITORIALI DI PROGETTO 1
P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-04-00	SEZIONI TERRITORIALI DI PROGETTO 2
P0031150-D-0-MP00-AR-GRA-01-00	WBS_OPERE CIVILI
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-11-00	PLANIMETRIA D'INSIEME PER AMBITI
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-12-00	PLANIMETRIA AMBITO 1_FARO E BILANCONI_SCHEMA FUNZIONALE
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-13-00	PLANIMETRIA AMBITO 2_PARCO SUD_SCHEMA FUNZIONALE
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-14-00	PLANIMETRIA AMBITO 3_PARCO SUD_SCHEMA FUNZIONALE
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-15-00	PLANIMETRIA AMBITO 4_PIAZZA MERCATO_SCHEMA FUNZIONALE
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-16-00	PLANIMETRIA AMBITO 5_CIRCULAR E HOTEL_SCHEMA FUNZIONALE
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-17-00	PLANIMETRIA AMBITO 6_MARINA PICCOLA_SCHEMA FUNZIONALE

NOME FILE	DESCRIZIONE ELABORATO
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-18-00	PLANIMETRIA AMBITO 7_TERMINAL_SCHEMA FUNZIONALE
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-13-00	TABELLA DATI SCHEMI FUNZIONALI PER AMBITI
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-19-00	PLANIMETRIA GENERALE CONFRONTI EDIFICI
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-20-00	PLANIMETRIA GENERALE CONFRONTI VEGETAZIONE
P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-05-00	SEZIONI TERRITORIALI DI CONFRONTO 1
P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-06-00	SEZIONI TERRITORIALI DI CONFRONTO 2
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-21-00	PLANIMETRIA GENERALE D'INSIEME SOVRAPPOSIZIONE PTPR
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-22-00	PLANIMETRIA GENERALE SOVRAPPOSIZIONE PTPR TAV.A
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-23-00	PLANIMETRIA GENERALE SOVRAPPOSIZIONE PTPR TAV.B
P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-24-00	PLANIMETRIA GENERALE SOVRAPPOSIZIONE PTPR TAV.C
P0031150-D-0-MP00-AR-REL-14-00	TABELLA DATI DIMENSIONALI_VERIFICA DI CONFORMITÀ PTPR
<b>OM00 - OPERE MARITTIME</b>	
<b>RELAZIONI SPECIALISTICHE</b>	
P0031150-D-0-OM00-RS-REL-05-01	STUDIO IDRO-MORFODINAMICO
P0031150-D-0-OM00-RS-REL-08-00	IDENTIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI RISOLUZIONE DELLA INTERFERENZA DEL CANALE DI ACCESSO NAVI CON LE CONDOTTE ESISTENTI
<b>OM51 - DRAGAGGIO</b>	
<b>OPERE MARITTIME</b>	
P0031150-D-5-OM51-OM-REL-01-01	PIANO PRELIMINARE DI DRAGAGGIO E GESTIONE SEDIMENTI
<b>RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE</b>	
R1 - 13173	RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA DELL'ATTIVITÀ DI RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE
R3 - 13174	ANALISI MORFODINAMICA
T5 - 13175	SEZIONI DI ADEGUAMENTO DELLE OPERE
T6 - 13176	PLANIMETRIA DI CANTIERIZZAZIONE

## RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA COMMISSIONE TECNICA PNRR-PNIEC DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

## 1 ASPETTI GENERALI

### 1.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.1

*Si chiede di integrare il documento “Allegato\_Elenco dei professionisti”, con l’indicazione degli specialisti che hanno partecipato alla redazione del SIA e della documentazione di progetto.*

#### 1.1.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.1

Il documento “Allegato\_Elenco dei professionisti” è stato integrato riportando per ogni aspetto ambientale i professionisti specialisti che hanno partecipato alla redazione del SIA e della documentazione di progetto. Si rimanda al documento per maggiori dettagli.

### 1.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.2

*Atteso che nel territorio del Comune di Fiumicino è in via di realizzazione il Porto Commerciale ad una distanza di circa due chilometri verso nord dall’area interessata dal progetto del porto in esame e ad un’analoga distanza verso sud dall’area di ripascimento di Macchiagrande, si chiede di aggiornare il SIA e la documentazione progettuale tenendo conto della presenza di tale infrastruttura, sia nella fase di cantiere, sia in quella di esercizio.*

#### 1.2.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.2

Il Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino, promosso dall’Autorità Portuale di Civitavecchia e la cui soluzione progettuale definitiva è stata adottata dal Consiglio Comunale di Fiumicino nel 2003, è previsto in destra della foce della Fossa Traiana, di fronte all’abitato di Fiumicino.

Nel 2012, il relativo Progetto di Variante al Piano Regolatore del Porto di Fiumicino, sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, ha ottenuto positivo giudizio di compatibilità ambientale con condizioni e prescrizioni. L’avvio lavori di un primo stralcio relativo alla nuova Darsena Pescherecci è programmato per l’autunno del 2024.

Il progetto prevede che il nuovo porto possa affiancare lo scalo di Civitavecchia nell’offerta commerciale, offrendo una ricettività ed un numero di accosti in grado di soddisfare almeno una parte della domanda in surplus dello scalo maggiore, soprattutto per quanto riguarda quei settori portuali che già oggi offrono maggiori possibilità di sviluppo (traffico merci effettuati con sistema Ro-Ro e settore crocieristico). In questo quadro, il porto è dimensionato per movimentare ogni anno (con riferimento al 2010): 3 milioni di tonnellate di merce, 130 -150 mila quintali di pescato, 565.000 e 210.000/230.000 passeggeri per traghetti e crocieristica rispettivamente, considerando l’attracco di navi da crociera fino a 220m e con un pescaggio compatibile con 10 m di profondità del fondale.

Gli studi già presentati per il Porto di Fiumicino Isola Sacra sono stati integrati per considerare le potenziali interazioni o sovrapposizioni dove alla presenza del Porto Commerciale, con particolare riferimento agli studi idro-morfodinamici e trasportistici, ai quali si rimanda e che sono qui sintetizzati ai paragrafi 4.1 e 2.2 rispettivamente.

È stato integrato lo “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, al paragrafo

3.1.2.1 - Realizzazione 1° stralcio Piano Regolatore Portuale porto commerciale e al paragrafo 3.1.2.2 – Interventi programmati e di certa realizzazione sono riportate le integrazioni.

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

### 1.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.3

*Atteso che nel paragrafo del SIA relativo all'impianto Cold Ironing, si rimanda a documentazione specialistiche che il Proponente dichiara essere in fase di realizzazione, si chiede di fornire la documentazione citata mancante integrando il SIA con l'analisi degli impatti potenziali determinati dalle opere connesse alla realizzazione dell'impianto di Cold Ironing (linee di trasmissione e di distribuzione AT e MT, sottostazione AT e relativo piazzale).*

#### 1.3.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1.3

La soluzione proposta per l'alimentazione del Cold Ironing prevede l'utilizzo della cabina di trasformazione AT/MT esistente all'incrocio di via Fontana e via del Faro. I cavi MT interrati seguiranno il percorso stradale di via del Faro fino all'area in concessione a Fiumicino Waterfront S.r.l., raggiungendo la cabina MT/BT dedicata al controllo di frequenza e agli altri processi elettrici necessari per la fornitura alla nave. Il sistema di trasporto dell'energia elettrica sarà realizzato tramite un sistema a tre fasi con cavi RG26H1M16-12/20 12/2kV di sezione 400 mm<sup>2</sup>. Sono previsti due cavidotti in corrugato flessibile a doppia parete di diametro DN 200 mm, per una lunghezza complessiva di circa 2400 m.

Le lavorazioni includono la demolizione del pacchetto stradale esistente, la realizzazione dei cavidotti, lo scavo, il rinterro, la nuova pavimentazione con segnaletica stradale, la costruzione di pozzetti di ispezione e il conferimento in discarica del materiale di risulta. I dettagli dei volumi e dei costi sono riportati nel foglio excel allegato, secondo i prezzi della Regione Lazio e dell'ANAS.

A partire da Settembre 2023 sono stati avviati contatti informali con Terna S.p.a., di concerto con il Comune di Fiumicino, per l'identificazione di dettaglio della soluzione più adeguata all'approvvigionamento elettrico in media tensione dell'area portuale.

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. In particolare, è stato integrato lo "STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01", al paragrafo 4.4.2 – Cold Ironing.

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

## 2 ASPETTI PROGETTUALI

### 2.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.1

*Si richiede di effettuare un'analisi completa degli impatti cumulati con tutti i progetti in istruttoria, approvati e in via di realizzazione che insistono nell'area vasta di progetto (anche in riferimento a quanto richiesto al punto 1.2), tenendo conto di eventuali criticità ambientali esistenti, relative all'uso delle risorse naturali e/o ad aree di particolare sensibilità ambientale suscettibili di risentire degli effetti derivanti dall'insieme dei progetti. L'analisi dovrà contenere anche la valutazione dei potenziali impatti derivanti dalla cantierizzazione contemporanea di più opere.*

#### 2.1.1 RICONTRIO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.1

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni.

Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione, sono stati implementati:

1. il paragrafo 7.0 – IMPATTI CUMULATIVI dello “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01”;
2. il paragrafo 7.3 – VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI della “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”.

In sintesi, al fine di permettere una solida valutazione degli impatti cumulativi, sono state considerate le opere in istruttoria, approvate e in via di realizzazione in un buffer di 10 km dall'area di progetto. Dove non erano presenti informazioni ufficiali e verificate, si è proceduto con un approccio di massima cautela, quindi ipotizzando la totale sovrapposizione dei cronoprogrammi. Per una prima disamina delle opere potenzialmente interferenti e dei possibili impatti cumulativi si può anche fare riferimento al successivo paragrafo 15.4 di questo documento.

In accordo a questo approccio, date le caratteristiche delle componenti ambientali valutate, i cronoprogrammi e la distanza delle opere considerate nello spazio, non sono state rilevate potenziali interferenze significative negative.

Si rimanda ai documenti specifici sopra indicati per maggiori dettagli.

### 2.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.2

*Si richiede di aggiornare lo studio trasportistico, utilizzando dati il più possibile aggiornati, tenendo conto della realizzazione del Porto Commerciale, e motivando la previsione, riportata nel SIA, che il 95% del traffico generato dalle crociere si indirizzi verso l'aeroporto. In particolare, si richiede di approfondire le valutazioni relative alle criticità specifiche locali, configurabili nei punti di accesso all'Isola Sacra.*

#### 2.2.1 RICONTRIO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.2

Lo studio trasportistico a scala macroscopica, descritto nella Relazione generale - Studio trasportistico (Doc. No. P0031150-D-0-MP00-IS-REL-00\_00), è stato integrato per rispondere alle richieste, con le modifiche evidenziate in **rosso** nel paragrafo 4.10.5 del nuovo Studio di Impatto Ambientale (Doc. No. P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01\_01).

I dati sui flussi stradali di luglio 2023 confermano che il traffico proveniente da Isola Sacra è diretto verso o proviene dall'aeroporto in modo largamente prevalente. La stessa proporzione si conferma per la componente di traffico che sarà generato dall'attività crocieristica, si perché esso ha nell'aeroporto un suo naturale polo di origine/destinazione, sia perché si prevede che le modalità di accesso dei crocieristi al porto saranno orientate dagli operatori privilegiando nella misura del 95% la connessione con l'aeroporto o da e per Roma attraverso l'A91. Ciò non esclude che una quota dei crocieristi potrà dirigersi direttamente verso sud per visitare gli scavi di Ostia Antica o soggiornare nelle aree del litorale meridionale di Roma.

Le simulazioni mostrano che il flusso veicolare su Via dell'Aeroporto di Fiumicino rimane invariato rispetto alla situazione ante-operam, indicando che il traffico del nuovo porto commerciale non influisce significativamente sull'area di studio. Le criticità locali sono state analizzate con simulazioni microscopiche (software VISSIM) per tre intersezioni chiave, proponendo una nuova configurazione con rotatoria e viadotto per migliorare l'accessibilità e gestire meglio il traffico.

Durante la fase operativa dell'opera il traffico maggiore (sbarco) sarà concentrato nell'arco di tre ore comportando, ad opere invariate, un aumento della congestione ed il peggioramento del livello di servizio delle intersezioni analizzate. Le soluzioni proposte e simulate includono due nuove corsie di decelerazione e accelerazione per migliorare il flusso veicolare al Viadotto dell'Aeroporto e la nuova configurazione a rotatoria e viadotto a Via Trincea delle Frasche (capace di gestire fino a 4.000 veicoli equivalenti all'ora), e consentono di garantire un livello di servizio accettabile.

In merito alle interferenze tra il traffico generato dal Porto Commerciale di Fiumicino e quello del progetto presentato, si evidenzia che i flussi relativi al primo intervento - così come si evince dalla Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale del Progetto di Variante del Piano Regolatore Portuale - sono concentrati soprattutto su Viale Lago di Traiano, senza influenzare la viabilità di Isola Sacra; si ritiene pertanto che i due progetti non abbiano significativi effetti cumulativi per quanto riguarda la componente di impatto dovuto al traffico veicolare.

Per una trattazione di maggior dettaglio di quanto qui illustrato brevemente si rimando ai documenti citati in testa al presente paragrafo.

## 2.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.3

*Si richiede di valutare la possibilità di effettuare la movimentazione dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, anche via mare.*

### 2.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.3

#### **Premessa**

A giugno 2023, il Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra veniva identificato dal Governo Italiano come intervento "essenziale" per il Giubileo 2025 ed inserito nel Dpcm 8 giugno 2023 (Decreto Giubileo) nell'ambito "Accoglienza per i pellegrini e i visitatori" con l'obiettivo di "Garantire l'accesso a Roma via mare ai pellegrini del Giubileo della Chiesa Cattolica del 2025".

Il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera allegato al PFTE, che aggiornava quello allegato alla scheda del progetto inserita nel DPCM, perseguiva il raggiungimento di questo obiettivo identificando un primo lotto di opere che potevano essere realizzate entro la prima metà del 2025, garantendo così la sovrapposizione con la stagione crocieristica (il "Lotto Giubileo"), ed indicando – per l'espletamento del processo approvativo e per l'affidamento dei lavori – tempi in linea con le indicazioni riportate nel Decreto Giubileo. Sulla base del cronoprogramma il processo approvativo sarebbe stato avviato a settembre 2023 per concludersi 180 giorni dopo, a fine febbraio 2024. Le restanti opere venivano poi realizzate per stralci successivi fino al completamento nel 2028 (escluso il nuovo hotel la cui apertura è prevista per il 2035).

Vista l'attuale stato della procedura VIA, avviata ad ottobre 2023 e sospesa tra febbraio e giugno 2024 per la produzione delle integrazioni richieste, e considerate le sue prevedibili evoluzioni, il proponente ha ritenuto di dover rielaborare, piuttosto che traslare, il cronoprogramma, in modo da mantenere il raggiungimento degli obiettivi di accoglienza stabiliti dal Decreto, modificandone le modalità in modo da renderle percorribili nel periodo che ci separa dall'appuntamento giubilare. La realizzazione nel breve termine delle strutture a servizio della funzione crocieristica nella loro configurazione finale è stata quindi sostituita da interventi di carattere temporaneo, adatti alla gestione in *tendering* di battelli di minor dimensione, che trasferiscono i passeggeri da una nave all'ancora in prossimità del porto. L'area individuata per questa operazione è quella posta in prossimità del Vecchi Faro, al riparo della porzione esistente del molo Traiano, già attualmente recintata, parzialmente livellata e dotata di una piccola banchina adatta allo scopo, che verrà adeguata e attrezzata con un pontile galleggiante ed un edificio temporaneo per l'accoglienza e dotata delle facilities necessarie in termini di security e operation. La fattibilità dell'approccio proposto è già stata preliminarmente valutata con esito positivo con la Capitaneria di Porto e con i Piloti di Fiumicino. Contemporaneamente è intenzione della Società di procedere ai lavori di restauro manutentivo del Faro, secondo quanto previsto dal progetto della concessione in essere. L'esecuzione dei lavori di questi due stralci sarà ovviamente preceduta dalla presentazione di adeguata progettazione dedicata e sottoposta a separata ed autonoma procedura approvativa ed autorizzativa che prescinde dall'iter autorizzativo della Variante al progetto di Concessione, trattandosi di opere temporanee o invariati rispetto al progetto originario.

Tolto il vincolo rappresentato dall'urgenza per il 2025 della realizzazione delle opere relative all'approdo crocieristico, il cronoprogramma complessivo è stato quindi rivisto aggiornando le tempistiche del processo approvativo, ma anche sostituendo l'appalto lavori con l'appalto integrato di progettazione esecutiva e lavori, distinguendo più marcatamente opere marittime e opere a terra e rimodulando l'esecuzione delle opere e i lotti funzionali.

### **Riscontro**

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica prevede già che parte dei materiali necessari alla costruzione delle scogliere delle opere marittime (massi di I°, II°, III° e IV° categoria) ed il nucleo in tout venant, siano approvvigionati via mare.

Per valutare un incremento di tale fornitura, bisogna valutare sia l'aspetto economico che tecnico. Attualmente, un eventuale incremento risulta non perseguibile, in quanto si avrebbe un aumento di spesa non sostenibile ed una difficoltà nell'esecuzione dei lavori che porterebbe a non ottenere gli obiettivi posti dal cronoprogramma.

Inoltre, la revisione delle fasi costruttive illustrata in premessa prevede tempi più lunghi per la realizzazione delle opere marittime e, di conseguenza, la diluizione dei viaggi per il trasporto dei materiali su di un arco temporale maggiore concorrendo così al raggiungimento dello stesso obiettivo di perseguibile con un incremento del trasporto via mare

## 2.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.4

*Si richiede di integrare il SIA con la superficie delle singole aree di cantiere previste (cantieri principali, cantieri logistici, cantieri operativi, ecc.) per la realizzazione di tutte le opere in progetto, l'attuale destinazione d'uso, la descrizione dell'organizzazione, della durata e delle lavorazioni previste in ogni singolo cantiere, il traffico veicolare derivante dalle attività di cantiere e la destinazione d'uso delle aree e della viabilità di cantiere al termine della fase di realizzazione delle opere.*

### 2.4.1 RICONTRIO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.4

È stato integrato lo “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, al paragrafo 4.11 – Cantiere – Fasi realizzative sono riportate le integrazioni.

Considerata la premessa inserita al precedente §2.3.1, alla quale si rimanda integralmente, è utile sintetizzare brevemente il cronoprogramma revisionato di progetto, che si estende da febbraio 2025 a dicembre 2034 e si divide in tre fasi temporali:

1. **Prima Fase (febbraio 2025 - ottobre 2025):** Include la sistemazione dell'approdo esistente al Molo Traiano, la ristrutturazione del Faro e la sistemazione dell'area adiacente, la realizzazione di una piattaforma adatta ad ospitare una struttura temporanea per l'accoglienza dei passeggeri in *tendering* e l'adeguamento della via del Faro. Le opere marittime comprendono l'adeguamento delle strutture esistenti, mentre le opere civili riguardano il miglioramento della strada principale d'accesso e la realizzazione di piazzali e parchi urbani.
2. **Seconda Fase (luglio 2026 - dicembre 2028):** Coinvolge la costruzione dei moli Traiano, Claudio e Adriano, la realizzazione del bacino della Marina e i dragaggi. Le opere civili includono la realizzazione dei palancolati di contenimento, riempimenti con materiali dei dragaggi, e la costruzione delle strutture principali incluse quelle di supporto alla funzione crocieristica, l'edificio per il cold ironing, l'edificio circolare, gli edifici minori ed il parco con le sue attrezzature.
3. **Terza Fase (gennaio 2033 - dicembre 2034):** Prevede esclusivamente la costruzione dell'albergo.

Le fasi, le attività specifiche e le durate sono dettagliate nel cronoprogramma (Doc. P0031150-D-0-MP00-CA-CRO-01-01).

Per quanto riguarda il dettaglio dei mezzi di cantiere e del traffico previsto si rimanda al paragrafo “4.11 – Cantiere – Fasi realizzative sono riportate le integrazioni” e successivi sottoparagrafi dello “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01” e alla “Relazione di Cantierizzazione - P0031150-D-0-MP00-CA-REL-01-01” al paragrafo 5.3 e successivi sottoparagrafi.

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

## 2.5 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.5

Si richiede di descrivere le modalità di esercizio delle opere in progetto (Terminal turistico – crocieristico, cantiere nautico, ospitalità, viabilità, parcheggi, ecc.) durante le fasi intermedie di realizzazione delle opere.

### 2.5.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.5



#### Premessa

Il cronoprogramma di progetto, rivisto come descritto al precedente §2.4.1 in considerazione delle premesse ivi richiamate e al quale si rimanda integralmente per ulteriori dettagli, prevede tre fasi principali: i) faro e *tendering*, ii) marina e cruise, iii) hotel. Di queste, la fase centrale è largamente quella di maggiore durata e complessità e per questa ragione è stata nel seguito suddivisa in sottofasi alle quali sono legate progressive entrate in esercizio di porzioni dell'intervento,

valutandone le interazioni con le concomitanti attività di cantiere. Ogni sottofase prevede la realizzazione contemporanea delle opere complementari necessarie (piazze, parcheggi, accessi, viabilità, impianti).

Nel seguito per ogni fase o sottofase vengono individuati: le aree di cantiere le aree con opere in esercizio, con le relative viabilità e punti di accesso, in modo da evidenziare le interferenze che si è avuto cura di minimizzare.

### **Fase 1 - Faro e tendering**

Aree di Cantiere: piazzale vecchio faro, banchina nord, edificio vecchio faro

Accessi area Cantiere: attuale accesso (A1)

Viabilità di accesso al cantiere: Via del Faro (esistente, promiscua)

Accesso alle aree operative interferenti durante i lavori:

- ✓ porticciolo in sub-concessione esistente: Via del Faro (tra Y e A1: esistente, promiscua)
- ✓ aree servite da Via del Faro sud: via del Faro (tra Y e A1: esistente, promiscua)

Accesso all'area realizzata, nella successiva fase operativa: Via del Faro (tra Y e A1: esistente)

Nota: per tutta la durata dei lavori, l'interferenza tra il nuovo porticciolo in concessione (in esercizio) e l'area di cantiere potrà essere minimizzato dando allo stesso un temporaneo accesso da nord, alternativo a quello definitivo interno al porto.

### **Fase 2 – marina e crusic facilities**

#### *Sub-Fase 2/A Trasferimento porticciolo in sub-concessione*

Aree di Cantiere: Area Bacino Adriano (diga foranea, palancolati, dragaggio, colmata, piazzale, pontili, impianti, attrezzature)

Accessi area Cantiere: nuovo accesso (A2)

Viabilità di accesso al cantiere: Via del Faro (tra Y e X: esistente, promiscua) e raccordo Via del Faro – Lungomare della Salute (tra X e A2; nuova viabilità di cantiere. esclusiva)

Accesso alle aree operative interferenti durante i lavori:

- ✓ porticciolo in sub-concessione esistente: Via del Faro (esistente, promiscua tra X e Y)
- ✓ aree servite da Via del Faro sud: via del Faro (esistente, promiscua tra X e Y)

Accesso alle opere realizzate, nella successiva fase operativa:

- ✓ nuovo porticciolo in sub-concessione: Lungomare della Salute (tra X e A2: nuova viabilità; tra Z e A2, viabilità esistente) e Via del Faro (tra Y e X: esistente)

Nota: come la precedente

#### *Sub-Fase 2/B Opere Marittime*

Aree di Cantiere: Aree Bacino Traiano e Claudio (diga foranea, palancolati, dragaggio, colmata, drenaggi)

Accessi area Cantiere: nuovo accesso (A3)

Viabilità di accesso al cantiere: Via del Faro (tra Y e X: esistente, promiscua) collegata con A3 alla a viabilità interna di cantiere, esclusiva)

Accesso alle aree operative interferenti durante i lavori:

- ✓ nuovo porticciolo in sub-concessione: Lungomare della Salute (raccordo tra X e A2: nuova viabilità; tra Z e A2, viabilità esistente) e Via del Faro (tra Y e X: esistente, promiscua)
- ✓ aree servite da Via del Faro sud: via del Faro tra X e A1 (esistente, esclusiva)

Nota: come la precedente

#### *Sub-Fase 2/C Opere funzionali a marina e crocieristica*

Aree di Cantiere: colmata centrale, Bacini Traiano e Claudio (banchine, piazzali, pontili, attrezzature ed edifici a supporto della crocieristica)

Accessi area Cantiere: accesso esistente (A3)

Viabilità di accesso al cantiere: Via del Faro (tra Y e X: esistente, promiscua) collegata a viabilità interna di cantiere, esclusiva)

Accesso alle aree operative interferenti durante i lavori:

- ✓ nuovo porticciolo in sub-concessione (Bacino Adriano): come sopra
- ✓ aree servite da Via del Faro sud: come sopra

Accesso alle opere realizzate, nella successiva fase operativa:

- ✓ crocieristica: nuovo accesso (A4) da Via del Faro (tra Y e A4: esistente, promiscua)
- ✓ marina: accesso esistente (A2) come per il nuovo porticciolo in sub-concessione (vedi sopra)

Nota: nella successiva fase, le opere marittime sono state completate e quindi non sussistono interferenze con l'esercizio dei bacini Traiano, Claudio ed Adriano. Eventuali necessità di intervento sul bacino Traiano potranno essere svolte al di fuori della stagione crocieristica. La funzionalità dell'esercizio della marina sarà garantita con strutture temporanee a terra nella zona nord o sulle aree destinate a parco ma in fase di consolidamento.

#### *Sub-Fase 2/D Opere di completamento a terra*

Aree di Cantiere: colmata sud, colmata waterfront (verde, edifici minori, cantiere nautico, edificio a supporto della marina)

Accessi area Cantiere: accessi esistenti (A1) e (A3)

Viabilità di accesso al cantiere: Via del Faro (tra Y e X e tra X e A1: esistente, promiscua) collegata con A1 e A3 alla a viabilità interna di cantiere (esclusiva)

Accesso alle aree operative interferenti durante i lavori:

- ✓ nuovo porticciolo in sub-concessione (Bacino Adriano): come sopra
- ✓ aree servite da Via del Faro sud: come sopra
- ✓ crocieristica: come sopra
- ✓ marina: come sopra

Accesso alle opere realizzate, nella successiva fase operativa:

- ✓ edifici e parco, come da configurazione finale di progetto

### **Fase 3 - Hotel**

Aree di Cantiere: porzione nord della colmata waterfront (Hotel, piazzali, verde)

Accessi area Cantiere: nuovo accesso (A6)

Viabilità di accesso al cantiere: Via del Faro (tra Y e X: esistente, promiscua) e Lungomare della Salute (raccordo tra X e A6) collegata da A6 alla viabilità interna di cantiere (esclusiva)

Accesso alle aree operative interferenti durante i lavori: come da configurazione finale di progetto

## **2.6 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.6**

*Atteso che, come descritto nel "Rapporto finale indagini ambientali ai sensi del DM 173/2016", l'area di dragaggio interferisce con due oleodotti, si richiede di integrare il SIA con la descrizione delle soluzioni previste per risolvere l'interferenza, sia per le attività di dragaggio previste per la realizzazione del canale di ingresso, sia nel corso delle successive attività di manutenzione periodica. Si richiede inoltre di valutare, nell'ambito del SIA, i potenziali impatti derivanti dalla attuazione di tali soluzioni, relativi anche a possibili eventi accidentali. Nel caso di previsione della realizzazione di by-pass della condotta petrolifera, si richiede lo studio dello scouring nella nuova configurazione.*

### **2.6.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2.6**

Come descritto nell'elaborato P0031150-D-0-OM00-RS-REL-08\_00, per risolvere l'interferenza tra le condotte esistenti, di proprietà IP Industrial S.p.A. e a servizio del rifornimento dell'aeroporto di Fiumicino, e l'area del canale d'accesso soggetta a dragaggio sono state valutate tre soluzioni:

1. **Rilocazione delle condotte.**
2. **Interramento delle condotte in trincea chiusa (post-trenching).**
3. **Ripianificazione del tracciato del canale di accesso:**

Le prime due soluzioni prevedono entrambe di agire sulle condotte e sono risultate impraticabili l'una per i costi, stimati in alcune decine di milioni di euro, e quindi incompatibili con il budget del progetto, l'altra per i rischi insiti nell'agire su un'infrastruttura non recente e di caratteristiche strutturali non note e per l'impossibilità di interrompere il servizio per il tempo necessario all'intervento, superiore ai circa 30 giorni di autonomia fornita dai serbatoi di compenso a terra.

La terza soluzione, che lascia inalterate le condotte, ma modifica il tracciato planimetrico del canale di accesso in modo da eliminare l'interferenza tra le prime e l'intervento di dragaggio, prevede due possibili alternative:

- Orientamento Est/Ovest.
- Orientamento Nord-Est/Sud-Ovest.

La seconda alternativa mette canale e rotte di entrata/uscita del porto in parallelismo con le condotte, ma a costo di un peggioramento della manovra della nave in uscita, costretta ad eseguire una rotazione di 270°, ritenuta impraticabile dalle compagnie crocieristiche. Per questo motivo la soluzione ottimale risulta essere la prima, che rappresenta una traslazione di circa 250 m verso sud del canale precedentemente progettato. Questa soluzione prevede che l'estremità esterna del canale dragato abbia una distanza minima di 25-30 metri alle condotte e che la rotta di entra/uscita intersechi queste ultime con ad una profondità superiore ai 13 m, permettendo al tempo stesso un'uscita quasi diretta dal porto.

Questa proposta di modifica non sostanziale del progetto, oltre che escludere i possibili impatti ambientali di interventi strutturali sulle condotte (comprese possibili situazioni emergenziali, sversamenti, etc.), consente le seguenti ottimizzazioni:

- eliminazione dell'interferenza con gli oleodotti sia per le attività di dragaggio previste per la realizzazione del canale di ingresso, sia nel corso delle successive attività di manutenzione periodica;
- riduzione della quantità di materiale da dragare con conseguente riduzione dell'impiego di imbarcazioni per tale attività e per quella di trasporto dei sedimenti, sia nella fase ante operam, sia durante le fasi di manutenzione periodica;
- aumento della sicurezza della navigabilità, soprattutto del canale di avvicinamento, in quanto la rotta delle imbarcazioni sia in ingresso che in uscita non interesserebbe l'area caratterizzata dalla presenza degli oleodotti;
- riduzione delle tempistiche di esecuzione attività;

Rispetto a quanto sopra indicato, si può inoltre assumere con ragionevole certezza che la rotazione verso Ovest del canale di accesso (che lo allontana ulteriormente dalla linea di costa e i relativi ricettori) comporti ulteriori benefici per una lieve riduzione della magnitudo di impatto sulle altre componenti ambientali, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio.

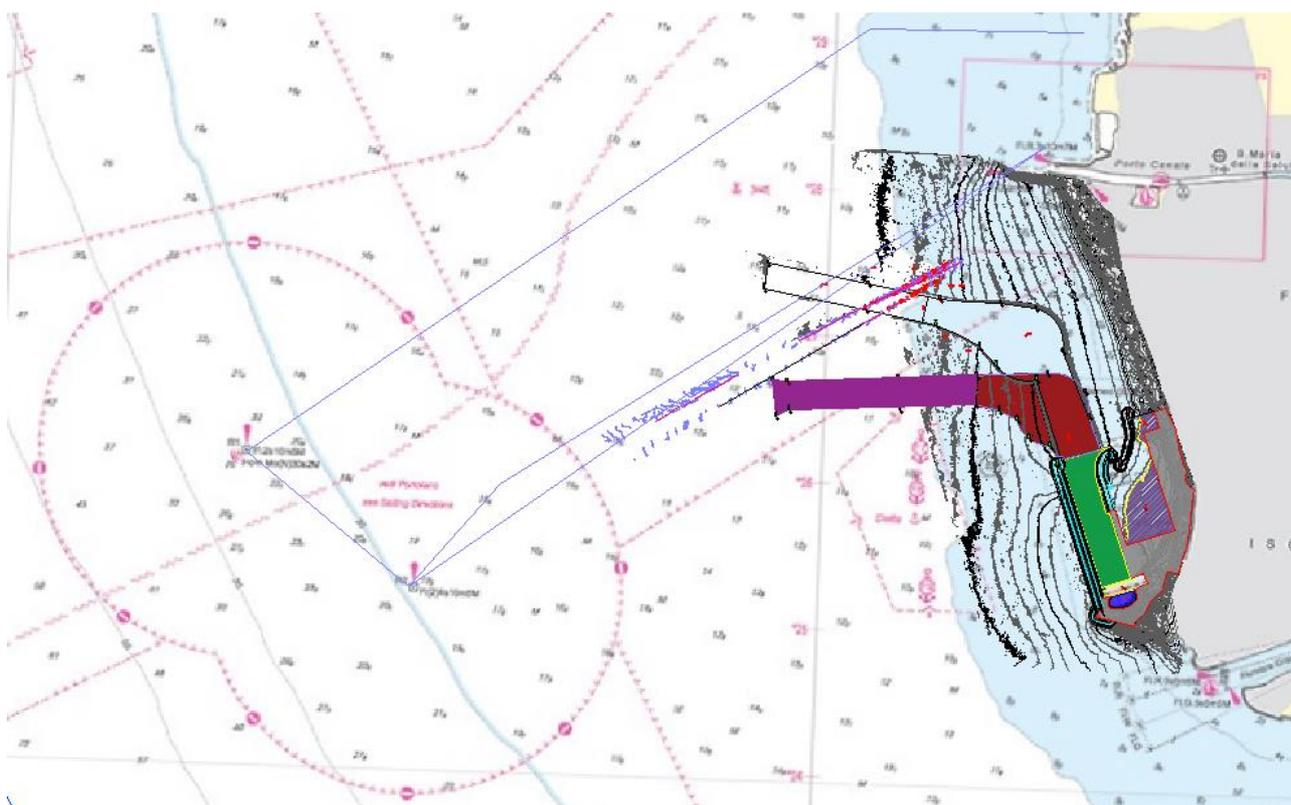


Figura 6.1.1. Soluzione proposta (viola/amaranto) e soluzione presentata nel PFTE (grigio chiaro) per il canale di accesso al porto, con indicazione delle condotte interferenti (punti di rilievo in azzurro)

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in rosso, sono

state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. In particolare, è stato integrato lo “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01” al paragrafo 4.3.5.3 – Interferenze pipeline sono riportate le integrazioni.

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

## 3 VULNERABILITÀ PER RISCHIO DI GRAVI INCIDENTI

### 3.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3.1

*Integrare il SIA indicando le potenziali interferenze delle opere in progetto con Impianti a Rischio di Incidente Rilevante eventualmente presenti nel territorio circostante le opere in progetto, effettuando, se del caso, un'analisi dei possibili effetti ambientali derivanti dal coinvolgimento delle opere in eventi incidentali.*

#### 3.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3.1

Gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante più vicini all'area di intervento sono:

- **Maxoil S.p.A.:** stoccaggio di combustibili, situato a Fiumicino in Via della Scafa 98, a circa 3,5 km dall'area di intervento.
- **Seram S.p.A.:** stoccaggio di combustibili, situato a Fiumicino in Via Carlo del Prete, a circa 4,9 km dall'area di intervento.

Per rispondere alla richiesta 3.1 relativa alle potenziali interferenze con impianti a rischio di incidente rilevante, sono stati consultati i documenti ufficiali dell'ISPRA e della Prefettura di Roma. Le analisi indicano che non ci sono scenari incidentali (es. incendi) che potrebbero influire sull'area di intervento.

Altri stabilimenti a rischio distano oltre 15 km dall'area di intervento, con scenari incidentali che non possono interferire con le opere in progetto. Pertanto, si esclude qualsiasi interferenza tra le opere in progetto e gli impianti a rischio di incidente rilevante.

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. In particolare, è stato integrato lo "STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01", al paragrafo 7.9 – Rischio di incidente rilevante (D.LGS 105/2015).

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

## 4 DINAMICA DEI SEDIMENTI

### 4.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.1

*Si richiede di revisionare lo “Studio idro-morfodinamico”, prendendo in considerazione la realizzazione, attualmente in corso, delle opere a mare relative al Porto Commerciale di Fiumicino, allo scopo di valutare l’effetto della futura morfologia costiera sulla dinamica delle acque e dei sedimenti.*

*Stante le valutazioni del tasso di sedimentazione previsto nelle aree di dragaggio, indicate nello “Studio idro-morfodinamico”, si richiede di predisporre un piano di manutenzione delle aree di dragaggio, che prenda in considerazione in particolare quantità dei sedimenti da movimentare, frequenza e durata stimate delle operazioni.*

#### 4.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.1

La revisione dello studio morfodinamico (ref. Doc. No. P0031150-D-0-OM00-RS-REL-05\_01) si basa su simulazioni numeriche e fornisce una valutazione della possibile variazione del fondale marino nell’area di studio, nella configurazione attuale e nella configurazione di progetto, caratterizzata dalla presenza del Porto Commerciale e del Porto Turistico. I risultati indicano una prevalenza di correnti da sud-est verso nord-ovest con circolazione anticiclonica vicino al complesso portuale. Le simulazioni, condotte sia nella configurazione attuale che in quella di progetto, non mostrano effetti significativi sulle onde, la circolazione costiera e la morfodinamica.

Tuttavia, si prevede una sedimentazione nelle aree dragate, con tassi annuali variabili fino a 0,25 m. Si suggerisce una campagna annuale di monitoraggio per ottimizzare le operazioni di manutenzione e gestione dei materiali dragati.

In particolare, come riportato più approfonditamente nel documento No. P0031150-D-5-OM51-OM-REL-01\_01, le profondità di progetto del porto tollerano una sedimentazione di circa un metro senza compromettere le operazioni portuali. Il dragaggio manutentivo verrà avviato quando la sedimentazione raggiunge un metro in aree critiche.

I monitoraggi batimetrici saranno condotti biannualmente per il canale di accesso e il bacino di evoluzione, e annualmente per i bacini Traiano e Claudio. Le modalità e frequenze dei monitoraggi sono dettagliate in specifiche tabelle operative.

### 4.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.2

*Si richiede di approfondire il “Desk Study per l’individuazione del sito di immersione di sedimenti marini >3mn dalla foce del Tevere - Fiumicino (RM)”, allo scopo di definire con maggiore dettaglio la localizzazione e le modalità di immersione dei sedimenti non utilizzabili per la realizzazione delle opere di ripascimento.*

#### 4.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.2

Il riscontro è stato inserito all’interno del doc. No. P0031150-D-5-OM51-OM-REL-01\_01, in cui vengono individuate la localizzazione e le modalità di immersione dei sedimenti non utilizzabili per la realizzazione delle opere di ripascimento.

Come riportato nel citato Desk Study per l’individuazione del sito di immersione di sedimenti marini > 3mn dalla foce del Tevere, il sito deve essere dimensionato in funzione dei volumi di materiale da immergere, considerando un ricoprimento teorico medio massimo pari a 5 cm. Inoltre,

la forma del sito di immersione deve essere definita secondo geometrie regolari suddivisibili in Subaree Unitarie di superficie pari a 1 MN quadro (MNq), nelle quali differenziare temporalmente i volumi di materiale da immergere.

Visti i volumi previsti da gestire per mezzo di immersione deliberata a mare, pari a ca. 500.000 mc considerando la prescrizione normativa vigente dello spessore di ricoprimento teorico pari a 5 cm è necessario riservare ca. 3 MNq, il che si traduce in n.3 maglie unitarie da 1 MNq ciascuna.

Pertanto, la migliore ubicazione possibile risulta quella all'interno del "corridoio" a bassa o nulla densità di specie ittiche di pregio, oltre le 3 MN ed all'esterno delle aree di rispetto delle piattaforme presenti al largo di Fiumicino. Con questa posizione l'area è interamente ricompresa entro la batimetrica dei 100 m ed il sito di immersione risulta più prossimo possibile all'area di dragaggio, così da minimizzare i costi del trasporto (e gli impatti ambientali di un trasporto su distanze maggiori).

Per questa porzione del dragaggio, si prevede di utilizzare draghe TSHD – Trailer Suction Hopper Dredger, ovvero le draghe a strascico aspirante, auto-caricanti, auto-refluenti. Uno o due tubi di aspirazione vengono abbassati sul fondale marino e la testata di dragaggio viene trascinata sul fondo. Un sistema di pompe aspira una miscela di terreno e acqua e la scarica nella stiva della nave. La nave completamente carica naviga verso il sito di scarico, dove il materiale viene depositato sul fondale marino tramite portelli sul fondo ("bottom doors).

Conformemente a interventi simili eseguiti in passato in altri siti di immersione, si prevede di utilizzare principalmente il sistema di scarico controllato mediante aperture delle portine di fondo della draga (dumping)

Una volta completato il carico e recuperata la tubazione di dragaggio a bordo e messa in sicurezza (o le tubazioni nel caso siano due ed entrambi utilizzate), la draga si dirige verso il punto di scarico. Una volta all'interno dell'area, procedendo a velocità ridotta, procede all'apertura delle portine di fondo in maniera graduale al fine di rilasciare e distribuire il materiale su fondale in maniera regolare e uniforme.

In particolare, in prossimità dell'arrivo in area d'immersione, la draga riduce la velocità e si dirige verso le box (come si chiamano nel gergo delle imprese di dragaggio le celle in cui l'area di deposito è suddivisa) identificate per lo scarico. Al fine di garantire una distribuzione uniforme dei sedimenti sul fondale marino, infatti, la draga scarica all'interno di box ben definiti e prestabiliti. I box sono definiti in modo da contenere un carico ciascuno; quindi, di ciascun scarico viene registrato il box di destinazione e quest'ultimo non verrà più utilizzato. Lo scarico avviene a velocità minima con apertura graduale delle c.d. portine di fondo.

Le dimensioni e il numero delle box vengono determinati da ditte specializzate in base a diversi fattori, tra cui le specifiche della draga e le profondità del sito di immersione, che nel nostro caso variano tra -30 e -80 metri slmm. Sulla base di tali parametri, vengono stabilite le velocità di navigazione e di apertura delle portine di fondo.

In particolare, si dimensionano le celle di scarico definendone le aree come 2 x lunghezza della draga x 2/3 larghezza della draga. In questo modo, grazie ai raffinati strumenti di geolocalizzazione, è possibile distribuire uno spessore sulle celle, conforme ai criteri delle linee guida in materia di immersione in mare (e s.m.i.), in termini di modalità e quantità.

È fondamentale controllare la velocità dello scarico per limitare la risospensione del materiale. La ditta incaricata deve trovare un equilibrio tra il rispetto dei criteri ambientali riguardanti la risospensione e la necessità di effettuare uno scarico completo del materiale. In presenza di materiale limo-argilloso, soprattutto durante lo scarico controllato, esiste il rischio che una parte del carico residuo rimanga nella stiva della draga. Se questo materiale non viene adeguatamente

rimosso ad ogni ciclo, la quantità può aumentare, comportando un aumento dei viaggi e quindi dell'impatto ambientale dell'intervento.

### 4.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.3

*Sulla base della revisione degli studi idro-morfodinamici come indicato al punto 4.1, si richiede di stimare la durata nel tempo degli interventi di ricostruzione degli arenili di Fregene e di rinaturalizzazione della Riserva di Macchiagrande.*

#### 4.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4.3

Le simulazioni condotte fanno riferimento ad un orizzonte temporale di medio-lungo termine, assunto pari a 10 anni. Si tende a sottolineare che questo tempo non va inteso come vita utile dell'intervento, bensì come parametro per valutare l'efficacia delle alternative nel lungo periodo. L'avanzamento della linea di riva rispetto alla configurazione attuale risulta ancora piuttosto cospicuo dopo 10 anni; il litorale subisce una stabilizzazione della linea di riva in relazione alla nuova configurazione delle opere di difesa costiera con un significativo incremento dell'estensione della spiaggia su tutto il tratto oggetto del presente intervento.

Per approfondimenti, si faccia riferimento ai Doc. No. R1\_Rev 1 Relazione tecnico-illustrativa\_13173 e R3\_Rev 1 Analisi morfodinamica\_13174.

## 5 BIODIVERSITÀ

### 5.1 RICHIESTA DI INTERGAZIONE 5.1

*Si richiede di revisionare il progetto relativo alle opere di rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande, prendendo in considerazione le indicazioni fornite dall'Ente Gestore della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, relative alla modalità di realizzazione dell'intervento, evitando la realizzazione di una pista di cantiere sulla fascia residuale di spiaggia oggi presente.*

#### 5.1.1 RICONTRIO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.1

Per l'approvvigionamento dei massi necessari al progetto, verrà realizzata una pista di cantiere all'interfaccia spiaggia-mare vicino alla riserva di Macchiagrande. Questa pista sarà rimossa dopo il completamento dei tre pennelli. Nel livello progettuale successivo, si potrebbe considerare di posticipare la costruzione dei pennelli dopo un ripascimento parziale per allontanare la pista dalla ZSC.

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione è implementata nella documentazione "RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA - R1 – 13173" relativo al progetto di RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE nel capitolo 6 'Considerazioni sulla modalità di realizzazione' dell'elaborato di cui sopra e nella tavola T6 Planimetria di cantierizzazione.

È stato inoltre prodotto il documento "P0031150-D-0-MP00-AM-REL-27-00 - INTERVENTI DI RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE" relativo agli interventi specifici di rinaturalizzazione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

È stata inoltre integrata la "RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01", ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, al paragrafo "5.12.2 – AREE NATURALI PROTETTE" e successivi sottoparagrafi e nello "STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01" al paragrafo 5.1.3 – AREE NATURALI SOGGETTE A TUTELA" e successivi sottoparagrafi, con ulteriore inserimento di stralci di cartografie della tavola TAV\_8\_SI\_Ambiti\_UdG\_AT del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. Dall'analisi è emerso che l'area di progetto risulta conforme e compatibile con le previsioni assunte.

### 5.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.2

*Si richiede inoltre di integrare il progetto di rinaturalizzazione con la previsione di interventi finalizzati alla ricostituzione delle diverse fasce dunali attraverso l'impianto di vegetazione, finalizzato anche alla riduzione dell'azione erosiva. Allo scopo di garantire l'affermarsi della vegetazione di nuovo impianto e della conservazione nel tempo dell'area oggetto di intervento, si richiede di prevedere, in accordo con l'amministrazione comunale, un piano per la fruizione controllata dell'area (ad esempio mediante la creazione di percorsi sopraelevati e la regolamentazione degli accessi).*

### 5.2.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.2

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione è stato prodotto.

il documento “P0031150-D-0-MP00-AM-REL-27-00 - INTERVENTI DI RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE” dove sono stati previsti interventi specifici aventi come finalità quello di rinaturalizzazione e protezione di un importante ecosistema naturale circondato da una forte pressione antropica. Lo studio riporta interventi finalizzati alla ricostituzione e miglioramento delle diverse fasce dunali attraverso impianti di vegetazione autoctona ed eradicazione di specie invasive. A queste si aggiungono informazioni e interventi specifici finalizzati alla regolamentazione degli accessi. Si rimanda al documento per maggiori dettagli.

### 5.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.3

*Per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza, che ha come oggetto di analisi i siti della Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti direttamente o indirettamente dalle attività di realizzazione dell'opera e dal suo esercizio, si ritiene che le informazioni acquisite nell'ambito dello screening di V.Inc.A indichino come permanga un margine di incertezza, per il principio di precauzione, che non permette di escludere la possibilità che il progetto in esame determini una incidenza significativa sui siti della Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti. Per questo motivo si richiede di predisporre uno Studio di Incidenza a livello di Valutazione Appropriata, relativo all'incidenza indiretta con la ZSC IT6030024 Isola Sacra, la ZPS IT6030026 Lago di Traiano e la ZSC IT6000010 Secche di Tor Paterno. Tale Studio di Incidenza deve essere redatto secondo le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza e i relativi allegati, tenendo presente che tale studio deve essere redatto da figure professionali di comprovata competenza in campo naturalistico/ambientale e della conservazione della natura, nei settori floristico-vegetazionale e faunistico, tenendo conto degli habitat e delle specie per i quali i siti Natura 2000 sono stati individuati. Lo Studio di Incidenza deve prendere in considerazione i dati più recenti relativi alla Rete Natura 2000, allo Stato di Conservazione di habitat e specie di interesse comunitario, agli Obiettivi di conservazione, alle Misure di conservazione generali e specifiche per i siti, gli habitat e le specie stabilite a livello regionale, ai Piani di Gestione dei Siti considerati.*

#### 5.3.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5.3

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione è implementata nella documentazione Doc. No. “P0031150-D-0-MP00-AM-REL-19-01 - VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE - VALUTAZIONE APPROPRIATA”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00. Ai fini della stesura del documento, redatto secondo le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'Intesa tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano del 28 novembre 2019 mediante Deliberazione Giunta Regionale del 27 ottobre 2022, n. 938 , sono stati presi in considerazione i dati più recenti relativi alla Rete Natura 2000, allo Stato di Conservazione di habitat e specie di interesse comunitario, agli Obiettivi di conservazione, alle Misure di conservazione generali e specifiche per i siti, gli habitat e le specie stabilite a livello regionale, ai Piani di Gestione

dei Siti considerati. Nel dettaglio, il presente studio di incidenza viene redatto per i seguenti Siti Rete Natura:

- ✓ Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT6030024 “Isola Sacra”, situato a circa 270 m in direzione est;
- ✓ Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT6030026 “Lago Traiano”, situato a circa 3,6 km in direzione nord-est;
- ✓ Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT6000010 “Secche di Tor Paterno”, situato a circa 13 km in direzione sud.

In linea generale, lo studio evidenzia che la potenziale interferenza esercitata dal progetto in oggetto sui siti della rete Natura 2000 esaminati, risulta per la maggior parte delle incidenze valutate come Nulla e/o Bassa – Non significativa in funzione dei seguenti elementi:

- ✓ Nessun elemento di progetto interessa in maniera diretta Siti afferenti alla Rete Natura 2000. Tutte le incidenze di tipo diretto sono pertanto valutate come nulle.
- ✓ Per quanto riguarda le incidenze di tipo indiretto sono valutate come Basse in funzione non solo della distanza che intercorre tra le aree di progetto e i siti rete natura 2000 ma anche in funzione dei risultati ottenuti dagli studi modellistici elaborati;
- ✓ Verranno messi in atto tutti gli accorgimenti necessari durante le attività di cantiere per minimizzare le potenziali interferenze;
- ✓ Saranno previsti dei monitoraggi per la fase AO, CO e PO avente come obiettivo quello di identificare eventuali variazioni. Qualora, i risultati ottenuti durante il monitoraggio dovessero rilevare criticità, potranno essere utilizzati dei sistemi di contenimento e misure specifiche.

Si rimanda al documento sopraindicato per maggiori dettagli.

## 6 ACQUE SUPERFICIALI, GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA

### 6.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.1

Atteso che nella “Relazione di Compatibilità Idraulica” si dichiara che la progettazione realizzata non comporta il peggioramento delle variabili di deflusso per l’area di espansione, si richiede di descrivere in che modo sarà garantita la funzionalità idraulica del sistema di foce del Tevere nell’area posta a monte del tracciato di via del Faro, modificata nel suo tracciato altimetrico a seguito degli interventi previsti.

#### 6.1.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.1

Occorre premettere che, in relazione alla valutazione degli effetti idraulici attesi a seguito della realizzazione del nuovo porto e della viabilità di accesso (in particolare per la via del Faro), sono stati redatti in fase di progettazione due diversi elaborati relativi ad altrettanti studi di compatibilità idraulica:

- relazione di compatibilità idraulica fiume Tevere
- relazione di compatibilità idraulica – reticolo minore

Il primo dei due studi ha comportato l’implementazione di un modello 1D-2D sul tratto terminale del Tevere da Ponte Marconi a Roma alla foce. Si rimanda all’elaborato P0031150-F-0-MP00-GI-REL-01\_00 sia per l’impostazione metodologica, sia per la disamina dei risultati idrologico-idraulici ottenuti. In linea generale, le simulazioni, condotte con diverse ipotesi relative alla durata complessiva degli eventi, anche per valutare gli effetti di onde di piena associate a volumi elevati, individuano sostanzialmente condizioni di invarianza idraulica tra condizioni ante e post operam dei livelli nell’area di esondazione posta in destra Tevere e delimitata dall’argine realizzato da Ardis – Regione Lazio.

Il secondo dei due studi (codice elaborato P0031150-F-0-MP00-GI-REL-02\_00) risponde in maniera ancora più specifica alla richiesta di integrazione 6.1; esso è infatti stato sviluppato proprio per valutare gli effetti – nelle condizioni post operam - del reticolo minore presente in destra idraulica Tevere, occupandosi proprio di verificare “la funzionalità idraulica del sistema di foce del Tevere nell’area posta a monte del tracciato di via del Faro”.

Si riportano a tal fine alcuni punti chiave del medesimo studio:

- Dal punto di vista metodologico, è stata condotta una analisi basata sulla caratterizzazione delle precipitazioni con la tecnica VAPI e adottando la distribuzione di probabilità TCEV; il dominio comprendente l’area vasta limitrofa alla zona su cui ricadrà il nuovo porto turistico di Fiumicino, il cui terreno è stato rappresentato mediante un DTM, è stato sollecitato con una precipitazione caratterizzata da volumi critici secondo tutte le durate di pioggia (modello Chicago), mentre la stima delle portate e la propagazione nella rete dei canali è stata ottenuta attraverso il codice di calcolo Hec Ras “a pioggia distribuita”.
- Alla luce dei risultati riportati nello studio, è possibile osservare che in generale, tra le condizioni Ante e Post Operam, non devono essere attese modifiche significative dello stato di allagamento in termini di tiranti e di elevazione della superficie idrica, né del campo di velocità nella rete dei canali di bonifica; questo, in buona sostanza, perché i deflussi generati sull’area non vengono convogliati direttamente verso la costa, ma vengono intercettati da un reticolo di canali che esita a nord dell’argine realizzato dall’Ardis.

Più in generale, la modellistica adottata per descrivere la funzionalità idraulica in condizioni ante e post operam nelle aree limitrofe alla via del Faro, che costituisce il limite del nuovo intervento, indica l'assenza di variazioni di rilievo indotte dal nuovo intervento.

Dal confronto tra i risultati ottenuti alle condizioni Ante Operam e il *Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico – Bacino del Fiume Tevere – Fasce fluviali e zone a rischio* è possibile osservare la sostanziale coerenza delle aree soggette a inondazione ad opera del reticolo idrografico minore.

Le mappe del massimo inviluppo dei tiranti idraulici mostrano valori compresi tra 100 e 150cm all'interno dei canali di bonifica (tiranti nel canale) e tra 0 e 50 cm per le porzioni di bacino limitrofo. Nelle aree oggetto d'intervento si riscontrano - nelle condizioni ante operam - tiranti dell'ordine dei 20-30 cm, con zone di accumulo localizzate in presenza di minimi altimetrici locali. Le velocità sono ovunque inferiori ai 20 cm/s.

Il raffronto Ante e Post Operam non rappresenta variazioni di rilievo delle fasce di esondazione e delle variabili di deflusso (tiranti/velocità), come è possibile desumere anche dalle seguenti figure 6.1.1., confronto delle massime elevazioni idriche e 6.1.2, confronto delle massime velocità.



Figura 6.1.1. Confronto tra ante e post operam sull'area di progetto e limitrofe –Inviluppo delle massime elevazioni idriche; a sinistra, ante operam; a destra: post operam.



Figura 6.1.2 -Confronto tra ante e post operam sull'area di progetto e limitrofe – Inviluppo delle massime velocità; a sinistra, ante operam; a destra: post operam.

Le modifiche introdotte dalla realizzazione del progetto in esame non determinano, secondo i modelli utilizzati nello studio, alcuna variazione significativa neanche sulle portate dei canali di bonifica dell'area. A tale scopo si sono analizzati i risultati relativi alle sezioni di controllo del canale di bonifica che attraversa con direzione sud ovest nord est (figura 6.1.3) l'area posta ad Est di via del

Faro e contenuta all'interno dell'argine realizzato dall'ex ARDIS. Si verifica che l'andamento delle portate su tale canale non subisce alcuna variazione di rilievo attribuibile agli interventi di progetto. A tal fine sono state identificate 3 sezioni (Sz 01, Sz 02 e Sz 03, riportate nella figura sotto) sui quali è stato registrato l'andamento delle portate in condizioni ante e post operam, riportati nelle Figure 6.1.4, 6.1.5 e 6.1.6.

Gli idrogrammi sui transetti di controllo, ante e post operam, risultano sostanzialmente sovrapponibili.



Figura 6.1.3. - canale di bonifica nell'area ad est di via del Faro - stralcio planimetrico con sezioni di controllo

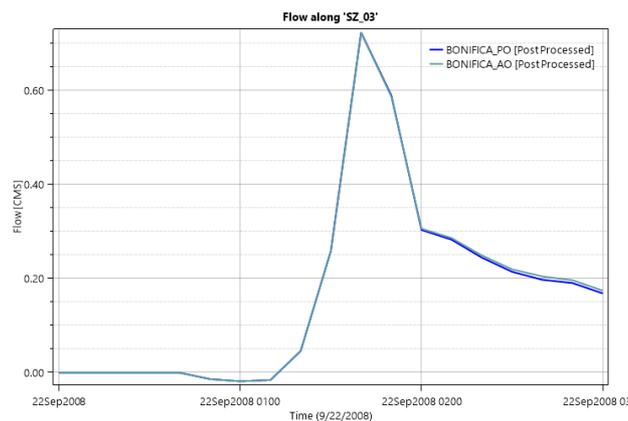


Figura 6.1.4. – Sezione di verifica e confronto ante e post operam n°3

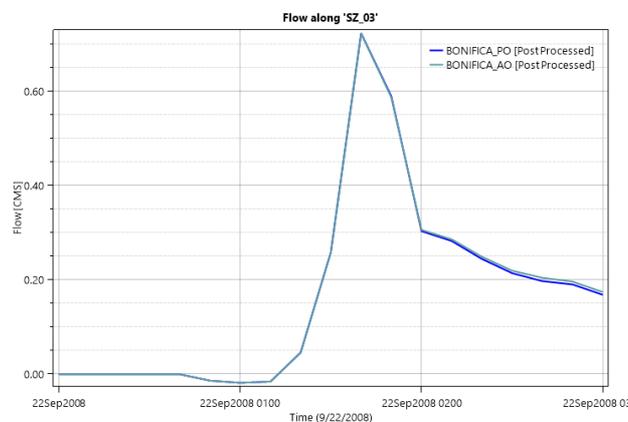


Figura 6.1.5. – Sezione di verifica e confronto ante e post operam n°2

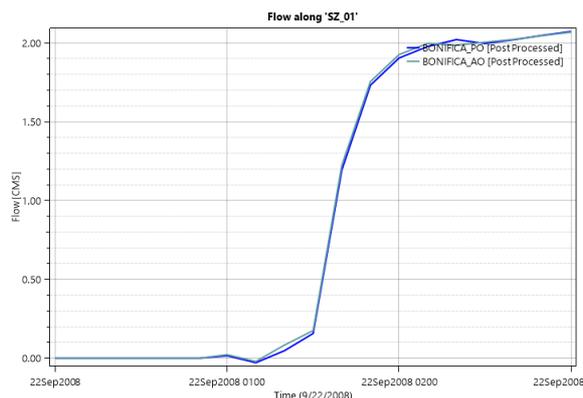


Figura 6.1.6 – Sezione di verifica e confronto ante e post operam n°1

Le variazioni delle portate per ciascun tempo di simulazione, nel raffronto tra condizioni ante e post operam, sono trascurabili.

In considerazione dei risultati ottenuti è possibile asserire che l'intervento di progetto, in relazione al reticolo minore, risulta idraulicamente compatibile con il contesto esistente e non conduce ad alcuna variazione del regime idraulico dei presidi esistenti.

## 6.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.2

Atteso che nell'area del delta del Fiume Tevere sono note criticità connesse all'ingressione del cuneo salino, si richiede di valutare se ed in che misura gli interventi proposti potrebbero determinare una aggravio di tale situazione.

### 6.2.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6.2

Per rispondere alla richiesta, nella relazione geologica (ref. Doc. No. P0031150-D-0-MP00-GI-REL-03\_01) è stato inserito il nuovo capitolo 5.2 CUNEO SALINO.

Sulla base dei dati disponibili a livello idrogeologico, non è possibile quantificare e descrivere con precisione l'intrusione salina nella falda in oggetto; tuttavia, in termini generali e qualitativi, il quadro idrogeologico complessivo e la descrizione del progetto, permettono di effettuare una valutazione realistica se l'opera in oggetto può determinare un aumento o meno dell'intrusione salina nella falda.

Gli interventi e i fenomeni che generalmente determinano un aumento dell'intrusione salina sono i seguenti:

- aumento del livello marino;
- eventi siccitosi con la conseguente diminuzione del carico idraulico della falda;
- diminuzione dei carichi idrometrici dei corsi d'acqua superficiali con conseguente aumento dei fenomeni di salt wedge;
- pompaggi da pozzi lungo la costa (fenomeni di up-coming).

Lo spostamento verso mare della linea di costa, quindi con aree di rinterro, è un intervento che determina l'arretramento del cuneo salino e quindi la mitigazione dell'intrusione salina.

Analizzando gli elementi progettuali salienti del nuovo porto, si evidenziano una serie di opere che andranno a mitigare il fenomeno dell'intrusione salina; infatti, sono previste opere di rinterro lungo la costa, una serie di pali di fondazione (previsti per gli edifici principali e per i Bilancioni); lo stesso

porto, mitigando il moto ondoso, può limitare l'intrusione salina durante gli eventi di mareggiata. La presenza di aree sulle quali saranno effettuati i dragaggi, non comporta una criticità, in quanto le nuove profondità andranno a lambire il top dei livelli impermeabili (livelli limoso-argillosi), mantenendo quindi una perfetta separazione idraulica con la falda confinata presente all'interno delle ghiaie.

In conclusione, sulla base dei dati disponibili non è possibile definire in termini quantitativi, l'intrusione salina nella falda in oggetto, tuttavia è possibile affermare almeno qualitativamente che gli elementi progettuali del nuovo porto determineranno un ostacolo all'intrusione salina e di conseguenza un arretramento del cuneo salino.

Si raccomanda, al fine anche di una migliore comprensione delle caratteristiche idrogeologiche sito specifiche, di predisporre, in sede di realizzazione delle opere, una rete di monitoraggio piezometrico con un numero minimo di piezometri pari a 3, localizzati a distanze maggiori rispetto alla costa, entro un massimo di 100 metri: i piezometri dovranno filtrare l'intero spessore saturo della falda freatica ed intestarsi all'interno del livello impermeabile limoso-argilloso.

Il programma di monitoraggio per i piezometri deve prevedere per il primo anno, una misura mensile dei carichi idraulici e contestualmente l'esecuzione di log della conducibilità elettrica (con passo pari al metro), al fine di monitorare l'andamento dell'intrusione salina sito specifica.

## 7 RUMORE

### 7.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7.1

*Si richiede di descrivere ed integrare le misure di mitigazione previste per il rumore marino determinato dalle attività di dragaggio e di movimentazione dei sedimenti.*

#### 7.1.1 RICONTRIO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7.1

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni.

Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione, è stato implementato il documento "P0031150-D-0-MP00-AM-REL-22-01 - STUDIO DI PROPAGAZIONE DEL RUMORE SOTTOMARINO", e in particolare il Capitolo 3 "MITIGAZIONE DEL RUMORE SOTTOMARINO".

In sintesi, considerando che le attività a mare saranno localizzate nei pressi di un'area portuale fortemente antropizzata già caratterizzata da elevati livelli di rumore di fondo e che non si prevede l'utilizzo di sorgenti di rumore di tipo impulsivo (ad es.: pile driving), le misure di mitigazione saranno volte ad evitare impatti sul possibile disturbo agli organismi sensibili (cetacei, principalmente odontoceti quali in primis il delfino *Tursiops truncatus*) nel caso di sorgenti di rumore sottomarino di tipo continuo (es: navi).

La principale mitigazione del possibile impatto del rumore sottomarino sulla fauna marina eventualmente presente nei pressi dell'area di progetto sarà effettuata tramite una modulazione delle attività e dei lavori (posticipo, sospensione, ramp-up, etc.) mediante il coinvolgimento durante tutta l'attività di dragaggio di personale esperto (Marine Mammal Observer) nel riconoscimento delle specie sensibili al fine di permettere l'adozione di misure di mitigazione in tempo reale. Qualora le attività dovessero svolgersi in orari notturni o con condizioni meteomarine non compatibili con l'attività di avvistamento e riconoscimento delle specie, la mitigazione sarà svolta in tempo reale mediante tecniche di monitoraggio acustico passivo che permetteranno ad operatori specializzati (Passive Acoustic Monitoring operators) di rilevare acusticamente la presenza delle specie sensibili in grado di produrre suoni.

Per maggiori dettagli si rimanda al documento specialistico sopracitato.

## 8 VIBRAZIONI

### 8.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8.1

*Atteso che nel SIA il Proponente afferma che gli effetti indotti sia in fase di cantiere che di esercizio possano ritenersi trascurabili, si richiede di integrare la documentazione illustrando lo studio e le valutazioni che determinano a tale affermazione.*

#### 8.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8.1

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stato sviluppato l'apposito elaborato "P0031150-D-0-MP00-AM-REL-26-00 - STUDIO PREVISIONALE DI IMPATTO VIBRAZIONALE", dove sono stati analizzati i potenziali impatti vibrazionali del progetto consistente nella realizzazione del porto con funzione di approdo crocieristico e diportistico.

In sintesi, per quanto riguarda le attività di cantiere, in relazione alla vocazione portuale del sito di intervento, nonché la tipologia di sorgenti, le analisi descritte sono state incentrate sull'attività di cantiere operativo, con particolare riferimento alle attività di infissione o scavo mediante vibrazioni, considerate le più potenzialmente interferenti con il contesto.

Dall'analisi dei ricettori presenti nell'intorno delle aree di cantiere è emerso che solo cinque ricettori sono posti a una distanza tale da poter essere interessati dall'attività di cantiere operativo che potenzialmente produce vibrazioni. In accordo a un principio di massima cautela, per tali ricettori è previsto uno specifico monitoraggio in fase di cantiere, per quanto gli eventuali impatti vibrazionali possano ritenersi trascurabili.

Relativamente alla fase di esercizio dell'opera, dove la destinazione d'uso portuale è mantenuta e la variante è rappresentata dalla presenza non continuativa di una nave da crociera, sia considerate le distanze, sia grazie all'elettrificazione della banchina crocieristica (impianto di shore-power o cold ironing) sia le emissioni acustiche sia le emissioni vibrazionali associate al funzionamento degli impianti possono essere pacificamente considerate non rilevanti e trascurabili.

## 9 RESILIENZA E VULNERABILITÀ AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

### 9.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9.1

*Si richiede un'analisi dettagliata della resilienza del progetto nel suo complesso ai cambiamenti climatici anche facendo riferimento al documento "Orientamenti tecnici per Infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" della Commissione Europea (2021/C 373/01).*

#### 9.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9.1

L'analisi svolta fa riferimento al progetto Fiumicino Isola Sacra atto alla realizzazione un porto turistico che favorisca lo sviluppo sostenibile dell'area portuale, adattandosi alle condizioni di mercato attuali e future, rigenerando le aree degradate e migliorando complessivamente la qualità ambientale.

L'analisi di resilienza climatica presentata in questo documento è stata effettuata seguendo le direttive delineate nel paragrafo 3.3 "Adattamento ai cambiamenti climatici (resilienza climatica)" della Comunicazione della Commissione Europea "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027 (2021/C 373/01).

Tale analisi - screening (Fase 1) - è stata organizzata in una prima sezione nella quale sono stati analizzati i dati climatici storici e stimati quelli connessi ai cambiamenti climatici in atto con particolare riferimento all'area di intervento. Le proiezioni climatiche sono state riportate utilizzando metodologie in linea con le relazioni del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico ed il Centro Mediterraneo per i Cambiamenti Climatici.

Nella seconda sezione – Analisi Dettagliata (Fase 2) si è proceduto all'analisi del rischio connesso al clima ed ai cambiamenti climatici sulla base delle vulnerabilità rilevate sugli asset di progetto.

Da un lato l'analisi ha evidenziato un'elevata vulnerabilità del progetto ad alcuni pericoli climatici. In particolare, il rischio associato all'innalzamento del livello del mare, all'erosione costiera e alle inondazioni è stato valutato come alto. Dall'altro la verifica condotta ha confermato la resilienza dell'opera, evidenziando la sua capacità di resistere agli effetti dei cambiamenti climatici lungo l'intero ciclo di vita. Tuttavia, è essenziale interpretare questa resilienza come un punto di partenza. Si raccomanda quindi di valutare l'integrazione di ulteriori misure di adattamento, laddove necessario, e di prevenzione nel piano di gestione del progetto. È altresì consigliabile condurre monitoraggi periodici per valutare e affrontare efficacemente i rischi nel lungo termine. Questo approccio proattivo garantirà che il progetto rimanga resiliente e adattabile alle sfide climatiche in evoluzione, garantendo la sua sicurezza e funzionalità nel tempo.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda all'elaborato specifico No. P0031150-D-0-MP00-IS-REL-10\_00 e al paragrafo 6.2 – Analisi di resilienza climatica e successivi sotto paragrafi dello Studio di Impatto Ambientale Doc. No. P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01.

### 9.2 RISCHI RELATIVI AD EVENTI ESTREMI

*Si richiede una valutazione della risposta dell'opera nel suo complesso ad eventi estremi, la cui frequenza può essere considerata incrementata dai cambiamenti climatici. In particolare, si richiede di valutare il rischio di rottura degli ormeggi in caso di condizioni di vento estremo.*

#### 9.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9.2

L'analisi di ormeggio per la nave Oasis of the Seas ha confermato che la posizione e la capacità delle attrezzature di banchina (bitte e parabordi) sono adeguate. Lo studio meteomarinario indica che i venti

predominanti provengono dai settori sud, ovest, e nord, favorendo il sistema di ormeggio fino a venti di circa 60 nodi. I venti più critici provengono da nord a sud-est, sollecitando maggiormente i cavi di prua. Per questi venti, il sistema è adeguato fino a circa 40 nodi.

L'analisi considera solo l'azione del vento, trascurando onde, correnti e maree. I valori estremi del vento sono confrontati con i limiti operativi, risultando generalmente adeguati tranne per una leggera sottostima nella direzione est-sud-est. Tuttavia, questo è considerato accettabile in condizioni estreme. Misure mitigative includono l'uso di linee di ormeggio aggiuntive e rimorchiatori.

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. In particolare, è stato integrato lo “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01” al paragrafo 6.1.1.2.2 – Resilienza e Vulnerabilità

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

## RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA DEL MINISTERO DELLA CULTURA

## 10 RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI E LORO VARIAZIONI POST- OPERAM

### 10.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1

*Integrare i contenuti degli elaborati già presentati, fornendo documentazione completa dello stato dei luoghi interessati dal progetto, attraverso planimetrie e sezioni in scala appropriata, anche con eventuali stralci di dettaglio, in cui vengano chiaramente individuati i perimetri delle aree tutelate interessate da modifiche per la realizzazione delle opere complessivamente previste [...]*

#### 10.1.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1

A completamento della documentazione consegnata si integra una serie di elaborati meglio specificati nei paragrafi a seguire.

### 10.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1a

*[...] in particolare, si richiede sia per le opere portuali che per il tratto di rinaturalizzazione di Fregene e Macchiagrande:*

- a. ***rilievo dello stato di fatto (ante operam)*** (sistema infrastrutturale, viabilità esistente, edifici e manufatti, vegetazione esistente), con planimetrie quotate e sezioni orografiche, dello stato ante-operam, post-operam ed intra-operam; con rilievo di tutta la vegetazione arborei o arbustiva presente nelle aree interessate dalle opere. Dovrà essere fornita la localizzazione in planimetria di tutti gli elementi che costituiscono lo stato attuale: **del faro, dei bilanciatori, dell'organizzazione del sistema di macchia arbustiva e arborea, dei percorsi carrabili e non, dei manufatti, degli edifici, delle recinzioni, delle infrastrutture a rete.**

#### 10.2.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1a

Le integrazioni richieste sono riportate nei seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-RI-PLA-10\_00-Planimetria Generale Stato di Fatto Preesistenze: planimetria quotata in scala 1:2000 che individua e localizza viabilità, percorsi, recinzioni, edifici e manufatti esistenti.
- P0031150-D-0-MP00-RI-PLA-11\_00-Planimetria Generale Stato di Fatto Vegetazione: planimetria quotata in scala 1:2000 che riporta il censimento della vegetazione esistente secondo aree di formazioni vegetali, nonché essenze vegetali specifiche puntuali rilevate nell'area.
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-01\_00-Sezioni Territoriali di Stato di Fatto 1
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-02\_00-Sezioni Territoriali di Stato di Fatto 2
- P0031150-D-0-MP00-IS-REL-09\_00\_Relazione vegetazionale: riporta l'analisi e lo stato di degrado attuale della vegetazione dell'area oggetto di studio.

### 10.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1b

*[...] in particolare, si richiede sia per le opere portuali che per il tratto di rinaturalizzazione di Fregene e Macchiagrande:*

- b. ***planimetria intra-operam***, dovrà riportare la sovrapposizione al rilievo dello stato di fatto di tutte le modifiche introdotte dal progetto, comprese modellazioni e sbancamenti, nuova viabilità e adeguamento viabilità esistente, eliminazione di vegetazione esistente e previsione di interventi di mitigazione a verde, anche a carattere di compensazione.

### 10.3.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1b

Le integrazioni richieste sono riportate nei seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-19\_00-Planimetria Generale Confronti Edifici: planimetria in scala 1:2000 che riporta demolizioni, costruzioni e riqualificazione degli edifici.
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-20\_00-Planimetria Generale Confronti Vegetazione: planimetria in scala 1:2000 che riporta le aree in cui è presente la vegetazione esistente, che viene sostituita dalle aree di nuova piantumazione di progetto.
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-05\_00-Sezioni Territoriali di Confronto 1
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-06\_00-Sezioni Territoriali di Confronto 2

### 10.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1c

[...] in particolare, si richiede sia per le opere portuali che per il tratto di rinaturalizzazione di Fregene e Macchiagrande:

- c. **post operam**: planimetrie e sezioni a scala adeguata e con stralci di approfondimento, relativi ai punti più significativi (rapporto con le preesistenze: faro e bilancioni, rapporto con le future volumetrie, rispetto a quelle esistenti) di tutte le opere previste, con adeguata rappresentazione grafica supportata da apposita legenda che consenta di distinguere tutte le aree previste nel progetto, con riferimento alla funzione e destinazione d'uso (percorsi carrabili, parcheggi, percorsi pedonali, aree a verde, spazi di pertinenza degli edifici, edifici, ecc...), corredate da specifiche tabelle con tutte le superfici e i volumi di progetto, e materiali utilizzati.

#### 10.4.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA 1c

Le integrazioni richieste sono riportate nei seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-11\_00-Planimetria d'Insieme per Ambiti: Planimetria d'insieme in scala 1:2000 che individua gli ambiti di progetto.
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-12\_00-Planimetria Ambito 1\_Faro e Bilancioni\_Schema Funzionale
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-13\_00-Planimetria Ambito 2\_Parco Sud\_Schema Funzionale
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-14\_00-Planimetria Ambito 3\_Parco Sud\_Schema Funzionale
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-15\_00-Planimetria ambito 4\_Piazza Mercato\_Schema Funzionale
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-16\_00-Planimetria Ambito 5\_Circular e Hotel\_Schema Funzionale
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-17\_00-Planimetria Ambito 6\_Marina Piccola\_Schema Funzionale
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-18\_00-Planimetria Ambito 7\_Terminal\_Schema Funzionale

Le planimetrie di ogni singolo ambito, in scala 1:500, individuano edifici e spazi esterni di pertinenza, percorsi pedonali, carrabili e ibridi (accessibili ai mezzi di soccorso), parcheggi, aree a verde, con diversi colori riportati nella legenda. Per ogni elemento sono riportati i dati richiesti: funzione, superficie, volume e materiali.

- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-13\_00\_Tabella Dati Schemi Funzionali per Ambiti: tabella riassuntiva dei dati dimensionali e di materiali per ogni area ed edificio individuati negli ambiti del masterplan
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-03\_00-Sezioni Territoriali di Progetto 1

- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-04\_00-Sezioni Territoriali di Progetto 2
- P0031150-F-0-MP00-AR-REL-01-00-Dossier illustrativo edifici: dossier di sintesi e illustrazione degli edifici di nuova costruzione.
- P0031150-F-0-MP00-AR-REL-02\_00-Dossier illustrativo masterplan: dossier di sintesi e illustrazione degli spazi esterni di progetto.

## 11 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

### 11.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2

*Approfondire l'attuale quadro conoscitivo, tramite integrazione della documentazione fotografica presentata, con viste adeguate per distanza, punti di vista e localizzazione a descrivere oltre allo stato dei luoghi, anche allo scopo di impostare i successivi fotoinserti (vedi punto specifico) necessari alla comprensione e valutazione degli impatti delle opere nel contesto e nel territorio. Per le opere portuali si richiede in particolare di incrementare significativamente la documentazione delle percorrenze che da Isola Sacra conducono alle aree di intervento, con riguardo a valutare la visibilità delle opere dai punti di interesse paesaggistico, o storico/archeologico, presenti nell'area vasta; ai fini della corretta percezione dell'intervisibilità delle opere si chiede di fornire a titolo esemplificativo e non esaustivo, almeno le viste di seguito elencate: dal Faro vecchio, da Via del Faro con riprese da molteplici punti, da Via scagliosi, da Via Passo della Sentinella, dai Bilancioni, da Via Grave di Papadopoli, dalle stradine perpendicolari alla costa in mezzo alle case, dal lungomare della salute, dal mare, dal porto di ostia e da quello di fiumicino, dagli edifici di Via Oder, dalla via del molo di levante, dai punti significativi dei beni archeologici e storico testimoniali presenti nell'area vasta).*

#### 11.1.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2

Le integrazioni richieste sono state riportate nel seguente elaborato:

- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-28\_00, denominato "Dossier Fotografico – Quadro Conoscitivo".

Attraverso l'elaborazione di tale documento si è andati a produrre una documentazione fotografica illustrativa dell'ambito di progetto, finalizzata alla rappresentazione e alla maggiore comprensione dello stato di fatto dei luoghi, attraverso l'individuazione di determinati punti di vista significativi.

Per lo svolgimento di tale analisi, si è proceduto con l'individuazione dei luoghi maggiormente rappresentativi presenti nell'area d'analisi, oltre a quelli localizzati più a ridosso dell'area di progetto e che tenessero conto, in particolare, di diversi itinerari e visuali tra diversi punti presenti ad Isola Sacra e le aree di intervento; inoltre, sono stati presi in considerazione diversi punti di vista che tenessero in particolare considerazione la visibilità delle opere dai punti di interesse paesaggistico e storico/archeologico, presenti nell'area vasta.

## 12 VERIFICA DI CONFORMITÀ CON IL PTPR E COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

### 12.1 PREMESSA

In relazione alle richieste di integrazione pervenute e con specifico riferimento agli approfondimenti sulla conformità con il PTPR e in generale la coerenza con strumenti di pianificazione (Cfr. Nota Prot. MASE-2024-0023735, Punto 3), al fine di permettere una lineare lettura della documentazione integrativa prodotta, si ritiene utile, a titolo di premessa, riportare alcune annotazioni preliminari di carattere giuridico, dirette a contestualizzare e definire amministrativamente il progetto presentato e ciò che ne consegue da un punto di vista di analisi di coerenza.

Il progetto proposto non può che essere necessariamente inquadrato come una variante ad un progetto esistente e soprattutto già autorizzato mediante apposito atto concessorio. Fiumicino Waterfront è infatti il titolare della concessione demaniale marittima rilasciata ai sensi e per gli effetti dell'art. 7, D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, *“per la costruzione e gestione per un totale di novanta anni del porto turistico di Fiumicino in località Isola Sacra”* (rep. n. 6424 del 2 febbraio 2010, registrata all'Agenzia delle Entrate RM/6 – Atti Pubblici in data 3 febbraio 2010, n. 15, Serie 1), in forza del provvedimento di autorizzazione al subingresso prot. n. 944 del 21 febbraio 2022, rilasciato dal Comune di Fiumicino ai sensi dell'art. 46 del Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327. In accordo a quanto sopra esposto, la concessione ad oggi esistente legittima la Società alla costruzione e gestione di *“un porto turistico per naviglio da diporto, con annesse strutture cantieristiche e di assistenza tecnica, turistico-ricettive, abitative, commerciali, ludico-sportive e servizi, nonché strutture destinate ad uso pubblico”*. In relazione a questo – fondamentale - presupposto, si ritiene condizione obbligata sviluppare le analisi tecniche sull'assunto che debbano essere messe in relazione le previsioni del nuovo progetto e quelle del progetto già oggi autorizzato.

Per maggiori dettagli sull'inquadramento amministrativo e giuridico, si rimanda al Paragrafo 5.2.1 *“5.2.1 - Premessa Giuridica e di Conformità Amministrativa”* del documento *“RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”*,

### 12.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3a

*Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegata alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione; In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:*

- a. Verifica di conformità e compatibilità alle previsioni **del PTPR**, con indicazione di tutte le volumetrie e superfici previste e confronto con quelle eventualmente ammissibili in relazione alle funzioni ammesse a quelle previste negli articoli delle norme di tutela, con l'indicazione dell'eventuale deroga, qualora prevista;*

#### 12.2.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3a

Con specifico riferimento alla verifica di conformità e compatibilità alle previsioni del PTPR, come riportato nella *“RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”*, sulla base di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, lett. d) del PTPR si può affermare che riguardo all'opera

Portuale, essendo la stessa prevista nel PTPG e nel Piano Regolatore di Fiumicino, la stessa è conforme agli strumenti di pianificazione territoriale e comunque, in quanto intervento incluso nel PNRR, oggetto di concessione in atto, questo è da considerarsi opera di pubblico interesse, ai sensi del citato art. 14 del PTPR, e quindi in ogni caso rispondente ai requisiti derogatori della pianificazione territoriale e paesaggistica. In accordo a quanto sopra riportato:

- ✓ riguardo alle opere di viabilità, considerato che in base alla tabella B dell'art. 22 delle Norme: non sarebbe "consentita la realizzazione di nuova viabilità locale (punto 7.2.1 della tabella B) e di grande viabilità (punto 7.2.3 della tabella B), rientrando questa tipologia di intervento fra le opere pubbliche, si deve riferimento all'art. 12 delle stesse Norme, riscontrando il rispetto della conformità.
- ✓ riguardo agli interventi relativi alla creazione di percorsi pedonali e sentieri naturalistici (punto 7.2.5 della tabella B), piste ciclabili (punto 7.2.6 della tabella B) e parcheggi e piazzole (punto 7.2.7 della tabella B), questi risultano conformi. (eventualmente in fase di progettazione esecutiva potranno essere definiti i materiali, di tipo naturale, da utilizzare anche per garantire il rispetto del naturale andamento del terreno e la conservazione della vegetazione esistente).

Tenuto conto di quanto sopra esposto, nel riaffermare la conformità del progetto alle norme del PTPR, si ritiene che possa essere rilasciato parere preventivo all'opera in esame secondo quanto previsto all'art. 14, comma 1, lett. d) delle norme stesse.

Inoltre, è stata integrata di conseguenza la "RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01", ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in rosso, al capitolo "5 - STRUMENTI E TUTELA DI PIANIFICAZIONE" dal paragrafo 5.2 al 5.2.2, con ulteriore inserimento di stralci di cartografie delle tavole A, B e C del PTPR della Regione Lazio sovrapposte all'area di progetto con relative descrizioni e tabelle riepilogative dei singoli vincoli e richiami alle norme di attuazione del suddetto PTPR.

Dall'analisi è emerso che l'area di progetto risulta conforme e compatibile con le previsioni del PTPR. Si rimanda, inoltre ai seguenti elaborati grafici:

- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-21\_00-Planimetria Generale d'Insieme Sovrapposizione PTPR
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-22\_00-Planimetria Generale Sovrapposizione PTPR - Tav. A
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-23\_00-Planimetria Generale Sovrapposizione PTPR - Tav. B
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-24\_00-Planimetria Generale Sovrapposizione PTPR - Tav. C
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-14\_00-Tabella Dati Dimensionali\_Verifica Conformità PTPR: tabella riassuntiva dei dati dimensionali di progetto che ne dimostra la compatibilità con i dati massimi previsti da NTA.

### 12.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3b

*Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegata alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione; In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:*

- b. *Verifica di coerenza con la **Convenzione Urbanistica** (fig. 12) (del comparto "Porto Turistico di Fiumicino" in variante al PRG, sottoscritta il 20 maggio 2010 dal Comune di Fiumicino e dalla società IP - Iniziative Portuali Porto Romano;*

### 12.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3b

È stata integrata la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, è stata verificata la coerenza con la Convenzione Urbanistica del comparto "Porto Turistico di Fiumicino" in variante al PRG, sottoscritta il 20 maggio 2010 dal Comune di Fiumicino e dalla società IP - Iniziative Portuali Porto Romano al paragrafo 3.4.2.2 - Destinazioni principali e accessibilità, descrivendo in breve gli interventi di viabilità, mobilità e traffico per permettere l'accesso al porto.

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

### 12.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3c

*Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegate alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione; In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:*

- c. *Verifica di coerenza con le previsioni del **Piano Regolatore Portuale** (fig. 14) che riguarda il porto commerciale e le successive varianti ed aggiornamenti, il cui aggiornamento è stato approvato con Delibera del Consiglio comunale di Fiumicino n. 105 del 19/11/2004 e con Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n. 85 del 26/11/2004 è stato approvato il progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale. Un'ulteriore variante è stata approvata con la D.G.R. 13 luglio 2012, n. 358; nel 2017 ne è stata proposta una modifica per l'ottimizzazione della localizzazione della funzione crociera. Si rileva, in particolare, che per il porto commerciale di Fiumicino Nord, in linea con quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente, è prevista la realizzazione di un'area di attracco per navi da crociera. Ricadendo al di fuori della circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ed essendo un progetto di iniziativa privata, il Porto di Isola Sacra non trova menzione all'interno della pianificazione portuale dell'AdSP. Si chiede altresì di fornire la verifica di coerenza del progetto con le previsioni riferite al porto di Ostia;*

#### 12.4.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3c

Tenendo presente quanto in premessa, al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione è stata implementata la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01” e in particolare il paragrafo “5.10 – PIANO REGOLATORE PORTUALE DI FIUMICINO” e conseguentemente anche il paragrafo “5.11 - SINTESI DELLA COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE CONSIDERATI” per la verifica di coerenza con il Piano Regolatore Portuale e successive varianti.

Il Progetto non trova menzione all'interno della pianificazione portuale dell'AdSP poiché ricade al di fuori della circoscrizione territoriale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Pertanto, tale strumento non riporta indicazioni per l'area in esame.

Al paragrafo “5.9 - DESCRIZIONE DEL CONTESTO INFRASTRUTTURALE E DELLE ATTIVITÀ UMANE”, invece, si descrive la presenza di interventi portuali in un’area vasta con particolare attenzione al porto turistico di Roma sito ad Ostia e al porto commerciale di Fiumicino descritti nei paragrafi 5.9.1 e 5.9.2 verificandone e integrandone la coerenza rispetto al Porto turistico-crociéristico di Fiumicino Isola Sacra.

Si rimanda alla documentazione sopra indicata per maggiori dettagli.

## 12.5 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3d

*Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegata alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione; In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:*

- d. Verifica di coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici attuativi - planimetria di confronto fra previsioni urbanistiche e opere di progetto;*

### 12.5.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3d

Tenendo presente quanto in premessa, al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni.

È stata integrata, inoltre, la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, è stato integrato il paragrafo 7.3 – VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI e di conseguenza anche il Doc. N° P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01\_01 – Studio di Impatto Ambientale al paragrafo 7.10 – IMPATTI CUMULATIVI con in richiamo il riferimento al Doc. N° P0031150-D-0-MP00-AM-PLA-01-00 - IMPATTI CUMULATIVI PROGETTO – INFRASTRUTTURE dove si verifica la coerenza di tutti gli strumenti urbanistici attuativi e in previsione.

Si rimanda ai documenti specifici sopra indicati per maggiori dettagli.

## 12.6 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3e

*Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegata alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione; In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:*

- e. Verifica di coerenza con riferimento all’attuazione della VIA della variante Piano regolatore portuale del porto di Fiumicino (ID 274) e alle successive verifiche di ottemperanza (ID 8348) e della VIA per il Completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto “Leonardo da Vinci” (RM) (ID 1713), per le quali sono state fornite precise prescrizioni da parte di questo Ministero;*

### 12.6.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3e

È stata integrata la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, è stato integrato il paragrafo 5.10 individuando l'area che viene interessata dal procedimento di VIA della variante del Piano Regolatore Portuale di Fiumicino (ID 274) con data di avvio il 05/12/2003 e conclusasi con data di decreto VIA il 16/02/2010 e successive verifiche di ottemperanza (ID 8348) con data di avvio istruttoria il 01/06/2022 e conclusasi il 29/03/2023 che non interessa in alcun modo la zona di Isola Sacra e si rimanda per un maggior dettaglio alle tavole del procedimento VIA concluso e alle pagina del sito web del Ministero; nel paragrafo 5.13, invece, si precisa che l'area che viene interessata dal procedimento di VIA per il Completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto "Leonardo da Vinci" (RM) (ID 1713) con data di avvio di istruttoria il 18/01/2012 e conclusasi con data di decreto VIA DM-0000236 il 08/08/2013 non interessa in alcun modo la zona di Isola Sacra e si rimanda per un maggior dettaglio alla tavola del procedimento VIA precedentemente citato e alla pagina del sito web del Ministero.

Si rimanda alla “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01” sopra indicata per maggiori dettagli.

### 12.7 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3f

*Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegata alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione; In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:*

- f. Verifica di coerenza del progetto con tutti gli interventi realizzati, in previsione, in istruttoria o già approvati, relativi ad interventi pubblici in particolare riferiti alle infrastrutture a rete localizzati nel comparto compreso tra il progetto e le aree tutelate ai sensi del Codice, con particolare riferimento ai porti di Claudio e Traiano e al Parco archeologico di Ostia Antica;*

#### 12.7.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3f

È stata integrata la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, è stata verificata la coerenza del progetto rispetto al PTPR.

Per la verifica di coerenza del progetto con tutti gli interventi previsti e prima descritti si rimanda, inoltre, agli elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-28-00 – Dossier fotografico - quadro conoscitivo;
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-29\_00 – Dossier fotografico e foto simulazioni – Analisi area vasta e verifica percezione da punti di interesse rispetto al progetto;
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-02\_00 – Dossier illustrativo Masterplan
- P0031150-D-0-MP00-IS-REL-01\_01 – VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA)
- P0031150-D-0-MP00-AM-PLA-01-00 – Impatti cumulativi progetto - Infrastrutture

## 12.8 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3g

Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegate alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione; In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:

- g. Verifica della rispondenza del progetto alle indicazioni fornite nel parere **prot. 36253 del 05.12.2019** di questo Ministero.

### 12.8.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3g

Sono state analizzate le indicazioni riportate nel parere **prot. 36253 del 05.12.2019** del Ministero, verificando l'effettiva applicabilità delle stesse al progetto in variante.

1. Per ciò che riguarda la prima indicazione:

- considerato che dall'analisi della documentazione presentata, è apparsa subito chiara la nuova configurazione data all'intero intervento mediante un nuovo layout architettonico, caratterizzato da un diverso linguaggio formale e stilistico; tenuto conto della modifica sostanziale derivante dall'inserimento della funzione crocieristica e delle sue conseguenze sul resto delle originali previsioni sull'area concessoria (ad esempio in termini di destinazioni d'uso) anche in relazione al mutato assetto dei luoghi e del territorio nonché alle iniziative di trasformazione programmate da Enti e privati negli ultimi 10 anni (ad oggi in via di progettazione o realizzazione), questo Ministero ritiene opportuno evidenziare che sebbene il progetto si collochi nell'alveo di una precedente procedura di valutazione di impatto ambientale regionale conclusasi con provvedimento espresso del 2008, e venga quindi indicato nell'istanza dai proponenti quale "variante" di un progetto già assentito, quest'ultima non possa che essere considerata alla stregua di "nuovo progetto" per la quale risulta necessaria una approfondita valutazione degli aspetti di competenza di questo Ministero;

Si rimanda agli elaborati riportati di seguito:

- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-02\_00 – Dossier Illustrativo Masterplan;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-04\_00 – Planimetria generale masterplan (vettoriale);
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-08\_00 – Planimetria generale Masterplan (Ph);
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-11\_00 – Planimetria d'insieme per Ambiti.

2. Per quanto riguarda la seconda indicazione:

- tutto questo risulta ancora più rilevante in forza della formale adozione del “Piano territoriale paesistico regionale” (PTPR) avvenuta nel novembre 2007 per la quale, e fino alla sua definitiva approvazione, il progetto in argomento dovrà essere verificato con riguardo alla doppia conformità sia alle norme del PTP n.2 approvato con L.R.24/1998 che a quelle del PTPR adottato, considerando che, ai sensi del co.4 dell’art.7 delle norme del citato PTPR “in caso di contrasto tra le disposizioni” contenute nei due strumenti, prevarrà “la disposizione più restrittiva”; lo stesso principio varrà, ai sensi del co.6 dell’art.11 delle citate norme, anche nel caso di “aree interessate dalla sovrapposizione di vincoli” relativi ai beni di cui all’art 134 del D.Lgs.42/2004 dove si “applicano le relative modalità o discipline di tutela, se compatibili”. Per quanto sopra dovranno essere effettuate specifiche verifiche relativamente: alla conformità degli interventi rispetto agli strumenti urbanistici e paesaggistici attualmente vigenti, alla compatibilità degli stessi rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dai vincoli e di conseguenza alla coerenza con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal P.T.P.R.-Lazio per il bene paesaggistico interessato dalle trasformazioni (tenuto conto della natura prescrittiva della normativa d’uso del paesaggio – “Paesaggio naturale” di cui all’art.21delle N.T.A. – resa cogente sia dal vincolo *ope legis* di protezione della fascia costiera marittima che dal vincolo dichiarativo D.M. del 22/05/1985 che interessa parzialmente l’area d’intervento);

è stata eseguita la verifica di coerenza rispetto al PTPR della Regione come anche riportato nei punti precedenti (da 3a a 3d) e come si evince dai seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-22\_00 – Planimetria Generale Sovrapposizione PTPR - Tav. A;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-23\_00 – Planimetria Generale Sovrapposizione PTPR - Tav. B;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-24\_00 – Planimetria Generale Sovrapposizione PTPR - Tav. C;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-21\_00 – Planimetria Generale d’Insieme Sovrapposizione PTPR

### 3. Per quanto riguarda la terza indicazione:

- siano dettagliate graficamente e analiticamente, le trasformazioni introdotte che costituiscono la variante rispetto al progetto approvato nel 2009, relativamente a tutti gli edifici, le strutture portuali e le sistemazioni esterne (quelle lasciate a verde, quelle permeabili e drenanti, nonché quelle impermeabili e pavimentate);

sono stati elaborati i seguenti documenti:

- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-01\_00 – Dossier illustrativo edifici;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-11\_00 – Planimetria d’insieme per Ambiti;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-12\_00 – Planimetria Ambito 1\_Faro e Bilancioni\_Schema Funzionale;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-13\_00 – Planimetria Ambito 2\_Parco Sud\_Schema Funzionale;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-14\_00 – Planimetria Ambito 3\_Parco Sud\_Schema Funzionale;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-15\_00 – Planimetria ambito 4\_Piazza Mercato\_Schema Funzionale;

- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-16\_00 – Planimetria Ambito 5\_Circular e Hotel\_Schema Funzionale;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-17\_00 – Planimetria Ambito 6\_Marina Piccola\_Schema Funzionale;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-18\_00 – Planimetria Ambito 7\_Terminal\_Schema Funzionale;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-19\_00 – Planimetria Generale confronto edifici.

4. Per quanto riguarda il seguente punto:

- venga sviluppato uno Studio di Impatto Ambientale ‘completo’, ovvero che operi un’accurata



02/12/2019



Servizio V - Tutela del Paesaggio Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554  
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it  
dg-abap.servizio5@beniculturali.it

2/4

valutazione delle ricadute che le opere previste andranno a generare, non solo all’interno del perimetro di progetto, ma sull’intero ambito territoriale coinvolto, sia in termini di impatti percettivi che di tutti quegli interventi ed opere che, direttamente e/o indirettamente, saranno connessi e conseguenti alla realizzazione del porto (anche se non compresi nel progetto in questione) per i quali si chiede di spiegare le reciproche relazioni;

sono stati integrati lo “Studio di Impatto Ambientale (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01)” dal paragrafo 7.10 – Impatti cumulativi e successivi sottoparagrafi e “Relazione Paesaggistica (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01)” al paragrafo 7.3 – VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI con le verifiche richieste.

5. Rispetto alla seguente indicazione:

- sia effettuata, altresì, una più accurata analisi degli impatti cumulativi delle opere di cui trattasi rispetto ad altri progetti, già approvati o in fase di approvazione nella medesima località, oltre che con riguardo al contesto paesaggistico, ambientale e in termini di mobilità sul territorio, anche in relazione alla programmazione infrastrutturale degli interventi previsti o avviati sulla costa per la gestione della portualità nello stesso ambito portuale;

è stato integrato il paragrafo 7.3 – VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI all’interno della “Relazione Paesaggistica (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01)” e successivamente integrato anche nello “Studio di Impatto Ambientale (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01)” dal paragrafo 7.10 – Impatti cumulativi e successivi sottoparagrafi.

6. Rispetto alla seguente indicazione:

- vengano elaborati foto-inserimenti del progetto in esame, in cui siano chiaramente distinguibili le soluzioni tecniche impiegate, i materiali e i colori prescelti per le nuove realizzazioni, nonché le essenze arbustive e arboree utilizzate per il trattamento a verde dell'area di margine, tali da consentire una più efficace analisi e valutazione dell'incidenza delle opere in progetto sul contesto paesaggistico, archeologico e storico-monumentale di riferimento. Gli stessi dovranno essere relazionati, individuando la reciproca intervisibilità, oltre che agli elementi rilevanti più prossimi (le grandi aree archeologiche, il borgo di Ostia, il porto di ostia e l'oasi protetta, la foce del Tevere, il lungomare di Fiumicino, per fare alcuni esempi) anche agli elementi dell'edilizia minuta del lungomare di Isola sacra con la quale il progetto si confronta, al fine di attestare la capacità del progetto di integrazione e inclusione con il contesto, dimostrando di non costituire una cesura rispetto all'esistente;

Sono stati elaborati foto inserimenti all'interno dei seguenti documenti a cui si rimanda per maggiore dettaglio:

- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-28-00 – Dossier Fotografico – Quadro conoscitivo;
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-29-00 – Dossier fotografico e foto simulazioni – Analisi area vasta e verifica percezione da punti di interesse rispetto al progetto.

#### 7. Rispetto alla seguente indicazione:

- per gli stessi motivi di cui al punto precedente, vengano elaborati sezioni e profili complessivi, sia trasversali che longitudinali, nei punti più significativi del progetto che consentano la lettura dei rapporti dimensionali e proporzionali tra aree libere e nuovi volumi, e tra questi ultimi e quelli esistenti, al fine di consentire di valutare l'“inserimento” della proposta, soprattutto - ma non solo - per quanto attiene gli aspetti percettivi, nell'ambito considerato. Particolare attenzione andrà posta per superare il problema della presenza del “fuori scala” costituito dalle navi da crociera (caratterizzate da dimensioni, forme e materiali “estranei” al contesto) nella realtà di Isola Sacra, evitando i significativi impatti negativi – non solo visivi - che potrebbero scaturire dalla stridente differenza dimensionale-volumetrica rispetto a quelle circostanti;

Si rimanda per ogni dettaglio ai seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-01-00 – Sezioni Territoriali stato di fatto 1;
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-02-00 – Sezioni Territoriali stato di fatto 2;
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-03-00 – Sezioni Territoriali Di Progetto 1;
- P0031150-D-0-MP00-AR-SEZ-04-00 – Sezioni Territoriali Di Progetto 2;
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-29-00 – Dossier fotografico e foto simulazioni – Analisi area vasta e verifica percezione da punti di interesse rispetto al progetto.

#### 8. Per quanto riguarda la seguente indicazione:

- nell'osservare, inoltre, che la soluzione progettuale, così come concepita, appare svincolata dal contesto, dando luogo a due entità distinte (due vere e proprie città) in cui il cosiddetto "bordo verde" di progetto, definito nella relazione quale *"filtro con la città: un confine denso e naturale che nasconde il passaggio dalla città al mare"*, corre il rischio di divenire una barriera fisica e invalicabile, in quanto, se da un lato assolve la funzione di sfondo migliorativo per le nuove opere, dall'altro le separa dal contesto edilizio retrostante, connotato da un tessuto urbano disomogeneo e bisognoso di interventi di recupero. Tale progetto sembra pertanto rinunciare a una possibile funzione di connessione e ricucitura tra i diversi ambiti urbani, operazioni invece auspicabili giacché, qualora adeguatamente sviluppate, potrebbero produrre una parziale riqualificazione della località, delle sue valenze paesaggistiche e culturali, migliorando la qualità complessiva dei luoghi e innescando una loro progressiva rigenerazione, con ricadute significative sulle realtà culturali circostanti;

tenuto conto di quanto riportato in premessa, si evidenzia come il progetto presentato, sulla base dei puntuali raffronti e delle procedure espletate, rappresenta la migliore ottimizzazione e adeguamento al contesto del progetto approvato in quanto l'ipotesi progettuale in variante confluita nel PFTE presentato ha raggiunto linee di sviluppo complessivamente e significativamente meno incidenti sul piano territoriale, ambientale e paesaggistico del progetto originario attualmente assentito dalla concessione in essere che, ad esempio, prevede la realizzazione anche di una significativa porzione di edifici residenziali e di volumetrie idonee a determinare un impatto certamente più significativo rispetto a quello che si produrrebbe mediante il progetto in variante. Non di minore importanza, l'implementazione di un parco verde urbano di dimensione significativa a completa disposizione del pubblico, dotato di percorsi pedonali e ciclabili, e caratterizzato da specie vegetali coerenti con il contesto ecologico del litorale laziale, a rappresenti la più forte e migliore rigenerazione urbana che, proprio grazie alla sua permeabilità possa ricoprire la duplice funzione di facilitazione dell'inserimento organico del progetto e allo stesso tempo elemento di transizione tra città e porto capace di valorizzare il contesto paesaggistico e naturalistico dell'area. In accordo a questa visione, il progetto del parco verde è proprio l'elemento che permette la ricucitura degli ambiti urbani e strumento di valorizzazione del tessuto urbano esistente che, come avvenuto in altre città, possa innescare un processo di riqualificazione (sociale e immobiliare) delle aree urbane circostanti. Si rimanda agli elaborati la trattazione e la visualizzazione di dettaglio del concetto sinteticamente sopra riportato.

9. Per quanto riguarda la seguente indicazione:

- considerata la fragile condizione naturale e paesaggistica dell'insenatura compresa tra il molo esistente e la costa, contraddistinta non solo dalla visuale che offre ma anche dalla presenza di manufatti storici quali il **faro** realizzato nel 1946 sul preesistente distrutto, e gli antichi **trabucchi-palafitte** in legno, sistemi insediativi e produttivi tipici della storia e della tradizione locale, si ritiene



Servizio V - Tutela del Paesaggio Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554  
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it  
dg-abap.servizio5@beniculturali.it

3/4

hp

03/12/2019

che questi siano assolutamente meritevoli e debbano essere oggetto di uno specifico progetto di recupero e valorizzazione. Tenuto conto che il progetto presentato prevede, viceversa, la collocazione del Terminal Crociere – ortogonalmente alla linea di costa - proprio a chiusura della suddetta insenatura, e che la costruzione con il suo volume sembrerebbe alterare, oltre che ostacolare, la percezione di tale contesto e la visuale da e verso il mare, si ritiene necessaria l'elaborazione di una soluzione progettuale alternativa che mantenga libera la prospettiva verso il faro e il mare aperto e quindi salvaguardi e valorizzi quegli aspetti significativi e caratteristici del paesaggio e del patrimonio identitario e storico di questi luoghi, tanto da essere tutelati con il DM 22/05/1985. Contemporaneamente si chiede di valutare opportunamente la scelta di introdurre nuove funzioni coerenti e compatibili negli edifici che si intendono conservare e riqualificare;

Tenuto conto di quanto riportato in premessa, si evidenzia come il progetto presentato, sulla base dei puntuali raffronti e delle procedure espletate, rappresenta la migliore ottimizzazione e adeguamento al contesto del progetto approvato in quanto l'ipotesi progettuale in variante confluita nel PFTE presentato ha raggiunto linee di sviluppo complessivamente e significativamente meno incidenti sul piano territoriale, ambientale e paesaggistico del progetto originario attualmente assentito dalla concessione in essere che, ad esempio, prevede la realizzazione anche di una significativa porzione di edifici residenziali e di volumetrie idonee a determinare un impatto certamente più significativo rispetto a quello che si produrrebbe mediante il progetto in variante. Proprio in accordo alle richieste degli enti in fase di Scoping VIA (che trovano sostanziale replica sul progetto presentato), si può notare come il progetto presentato abbia accuratamente evitato di creare una chiusura ortogonale dell'esistente (seppure degrata) insenatura tra i moli esistenti e la costa. Anzi, proprio sulla base di queste indicazioni è stato sviluppato un progetto che annulla l'originale interferenza e si pone come obiettivo di valorizzare e massimizzare la visibilità delle strutture di interesse culturale e storico, ove possibile conservando, ove impossibile rigenerando. Si rimanda agli elaborati la trattazione e la visualizzazione di dettaglio del concetto sinteticamente sopra riportato.

10. Per quanto riguarda la seguente indicazione:

- benché l'opera in progetto non sia direttamente interferente con strutture antiche note, la sua posizione a qualche centinaio di metri dal Parco di Ostia Antica e dalla Necropoli di Isola Sacra merita una più che attenta valutazione della "pressione" esercitata sul patrimonio e sul paesaggio archeologico. Il rischio archeologico non è dato solo dall'opera in sé, ma anche dalle infrastrutture ad essa collegate (strade e collegamenti veicolari *in primis*, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento. In particolare con riferimento agli interventi previsti nella tav.10 della documentazione presentata su cui poi sono stati forniti chiarimenti da Invitali S.p.A. con le note soprarichiamate, si segnala l'utilità di individuare con più precisione le opere che sono inserite nel progetto oggetto della presente procedura, evidenziando che restano ferme le indicazioni relative ai pareri espressi dagli Istituti di questo Ministero competenti per territorio citati in premessa. Il più prevedibile impatto è infatti quello di una più marcata cesura tra antico e moderno, con un paesaggio sempre più disarmonico ed avulso dalla propria storia. Si chiede pertanto che la carta del rischio venga estesa anche oltre i limiti della struttura portuale e degli edifici ad essa connessi; e che, inoltre, siano sviluppate appropriate valutazioni relative al rischio archeologico sul patrimonio sommerso, dal momento che, sono previsti importanti dragaggi per la realizzazione delle batimetrie necessarie al passaggio delle navi da e verso il porto, e che anche in anni recenti, ci sono stati ritrovamenti di relitti sia in mare sia nel Tevere nel suo tratto di Isola Sacra. In merito si ricorda quanto disposto dall'art. 90 del D.Lgs. 42/2004, per cui se in corso d'opera dovessero venire alla luce elementi di interesse archeologico, dovrà esserne data immediata comunicazione a questo Ministero per l'attivazione delle necessarie misure atte a garantirne adeguata tutela.

Tenuto conto di quanto riportato in premessa, si evidenzia come il progetto presentato, sulla base dei puntuali raffronti e delle procedure espletate, rappresenta la migliore ottimizzazione e adeguamento al contesto del progetto approvato in quanto l'ipotesi progettuale in variante confluita nel PFTE presentato ha raggiunto linee di sviluppo complessivamente e significativamente meno incidenti sul piano territoriale, ambientale e paesaggistico del progetto originario attualmente assentito dalla concessione in essere che, ad esempio, prevede la realizzazione anche di una significativa porzione di edifici residenziali e di volumetrie idonee a determinare un impatto certamente più significativo rispetto a quello che si produrrebbe mediante il progetto in variante. Proprio in accordo alle richieste degli enti in fase di Scoping VIA (che trovano sostanziale replica sul progetto presentato), si può notare come il progetto in variante abbia accuratamente tenuto in considerazione gli aspetti di corretto inserimento paesaggistico e ambientale, così come abbia accuratamente evitato di insistere su aree potenzialmente rilevanti da un punto di vista archeologico. Si noti infatti che tutte le viabilità, nonché le infrastrutture di servizio (ridotte al minimo grazie a elevati standard di progettazione sostenibile) sfruttano e valorizzano percorsi esistenti. Su tutte le aree di intervento sono state eseguite, in accordo alle norme di settore (o previste, in relazione alla fase di progetto più appropriata), apposite indagini e analisi sia per le aree a mare, sia per le aree a terra.

Di conseguenza, si ritiene di avere operato la migliore ottimizzazione del progetto proposto, nonché di avere dato doverosa evidenza di avere pedissequamente tenuto in considerazione le indicazioni fornite in fase di avvio della progettazione e di confronto con gli enti.

Tenuto conto di quanto sopra espresso, al fine di rappresentare tecnicamente quanto riportato, si rimanda alla documentazione Paesaggistica, naturalistica, culturale e archeologica e in particolare ai documenti:

- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-02\_00 – Dossier Illustrativo Masterplan;
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-04\_00 – Planimetria generale masterplan (vettoriale);
- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-08\_00 – Planimetria generale Masterplan (Ph);

- P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-11\_00 – Planimetria d’insieme per Ambiti.
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-02-01 - SINTESI NON TECNICA
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01 - RELAZIONE PAESAGGISTICA
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-19-01 - VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE - VALUTAZIONE APPROPRIATA
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-20-01 - STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE - RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-22-01 - STUDIO DI PROPAGAZIONE DEL RUMORE SOTTOMARINO
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-24-01 - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-26-00 - STUDIO PREVISIONALE DI IMPATTO VIBRAZIONALE
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-27-00 - INTERVENTI DI RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-28-00 - DOSSIER FOTOGRAFICO - QUADRO CONOSCITIVO
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-29-00 - DOSSIER FOTOGRAFICO E FOTOSIMULAZIONI - ANALISI D'AREA VASTA E VERIFICA PERCEZIONE DA PUNTI DI INTERESSE RISPETTO AL PROGETTO
- P0031150-D-0-MP00-AM-PLA-01-00 - IMPATTI CUMULATIVI PROGETTO - INFRASTRUTTURE

## 13 RELAZIONE PAESAGGISTICA

### 13.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4

*Integrare l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18 00 Relazione Paesaggistica" con riferimento a quanto previsto dall'Allegato al DPCM 12.12.2005, in particolare al "capitolo 3. Contenuti della relazione paesaggistica", sulla scorta di quanto emerso nei precedenti punti di approfondimento, con analisi dello stato di fatto e criteri e soluzioni di inserimento paesaggistico, di integrazione nel contesto storico-archeologico e paesaggistico e di riconnessione funzionale con il comparto urbano, che tengano conto delle condizioni di visibilità specifiche delle aree interessate dalle opere, così come localizzate al centro del sistema di beni precedentemente descritto, e delle attuali percorrenze che conducono all'area di progetto, anche con la necessaria valutazione degli impatti, relativi e cumulativi, al fine di individuare il quadro complessivo delle modificazioni apportate dal progetto e gli opportuni rimedi e accorgimenti progettuali per la riduzione dei sopra richiamati effetti negativi [...]*

#### 13.1.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4

È stata integrata la "RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01", ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, è stato integrato il paragrafo 4.3 - CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA nei criteri e soluzioni di inserimento paesaggistico, di integrazione nel contesto storico-archeologico e paesaggistico e di riconnessione funzionale con il comparto urbano, tenendo conto delle condizioni di visibilità specifiche delle aree interessate dalle opere, approfondendo la caratterizzazione dello stato dei luoghi e dei principali siti archeologici con riferimento agli elaborati e con individuazione di punti di visibilità dal sito all'area di progetto.

Si rimanda alla "RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01" sopra indicata per maggiori dettagli.

### 13.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4a

*[...] In particolare si chiede di fornire **elaborati grafici** complessivi e con stralci di approfondimento di quanto già elencato nel paragrafo "4.3 CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA" della Relazione Paesaggistica, con l'obiettivo di individuare elementi per il miglioramento dell'inserimento del progetto nel contesto:*

- a. di **conoscenza e valutazione** del sistema dei beni culturali e paesaggistici e degli elementi di rilevanza storica, archeologica paesaggistica del comparto di "isola Sacra", compresi gli assi viari e le prospettive di inquadramento e avvicinamento all'area interessata dal progetto, **da valorizzare**. Dovrà essere presentata una planimetria in scala adeguata con tutte le preesistenze archeologiche, monumentali e culturali presenti nell'ambito di area vasta con l'indicazione delle distanze dall'area portuale;*

#### 13.2.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4a

Al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni.

Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione è stata integrata la "RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01", e, in particolare, è stato integrato il

paragrafo 4.3 - CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA. È stata inoltre integrata la “VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA) - P0031150-D-0-MP00-IS-REL-01\_01”.

Si rimanda ai documenti specifici sopra indicati per maggiori dettagli.

### 13.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4b

[...] In particolare si chiede di fornire **elaborati grafici** complessivi e con stralci di approfondimento di quanto già elencato nel paragrafo “4.3 CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA” della Relazione Paesaggistica, **con l'obiettivo di individuare elementi per il miglioramento dell'inserimento del progetto nel contesto**

- b. *sulla base della precisa e dettagliata rappresentazione dei perimetri dei vincoli paesaggistici interferiti o prossimi alle opere e quanto emerso ai punti precedenti, la verifica di conformità, e compatibilità di tutte le opere previste alle norme di tutela del PTPR, con particolare riferimento a quanto specificato ai punti precedenti della presente richiesta, in relazione alle norme del PTPR.*

#### 13.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4b

Le integrazioni richieste sono riportate nei seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-GE-PLA-03\_00-Planimetria Perimetri Vincoli Paesaggistici interferiti o prossimi alle aree: planimetria in scala 1:5000 che riporta il vincolo paesaggistico in cui ricade l'area di progetto.

È stata integrata, inoltre, la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, è stato integrato il paragrafo 4.3 - CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA dove è stata inserita una cartografia dell'area con l'individuazione dei Vincoli archeologici del PTPR Tavola B della regione Lazio in cui si elencano e si indicano tutte le aree presenti con relativa distanza dall'area di progetto con riferimento alle NTA del Piano paesaggistico.

Si rimanda ai documenti specifici sopra indicati per maggiori dettagli.

## 14 INTERVISIBILITÀ E FOTOINSERIMENTI

### 14.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5

*Ad integrazione delle fotosimulazioni già prodotte ed inserite nella Relazione Paesaggistica che risultano inefficaci a permettere la valutazione dell'inserimento paesaggistico delle opere nel contesto, si chiede di approfondire adeguatamente l'analisi di intervisibilità e, sulla base delle immagini dello stato dei luoghi così come richieste al punto 2 della presente nota, elaborare fotosimulazioni e render, volti a verificare l'effettiva percezione dell'impianto in oggetto con riferimento a tutti i beni tutelati, alle principali vie di comunicazione, agli elementi rilevanti desunti dalle analisi richieste ai punti precedenti. Si richiede oltre ad un'analisi d'area vasta dai beni tutelati e dai punti di interesse storico- archeologico e paesaggistico, la verifica di dettaglio nell'area di intervento con fotosimulazioni da molteplici punti, anche in avvicinamento progressivo alle opere (a titolo esemplificativo e non esaustivo, almeno le viste di seguito elencate: dal Faro vecchio, da Via del Faro con riprese da molteplici punti, da Via scagliosi, da Via Passo della Sentinella, dai Bilancioni, da Via Grave di Papadopoli, dalle stradine perpendicolari alla costa in mezzo alle case, dal lungomare della salute, dal mare, dal porto di ostia e da quello di fiumicino, dagli edifici di Via Oder, dalla via del molo di levante, dai punti significativi dei beni archeologici e storico testimoniali presenti nell'area vasta) con inserimento delle opere provviste delle navi da crociera e senza le navi da crociera e con viste a volo d'uccello, con e senza le mitigazioni previste. Dovranno essere forniti foto-inserimenti del progetto in esame, in cui siano chiaramente distinguibili le soluzioni tecniche impiegate, i materiali e i colori prescelti per le nuove realizzazioni, nonché le essenze arbustive e arboree utilizzate per il trattamento a verde dell'area di margine, tali da consentire una più efficace analisi e valutazione dell'incidenza delle opere in progetto sul contesto paesaggistico, archeologico e storico-monumentale di riferimento. Gli stessi dovranno essere relazionati, individuando la reciproca intervisibilità, oltre che agli elementi rilevanti più prossimi già menzionati anche alle grandi aree archeologiche, il borgo di Ostia, il porto di ostia e l'oasi protetta, la foce del Tevere, il lungomare di Fiumicino, per fare alcuni esempi, nonché agli elementi dell'edilizia minuta del lungomare di Isola sacra con la quale il progetto si confronta, al fine di attestare la capacità del progetto di integrazione e inclusione con il contesto, dimostrando di non costituire una cesura rispetto all'esistente.*

Le fotosimulazioni dovranno essere:

- I. elaborate sulla fotografia dello stato di fatto, prima con l'inserimento del solo intervento e, successivamente, con le opere di mitigazione;
- II. realizzate su immagini fotografiche reali, nitide e aggiornate (non saranno ritenute idonee fotosimulazioni su base fotografica estrapolata da Google Street View), selezionando punti liberi da elementi di ostacolo (cortine arboree, siepi, edifici, ecc.);
- III. riprese in condizioni di piena visibilità (assenza di nuvole, nebbia, foschia, condizioni di luminosità poco favorevoli alla lettura del contesto);
- IV. corredate da una planimetria che indichi i coni ottici e le coordinate geografiche dei punti di ripresa, espresse in formato WGS 84 gradi decimali (es. 40.123456, 16.123456);
- V. corredate da sezioni illustrative della morfologia del terreno, privilegiando i punti di maggiore visibilità dell'impianto;
- VI. realizzate utilizzando riprese fotografiche con angolo di campo visivo che, escludendo la visione periferica lontana – caratterizzata da una bassa acuità visiva – non sia superiore a 53-60°.

### 14.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 5

Le integrazioni richieste sono state riportate nei seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-28-00 – Dossier fotografico - quadro conoscitivo;
- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-29\_00 – Dossier fotografico e foto simulazioni – Analisi area vasta e verifica percezione da punti di interesse rispetto al progetto.

In merito al “Dossier fotografico - quadro conoscitivo” si rimanda al “Riscontro alla richiesta di integrazione 2” (paragrafo 11.1.1 di questo documento).

Per quanto riguarda il “Dossier fotografico e foto simulazioni”, invece, al fine di analizzare gli impatti visivi generati dalla realizzazione e dalla fruizione diportistica di tale progetto, sulla base delle immagini dello stato dei luoghi così come richieste al punto 2, sono stati prodotti ed elaborati dei render e delle fotosimulazioni a rappresentare lo stato dei luoghi prima e dopo l’inserimento delle opere progettuali.

Ad integrazione di tali immagini, inoltre, si è proceduto alla produzione di sezioni illustrative della morfologia del terreno e all’analisi di intervisibilità dai punti di vista verso le aree di progetto.

Tali immagini, come richiesto, sono state prodotte secondo i seguenti criteri:

- elaborati sulla fotografia dello stato di fatto, prima con l’inserimento del solo intervento e, successivamente, con le opere di mitigazione;
- realizzati su immagini fotografiche reali, nitide e aggiornate, selezionando punti liberi da elementi di ostacolo;
- ripresi in condizioni di piena visibilità e in condizioni favorevoli alla lettura del contesto;
- corredati da una planimetria che indichi i coni ottici e le coordinate geografiche dei punti di ripresa, espresse in formato WGS 84 gradi decimali;
- realizzati utilizzando riprese fotografiche con angolo di campo visivo che, escludendo la visione periferica lontana, non sia superiore a 53-60°.

In merito al primo punto del precedente elenco, si specifica che oltre alle immagini prodotte relative all’intervento e alle opere di mitigazione, sono state prodotte delle immagini che prevedessero la presenza in porto della nave da crociera.

Per un maggiore dettaglio di tali documenti, si rimanda alla “Relazione Paesaggistica” - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01” dove, per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione, sono stati implementati i seguenti paragrafi:

- 6.1 – Definizione dei parametri per l’analisi dell’intervisibilità,
- 7.2.1.2 – Verifica dell’intervisibilità e stima dell’impatto paesaggistico mediante fotosimulazioni dell’intervento.

## 15 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI

### 15.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6a

*Approfondimento degli impatti cumulativi delle opere rispetto ad altri progetti infrastrutturali (porti, strade, ponti, viadotti e aeroporti e loro completamenti):*

- a. *con particolare riferimento al viadotto e al ponte della Scafa, alla via dell'aeroporto) già approvati o in fase di progressiva realizzazione o approvazione nella medesima località, oltre che con riguardo al contesto paesaggistico, ambientale e in termini di mobilità sul territorio, anche in relazione alla programmazione infrastrutturali degli interventi previsti o avviati sulla costa per la gestione della portualità nello stesso ambito portuale;*

#### 15.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6a

La simulazione degli scenari futuri ha tenuto conto degli interventi infrastrutturali che sono approvati e in fase di realizzazione, come il viadotto di via dell'Aeroporto. Altri progetti, come il ponte della Scafa non sono stati considerati poiché, al momento dello studio, avevano ricevuto parere negativo in conferenza dei servizi. Si precisa, inoltre, che il ponte della Scafa, a livello di simulazione macroscopica determina un miglioramento della viabilità tra Ostia ed Isola Sacra, viabilità che non si prevede di interferire con l'intervento in valutazione.

Si rimanda inoltre ai precedenti paragrafi §1.2, §2.1, §2.2 e al successivo paragrafo §15.4 che hanno variamente trattato aspetti specifici dello stesso tema.

### 15.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6b

*Approfondimento degli impatti cumulativi delle opere rispetto ad altri progetti infrastrutturali (porti, strade, ponti, viadotti e aeroporti e loro completamenti):*

- b. *nello specifico, in relazione al "Porto commerciale" di Fiumicino si chiede di verificare gli impatti con riferimento all'avanzamento della procedura, anche presso l'Autorità portuale. Si chiede inoltre di considerare il cumulo degli impatti causati dalla presenza ravvicinata di due porti (oltre al porto turistico di Ostia) e come già richiesto nella sopracitata nota n.36253/2019 di questo Ufficio, ed in particolare dalla realizzazione di due moli per le navi di crociera come richiesto dalla Soprintendenza competente nella sopracitata nota n. 2248/2024, che per le specifiche esigenze di tale attività, prevedrebbe lo scavo del fondale e la realizzazione di edifici a servizio dei passeggeri.*

#### 15.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6b

È stata integrata la "RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01", ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in rosso, è stato integrato il paragrafo 5.9 – DESCRIZIONE DEL CONTESTO INFRASTRUTTURALE E DELLE ATTIVITA' UMANE all'interno della "Relazione Paesaggistica (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01)" e successivamente integrato anche nello "Studio di Impatto Ambientale (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01)" dal paragrafo 3.1 – DESCRIZIONE DEL CONTESTO INFRASTRUTTURALE E DELLE ATTIVITA' UMANE.

Per definire valutare gli impatti cumulativi sono state considerate le opere in istruttoria, approvate e in via di realizzazione in un buffer di 10 km dall'area di progetto. Date le caratteristiche della componente ambientale valutata, i cronoprogrammi e la distanza delle opere considerate nello spazio, non sono state rilevate potenziali interferenze significative negative.

Si rimanda ai documenti specifici sopra indicati per maggiori dettagli.

### 15.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6c

*Approfondimento degli impatti cumulativi delle opere rispetto ad altri progetti Infrastrutturali (porti, strade, ponti, viadotti e aeroporti e loro completamenti):*

- c. *alle attività in atto con riferimento al completamento dell'Aeroporto di Fiumicino e alle interrelazioni relative all'incremento della mobilità su ruota sulle strade esistenti, e l'eventuale necessità di ulteriori adeguamenti;*

#### 15.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6c

Le simulazioni degli scenari futuri effettuate nello studio di traffico ipotizzano un incremento globale della domanda di mobilità legato alla crescita della popolazione e delle attività all'interno dell'area di studio. Questa crescita sarà comunque legata anche al maggior sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino che potrebbe determinare una maggior occupazione e quindi un maggior numero di persone che decidono di andar a vivere ad Isola Sacra per essere vicini al luogo di lavoro.

L'upgrade infrastrutturale previsto non potrà prescindere dall'adeguamento le strutture circostanti, compresi i collegamenti alla rete viaria da e per Roma e Fiumicino, incluso il miglioramento della Via dell'Aeroporto per il collegamento diretto con il Municipio X, oltre a nuovi collegamenti infrastrutturali.

### 15.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6d

*Approfondimento degli impatti cumulativi delle opere rispetto ad altri progetti Infrastrutturali (porti, strade, ponti, viadotti e aeroporti e loro completamenti):*

- d. *Si chiede un approfondimento degli impatti anche con riguardo alle attività di cantierizzazione all'individuazione delle aree, alla cronologia degli interventi, alla viabilità provvisoria di servizio e alle ricadute sul contesto e sul patrimonio culturale e paesaggistico;*

#### 15.4.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 6d

È stato integrato il paragrafo 7.3 – VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI all'interno della “Relazione Paesaggistica (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01)” e successivamente integrato anche nello “Studio di Impatto Ambientale (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01)” dal paragrafo 7.10 – Impatti cumulativi e successivi sottoparagrafi.

Inoltre, di seguito si rappresentano gli interventi programmati, previsti, in via di definizione o in corso di realizzazione sul territorio del Comune di Fiumicino limitatamente al quadrante Isola sacra-Fiumicino che riguardano la pianificazione territoriale a più livelli al fine di una visione unitaria degli interventi a livello di Pianificazione Territoriale come riportato dal Comune di Fiumicino stesso nella “Relazione Illustrativa Sulla Programmazione Delle Opere Strategiche Sul Quadrante Isola Sacra – Fiumicino” in appendice allo Studio di Impatto Ambientale Doc. N° P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01\_01.

#### **Lavori di adeguamento e potenziamento della tratta stradale S.S. 296 – Via della Scafa**

##### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

La S.S.296 è il principale collegamento tra il Municipio di Ostia e l'area aeroportuale di Fiumicino. Attualmente, il tratto di strada presenta una serie di svincoli a raso, tra cui uno regolato da semaforo all'incrocio con via Trincea delle Frasche e via Monte Cengio. Questi svincoli riducono la velocità dei veicoli e, conseguentemente, la capacità della strada in termini di flusso veicolare, oltre a limitare la sicurezza della circolazione, causando frequenti incidenti.

L'obiettivo dell'intervento in fase di progettazione è fluidificare e rendere più sicuro il traffico sulla S.S.296. Questo sarà realizzato gestendo in modo gerarchico i flussi veicolari: il traffico sulla direttrice Ostia-Fiumicino sarà destinato esclusivamente alla S.S.296, mentre quello locale sarà indirizzato su via della Scafa. Inoltre, le intersezioni a raso sulla S.S.296 saranno eliminate con l'inserimento di una rotatoria.

È prevista la realizzazione di uno svincolo che comporta il passaggio in quota della S.S.296 e, all'altezza dell'attuale incrocio, la costruzione di una rotatoria capace di gestire sia i flussi della viabilità locale sia l'immissione con la S.S. 296. Il tratto di progetto della S.S.296 sarà adeguato a una viabilità di categoria C1, ossia strade extraurbane secondarie a traffico sostenuto.

### ***Fasi e livelli di attuazione***

Attualmente, è in corso di perfezionamento un protocollo d'intesa tra la Regione Lazio, il Comune di Fiumicino e ANAS Spa, che integra una convenzione siglata il 26 aprile 2016 per la progettazione e realizzazione dell'intervento. È stato presentato il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) a questa amministrazione, propedeutico all'indizione della Conferenza dei Servizi decisoria per l'acquisizione di tutti i pareri, accordi, intese e nulla osta necessari.

Le soluzioni di fluidificazione e separazione dei flussi di traffico potrebbero riguardare ulteriori punti critici della viabilità principale, attualmente in fase di studio.

### **Manutenzione programmata per la demolizione e ricostruzione della prima parte del Viadotto dell'Aeroporto nel tratto tra il km 0+200 e il km 0+850**

#### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Il Viadotto dell'Aeroporto, situato tra il km 0+200 e il km 0+850 della S.S. 296, risale agli anni '60 e copre un tratto di circa 670 metri. Mostrando evidenti segni di ammaloramento delle strutture, è stato deciso di demolire e ricostruire questa sezione. Questo progetto è stato avviato grazie a una convenzione stipulata il 26 aprile 2016 tra ANAS, il Comune di Fiumicino e la Regione Lazio, che ha trasferito la competenza della viabilità SR 296 (Via dell'Aeroporto) ad ANAS.

### ***Fasi e livelli di attuazione***

Il progetto è attualmente in fase di realizzazione e di revisione dell'appalto, con interventi pianificati per garantire la sicurezza e la funzionalità della struttura.

### **Nuovo Ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento**

#### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Il Nuovo Ponte della Scafa e la viabilità di collegamento sono opere incluse nel DPCM 8 Giugno 2023 come interventi essenziali per il Giubileo della Chiesa Cattolica del 2025. Questo progetto prevede la costruzione di una nuova infrastruttura stradale di circa 2 km in variante planoaltimetrica all'esistente Via dell'Aeroporto-Via della Scafa, in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Tevere, tra i comuni di Roma e Fiumicino. La necessità di realizzare una nuova infrastruttura nasce dai fenomeni di congestione del traffico che attualmente affliggono l'esistente Ponte della Scafa, specialmente nelle ore di punta.

Inizialmente, la Regione Lazio finanziò un progetto di adeguamento strutturale dell'attuale ponte, ma questo fu abbandonato per ragioni idrauliche e archeologiche. Di conseguenza, furono esplorate nuove soluzioni progettuali che portarono alla definizione di un nuovo ponte situato a valle del ponte esistente, con uno sviluppo di circa 2,1 km e un orientamento obliquo rispetto al corso del fiume.

Il progetto definitivo del 2007 ha dovuto affrontare varie difficoltà, inclusa la necessità di nuove indagini geognostiche che hanno rilevato la presenza di materiali problematici come gas in pressione e materiali sabbiosi ad alto rischio di liquefazione. Inoltre, Roma Capitale ha richiesto l'inserimento di una pista ciclabile, il che ha comportato ulteriori modifiche al progetto. Nonostante le modifiche apportate nel 2019-20, la Conferenza dei Servizi del 2021 ha concluso con esito negativo a causa dei pareri contrari di diverse autorità archeologiche e ambientali.

#### ***Fasi e livelli di attuazione***

Attualmente, l'opera è considerata strategica e di interesse nazionale. Nel 2023 è stato elaborato un aggiornamento progettuale per ottemperare alle prescrizioni ricevute e superare, per quanto possibile, i pareri negativi. È stata indetta una nuova Conferenza dei Servizi per riesaminare il progetto, tenendo conto delle necessarie modifiche e aggiornamenti normativi.

### **Attuazione del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di CMRC di Città Metropolitana di Roma Capitale**

#### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Con il decreto n. 220 del Sindaco metropolitano del 28/12/22, sono stati adottati diversi piani che fanno parte del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) generale, comprendendo:

- Il Piano del Trasporto Pubblico del Bacino Metropolitano (PdB)
- Il Piano Metropolitano della Mobilità Ciclistica (Biciplan)
- Il Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS)
- Il Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità (PMPD)

Il PUMS è stato sviluppato con un orizzonte temporale di medio-lungo termine (10 anni) e mira a creare una visione sistemica della mobilità urbana per l'intera area metropolitana. Questo sistema di mobilità prevede numerose iniziative, considerando i principali poli attrattivi di trasporto situati a Fiumicino (aeroporto, porto commerciale, porto turistico, cargo city, piattaforma logistica), proponendo miglioramenti nella mobilità su ferro, gomma e bicicletta per una migliore accessibilità e collegamenti.

#### ***Fasi e livelli di attuazione***

Il PUMS funziona come piano di indirizzo integrativo della pianificazione settoriale e territoriale a livello metropolitano e di vasta area. Ha superato la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e ha incorporato le osservazioni emerse durante il Percorso Partecipativo. Alcune delle proposte del PUMS sono già state finanziate e attuate, altre sono in fase di progettazione e proposta di finanziamento, mentre ulteriori interventi rimangono nelle previsioni dei piani di settore.

### **Nuovo corridoio di mobilità Ostia – Fiumicino – Aeroporto - Fiera di Roma**

#### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Nell'ambito del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), la Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento II – Viabilità e Mobilità, ha indetto un tavolo tecnico per identificare le interferenze di progetto. Questo incontro si è tenuto il 5 febbraio 2024 presso la sede del Comune

di Fiumicino, durante il quale è stato presentato un elaborato grafico con le seguenti alternative di progetto per il nuovo corridoio di mobilità:

*Alternativa 1:*

- Tracciato tramviario che collega la stazione ferroviaria esistente di Fiera di Roma con la stazione ferroviaria Lido Centro di Ostia Lido, passando per Isola Sacra.
- Il percorso segue il cosiddetto Corridoio C5, parallelo a Viale Largo di Traiano, e include tappe a Fiera di Roma, Parco Leonardo, Aeroporto, Nuovo porto commerciale.
- Attraversa il Ponte Il Giugno (Fiumicino Centro – Villa Guglielmi), Via del Faro fino al futuro Porto turistico-crociéristico, un ponte tramviario sul canale Fiumara Grande, Via dell'Idroscalo e Viale Vasco de Gama (Ostia).
- Questo tracciato collegherebbe tutte le infrastrutture strategiche esistenti e in fase di realizzazione nel Comune di Fiumicino.

*Alternativa 2:*

- Tracciato tramviario che collega la stazione esistente di Fiera di Roma con la stazione Lido Centro di Ostia Lido, attraversando Via dell'Aeroporto.
- Il percorso segue il Corridoio C5, con tappe a Fiera di Roma, Parco Leonardo, Aeroporto, Nuovo porto commerciale.
- Attraversa Via Portuense verso est, ricollegandosi al cavalcavia di Via dell'aeroporto, Ponte della Scafa, Via Tancredi Chiaraluce, Via dell'Appagliatore e Via delle Azzorre, con uno snodo tra Viale Vasco de Gama e Corso Duca di Genova.
- Questo tracciato entra in conflitto con il progetto "Nuovo Ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento".

Durante l'incontro, a cui hanno partecipato anche rappresentanti di IP Industrial (raffineria di Roma), Acea Acqua Spa, Italgas Reti e il RTP responsabile della progettazione, sono state riscontrate interferenze tra i tracciati proposti e gli impianti esistenti. È stato deciso di programmare un altro incontro a data da destinarsi.

**Fasi e livelli di attuazione**

Nell'ambito del PUMS, la Città Metropolitana di Roma Capitale ha incaricato un RTP di redigere il PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico Economica) per l'approvazione e la sottomissione ai finanziamenti del MIT. L'alternativa 1 sembra essere la più probabile e prevede tratti in sede esclusiva, tratti in sede promiscua, attraversamenti e punti di stazionamento e fermate dedicate.

**Nuova Rotatoria Via Lago di Traiano – Corridoio C5 – Fiumicino**

***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

L'intervento mira a migliorare l'accessibilità pendolare al litorale romano in prossimità dell'aeroporto di Fiumicino. La realizzazione della nuova rotatoria è un primo lotto di attuazione per le infrastrutture necessarie alla costruzione delle complanari all'autostrada A91 Roma-Fiumicino, di cui il corridoio C5 rappresenta una parte funzionale.

La rotatoria sarà costruita in corrispondenza dell'attuale intersezione tra il nuovo corridoio C5 e Via Lago di Traiano, migliorando così la funzionalità del traffico e facilitando l'accesso all'aeroporto e alle zone limitrofe.

**Fasi e livelli di attuazione**

L'intervento è stato dichiarato "essenziale" nella scheda tecnica n. 131 del DPCM 08/06/2023, in vista del Giubileo della Chiesa Cattolica del 2025. La realizzazione è sotto la responsabilità della società Aeroporti di Roma Spa (ADR Spa) e mira a migliorare l'accessibilità e la mobilità pubblica nell'area circostante l'aeroporto. Attualmente, il progetto è in fase di progettazione avanzata.

## **Ristrutturazione Viale Traiano 2° stralcio: Riassetto della darsena e collegamento della ciclabilità con il Lungomare della Salute e Via del Faro**

### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

La Regione Lazio ha pubblicato, il 30 dicembre 2019, un avviso pubblico per interventi straordinari finalizzati allo sviluppo economico del Litorale Laziale. Il Comune di Fiumicino ha presentato un progetto di ristrutturazione di Viale Traiano, nel tratto compreso tra il riassetto della darsena e il collegamento della ciclabilità con il Lungomare della Salute e Via del Faro. L'incarico di progettazione definitiva ed esecutiva è stato affidato con DD 1375 del 10 marzo 2020.

Il progetto definitivo, approvato il 7 ottobre 2020 con Delibera di Giunta Comunale n.104, ha un quadro economico di €3.000.000,00, di cui il 10% a carico dell'Amministrazione Comunale. Nonostante la conferenza dei servizi del 13 ottobre 2022 abbia approvato il progetto, le prescrizioni richieste hanno comportato ulteriori modifiche, completate il 22 novembre 2022.

Con l'insediamento della nuova amministrazione comunale a maggio 2023, sono emerse discrepanze tra il progetto iniziale e le nuove linee programmatiche, portando a ulteriori modifiche e integrazioni. Dopo queste modifiche, è stata indetta una nuova Conferenza dei Servizi per approvare il progetto di fattibilità tecnico-economica, conclusasi favorevolmente il 12 marzo 2024 con DD 1474.

Il fulcro dell'intervento è la realizzazione di una nuova piazza costiera nell'area della Darsena, tramite la riconfigurazione dell'infrastruttura stradale e degli stalli per autovetture e veicoli a due ruote. La nuova viabilità collegherà il Ponte Due Giugno con il Lungomare della Salute, includendo una pista ciclabile adiacente alla banchina della Darsena, separata dalla sede stradale da un'isola salvagente. La strada sarà caratterizzata da parcheggi a pettine per autovetture e ciclomotori elettrici, con l'isola salvagente a nord che divide la carreggiata dalla pista ciclo-pedonale, mentre a sud inizierà la nuova area pedonale che costituirà Piazza Marinai D'Italia.

### ***Fasi e livelli di attuazione***

La modifica del progetto definitivo è stata approvata con DGC n. 185 del 27 ottobre 2023, attualmente in fase di variante urbanistica ex art. 19 dpr 327/2001.

## **Recupero, riqualificazione e interventi di arredo urbano con realizzazione di una rotatoria della piazza Madonnella in località Isola Sacra**

### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Il progetto prevede una modifica al Piano di Piano di Edilizia e Urbanistica (PPE) vigente, approvato con DGR n.930/05 L.R. 02 luglio 1987, n.36 art.1bis comma 3bis, al fine di variare la viabilità esistente. In particolare, si prevede l'esproprio di alcune aree per consentire l'allargamento della rotatoria e migliorare la fruibilità degli incroci tra Via della Scafa, Via Coni Zugna e Via Redipuglia. Quest'opera è classificata come strategica in quanto Via Redipuglia, nel tratto sottostante il cavalcavia, consente l'immissione diretta su Via dell'Aeroporto tramite una rampa.

### ***Fasi e livelli di attuazione***

Il progetto definitivo è stato approvato, e attualmente si sta avviando la fase di parere ex art. 16 della Legge 1150/42 per la variante urbanistica del PPE. In parallelo, sono in corso le procedure espropriative necessarie per l'attuazione del progetto.

## **Realizzazione e apertura nuovo svincolo sulla Autostrada Roma-Fiumicino**

### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo sulla Autostrada Roma-Fiumicino A91, il quale coinvolge l'immissione e il collegamento dalle due direzioni per Cargo City all'interno del sedime aeroportuale.

***Fasi e livelli di attuazione***

Questa soluzione, anche se già prevista dalle disposizioni del Piano Regolatore Generale (PRG), è attualmente nelle previsioni per essere realizzata direttamente da Aeroporti di Roma (ADR) e dall'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (ANAS) nell'ambito di una convenzione. L'obiettivo è migliorare la fluidificazione del traffico sulla A91.

**Realizzazione ed apertura al traffico Nuovo Svincolo sulla autostrada Roma Civitavecchia A12 e Rotatoria su via Geminiano Montanari**

***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Un accordo è stato stipulato tra la Regione Lazio, il Comune di Fiumicino, ASPI, CIRF, Consorzio Integra, CG Edil coop ed Impresa Donati, MCF ed ELLE14. L'accordo riguarda la realizzazione ed l'apertura del nuovo svincolo autostradale sulla Roma Civitavecchia, situato al chilometro 2+218, e la costruzione di una rotatoria di accesso a detto svincolo dalla via comunale denominata Geminiano Montanari.

***Fasi e livelli di attuazione***

La Regione Lazio, responsabile dell'appalto, sta attualmente revisionando i costi e attende il finanziamento per coprire gli extra-costi necessari per la definizione della progettazione e la realizzazione delle opere in appalto integrato.

**Ristrutturazione ed Ampliamento di Via Corona Boreale - Collegamento tra gli Svincoli A12-A91**

***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

L'Agenzia per la Mobilità di Roma Capitale (ASTRAL) ha affidato la progettazione per i lavori di ampliamento e ristrutturazione di Via Corona Boreale e per il collegamento degli svincoli autostradali previsti.

***Fasi e livelli di attuazione***

Attualmente, il progetto si trova nella fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

**Nuova Viabilità a Fiumicino Centro**

***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Il Piano Particolareggiato Esecutivo di "Fiumicino Centro", individuato come Zona B, Sottozona B3a nel Piano Regolatore Generale di Fiumicino, è stato approvato nel 2002 e successivamente soggetto a modifiche puntuali nel corso degli anni. Tuttavia, con l'emergere di nuove attrattività nella zona, come il porto commerciale, il porto turistico crocieristico e nuove edificazioni, la viabilità è stata soggetta a varie modifiche e necessita di un aggiornamento generale per adeguarsi alle nuove esigenze.

***Fasi e livelli di attuazione***

Attualmente, sono stati affidati incarichi finalizzati agli studi propedeutici per la redazione dell'aggiornamento del Piano Particolareggiato Esecutivo.

**Nuovi Collegamenti Viabilità Quadrante Isola Sacra**

***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Nelle previsioni attuative urbanistiche di Isola Sacra sono previsti nuovi interventi di edificazione da realizzare tramite interventi indiretti attraverso Piani di Lottizzazione convenzionati. Tuttavia, questi interventi hanno subito diversi rallentamenti nel tempo, principalmente a causa dei vincoli idrogeologici imposti dall'Autorità Distrettuale del Bacino dell'Appennino Centrale (ex Bacino del Fiume Tevere).

L'attuazione di tali interventi, in aggiunta all'attuazione dei Piani Particolareggiati già in corso, mirerà a migliorare la rete viaria di Isola Sacra, seguendo principalmente le linee guida stabilite e approvate con Delibera di Consiglio Comunale n. 2 del 7 febbraio 2008.

#### ***Fasi e livelli di attuazione***

Attualmente, sono in corso di elaborazione studi e programmi inclusi nell'atto di indirizzo e nei criteri generali per l'attuazione del Piano Regolatore Generale (PRG). Questa attuazione non è prescrittiva e è soggetta a continui aggiornamenti in fase di programmazione.

### **Realizzazione Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino**

#### ***Tipologia di lavori e Soluzioni prospettate***

Nel Piano Regolatore Generale approvato nel 2006 è stata inclusa una variante per l'attuazione del Piano Regolatore Portuale del nuovo porto commerciale, situato sulla destra della foce del canale navigabile, noto come "fossa traianea-canale clementino". Questo progetto è stato avviato nel 2012 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Nel 2018, a seguito di indagini, è emersa la necessità di apportare un adeguamento tecnico al Piano Regolatore Portuale. Ciò ha comportato la permuta del settore dei servizi portuali e delle aree di cantieristica con le aree destinate alle navi da crociera presso la diga di sopraflutto nord.

Nonostante il Progetto Definitivo approvato prevedesse la realizzazione del primo lotto, comprensivo della darsena per i pescherecci a sud, delle dighe di sopraflutto e sottoflutto, e della banchina per le navi da crociera a nord, il Progetto Esecutivo del primo lotto indica solo una parte di questi interventi. In particolare, sono stati avviati lavori per la realizzazione delle casse di colmata fino al reparto costiero della ex Raffineria di Roma e per la darsena dei pescherecci, con la costruzione di due dighe sopraflutto e sottoflutto notevolmente ridimensionate. È in corso anche la realizzazione di una viabilità di cantiere con collegamento diretto da Via Coccia di Morto.

#### ***Fasi e livelli di attuazione***

Attualmente, la darsena dei pescherecci e la viabilità di cantiere sono in fase avanzata di realizzazione. Le fasi successive dell'attuazione, che prevedono ulteriori lavori, sono state cofinanziate dal Ministero delle Infrastrutture e dalla Banca Europea per gli Investimenti. Tuttavia, è necessario fare riferimento al Documento Programmatico di Strategia di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale per una visione completa delle previsioni di attuazione del progetto portuale. Questo documento indica che il porto avrà uno specchio d'acqua di 86,541 m<sup>2</sup>, con un'imboccatura di 150 m e un fondale di progetto di -6,00 m s.l.m., garantito attraverso un intervento di dragaggio definitivo in relazione all'imbarcazione di progetto.

### **Previsioni di Attuazione del PRG – Programma Integrato Pesce Luna**

#### ***Tipologia di Lavori e Soluzioni Prospettate***

Nella località di Pesce Luna, tra le Vie di Pesce Luna e la Via Coccia di Morto, è stato approvato un programma integrato di riqualificazione e riconversione del territorio, noto come PESCE LUNA, come pianificazione attuativa del PRG sottozona C3d.

Le aree soggette ad attuazione ammontano a circa 1.026.222 mq, di cui una parte è destinata a servizio del porto commerciale e una parte è destinata a servizi di Piano Particolareggiato Esecutivo

attiguo sottozona B3a di Fiumicino Centro. Le previsioni di attuazione prevedono la distribuzione planovolumetrica di:

- 118.749 mq di superficie lorda pavimentata residenziale.
- 105.047 mq di superficie lorda pavimentata non residenziale, comprensiva di una quota di cubature esistenti legittimate.

Queste attuazioni produrranno un nuovo insediamento di circa 3.300 abitanti e la creazione di 626.276 mq di nuovo standard, suddivisi in viabilità, parcheggi, aree verdi pubbliche e servizi.

#### ***Fasi e Livelli di Attuazione***

Il Programma Integrato è stato approvato definitivamente con deliberazione di Giunta comunale n. 36 del 29/03/2019, in attuazione convenzionata. Nel 2023, con deliberazione di Giunta Comunale n. 69, è stata autorizzata l'attuazione in stralci per sub-comparti, suddividendo il territorio in 3 Unità Minime di Intervento (UMI).

### **Realizzazione del Nuovo Porto Turistico – Crocieristico di Fiumicino Isola Sacra**

#### ***Tipologia di Lavori e Soluzioni Prospettate***

Il progetto riguarda la realizzazione di un nuovo porto turistico – crocieristico a Fiumicino Isola Sacra, presentato come variante alla concessione demaniale marittima del porto turistico della Concordia. Questo intervento è stato considerato essenziale dal DPCM 8/06/2023 in vista del Giubileo della Chiesa Cattolica del 2025. Inizialmente previsto nel Piano Regolatore Generale (PRG) di Fiumicino e reso possibile dall'accordo di programma tra Regione Lazio, Ministero delle Infrastrutture e Comune di Fiumicino, il progetto ha subito un'interruzione a causa del fallimento della società IP (Iniziativa Portuali).

Successivamente, la Fiumicino Waterfront Srl, società partecipata dalla Royal Caribbean Cruises Terminal e dalla Cruise Terminals International, ha assunto la concessione demaniale e proposto una variante al progetto portuale. Questa variante prevede la modifica della struttura per consentire l'attracco turistico di una nave da crociera. Attualmente, il progetto di ristrutturazione portuale prevede l'eliminazione delle cubature residenziali, una revisione delle cubature non residenziali per ridurre l'impatto ambientale e la riqualificazione delle aree pubbliche, con particolare attenzione alla creazione di spazi verdi.

#### ***Fasi e Livelli di Attuazione***

Il progetto si trova attualmente in fase di Valutazione di Impatto Ambientale a livello nazionale presso il Ministero dell'Ambiente, come parte delle procedure del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

### **Adeguamento Strutturale dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino**

#### ***Tipologia di Lavori e Soluzioni Prospettate***

L'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci, gestito in concessione da Aeroporti di Roma spa (ADR Spa), ha presentato un masterplan previsionale fino al 2030, che rappresenta una continuazione naturale del percorso di sviluppo infrastrutturale già avviato e pianificato fino al 2044, approvato tecnicamente dall'ENAC il 20/10/2015. Il masterplan fino al 2030 ha subito un'interruzione nella Valutazione di Impatto Ambientale nel 2020 con il Decreto Ministeriale 179/2020, ma risulta approvato dall'ENAC nel 2020.

Il masterplan prevede varie fasi attuative, tra cui la realizzazione di una quarta pista con relative vie di rullaggio e bretelle di uscita rapida, piazzali per gli aeromobili in posizioni est e la costruzione di un nuovo terminal a est. Attualmente, l'Aeroporto Leonardo da Vinci gestisce oltre 40 milioni di

passaggeri all'anno, rendendolo il primo aeroporto italiano per numero di passeggeri e il secondo dopo Malpensa. Inoltre, gestisce oltre 184.000 tonnellate di merci.

L'upgrade infrastrutturale previsto implementerà le strutture circostanti, compresi i collegamenti alla rete viaria da e per Roma e Fiumicino, incluso il miglioramento della Via dell'Aeroporto per il collegamento diretto con il Municipio X, oltre a nuovi collegamenti infrastrutturali.

#### ***Fasi e Livelli di Attuazione***

Nel 2021 è stato avviato un nuovo masterplan fino al 2046, che prevede la realizzazione della quarta pista e del terminal est, con un investimento stimato di circa 8 miliardi di euro. Le previsioni di ampliamento dell'aeroporto continueranno a essere implementate secondo le fasi stabilite dal masterplan.

## 16 VERIFICHE E ATTESTAZIONI

### 16.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7a

*Attestazione di assenza di aree gravate da usi civici.*

#### 16.1.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7a

È stata integrata la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, è stato integrato il paragrafo 5.2 – VERIFICA DI CONFORMITÀ CON IL PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE (PTPR). Nel dettaglio, in tutto il territorio del Comune di Fiumicino non sono presenti gravami di usi civici, come si evince dal verbale della Conferenza di Servizi per “l'accertamento del gravame degli Usi Civici nel territorio del comune di Fiumicino” con prot.n. 32217 del 29/05/2003, pubblicato nella sezione “Pianificazione e governo del Territorio” - Amministrazione Trasparente del sito del Comune di Fiumicino (in appendice alla relazione paesaggistica) e come ulteriormente evidente dalla Tavola B del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale approvato con DGR n. 5/2021 e ss.mm.ii. Si rimanda ai documenti specifici sopra indicati per maggiori dettagli.

### 16.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7b

Parere della commissione di riserva del litorale romano con riguardo al rapporto dell'intervento del porto con le aree di riserva e con particolare riguardo al progetto di ripascimento della riserva di Macchiagrande

#### 16.2.1 RISCANTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 7b

Si rappresenta che la Commissione di Riserva non rientra tra gli enti che sono stati chiamati ai sensi dell'art. 24 co. 3 del Dlgs 152/06 e s.m.i ad esprimersi entro 30 gg dalla data di comunicazione della procedibilità istanza e pubblicazione della documentazione (17/11/2023); è stato invece rilasciato, entro tale termine, da parte del Comune di Fiumicino in qualità di Ente Gestore della RNS Litorale Romano, il sentito di cui all'art. 5 co. 7 del DPR 357/97 così come espressamente richiesto nella comunicazione della procedibilità istanza e pubblicazione della documentazione. Per la pronuncia del sentito è stata anche verificata la coerenza dell'intervento, con particolare riguardo al progetto di ripascimento e di rinaturalizzazione della porzione di arenile dell'oasi di Macchiagrande, con gli obiettivi dell'area protetta e le disposizioni del PdG.

Il parere della Commissione di Riserva sarà quindi acquisito a valle della procedura di VIA, in sede di Conferenza di servizi che sarà indetta sul PFTE - qualora valutato favorevolmente nella procedura di VIA - così come integrato/adequato al fine di recepire le eventuali condizioni che saranno riportate nel provvedimento.

È stata integrata di conseguenza la “RELAZIONE PAESAGGISTICA - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01”, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente versione 00, dove, in **rosso**, al paragrafo “5.12.2 – AREE NATURALI PROTETTE” e successivi sottoparagrafi e nello “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-01” al paragrafo 5.1.3 – AREE NATURALI SOGGETTE A TUTELA” e successivi sottoparagrafi, con ulteriore inserimento di stralci di cartografie della tavola TAV\_8\_SI\_Ambiti\_UdG\_AT del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

Dall'analisi è emerso che l'area di progetto risulta conforme e compatibile con le previsioni assunte.

## 17 APPROFONDIMENTI PROGETTUALI E OPERE COMPENSATIVE

### 17.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8a

*Sulla base del quadro conoscitivo e valutativo richiesto ai punti precedenti si richiede una revisione progettuale che integri maggiormente il progetto nel contesto:*

- a. *Dovrà essere fornito un progetto alternativo delle connessioni funzionali e visive, agli spazi e alle attrezzature per la fruizione pedonale, ciclabile e carrabile, sia con riguardo agli elementi storici presenti nell'area, faro e bilancioni, che con riguardo al rapporto tra il progetto e tutto il comparto urbano preesistente. A questo proposito dovrà essere fornito almeno un progetto alternativo relativo oltre alla "cortina verde" prevista anche alle attrezzature di connessione e mobilità, creando dei diretti "cannocchiali prospettici" che consentano la percezione del mare, anche dalla preesistente viabilità del lungomare della salute e di via del faro;*

#### 17.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8a

Tenuto conto di quanto riportato in premessa, si evidenzia come il progetto presentato, sulla base dei puntuali raffronti e delle procedure espletate, rappresenta la migliore ottimizzazione e adeguamento al contesto del progetto approvato in quanto l'ipotesi progettuale in variante confluita nel PFTE presentato ha raggiunto linee di sviluppo complessivamente e significativamente meno incidenti sul piano territoriale, ambientale e paesaggistico del progetto originario attualmente assentito dalla concessione in essere che, ad esempio, prevede la realizzazione anche di una significativa porzione di edifici residenziali e di volumetrie idonee a determinare un impatto certamente più significativo rispetto a quello che si produrrebbe mediante il progetto in variante. Non di minore importanza, l'implementazione di un parco verde urbano di dimensione significativa a completa disposizione del pubblico, dotato di percorsi pedonali e ciclabili, e caratterizzato da specie vegetali coerenti con il contesto ecologico del litorale laziale, rappresenti la più forte e migliore rigenerazione urbana che, proprio grazie alla sua permeabilità, possa ricoprire la duplice funzione di facilitazione dell'inserimento organico del progetto e allo stesso tempo elemento di transizione tra città e porto capace di valorizzare il contesto paesaggistico e naturalistico dell'area. In accordo a questa visione, il progetto del parco verde è proprio l'elemento che permette la ricucitura degli ambiti urbani e strumento di valorizzazione del tessuto urbano esistente che, come avvenuto in altre città, possa innescare un processo di riqualificazione (sociale e immobiliare) delle aree urbane circostanti.

Si rimanda all'elaborato di seguito indicato la trattazione e la visualizzazione di dettaglio del concetto sinteticamente sopra riportato:

- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-05\_00-Dossier Progetti Alternativi: dossier illustrativo che mette a confronto le caratteristiche dei progetti previsti per l'area oggetto di studio, prendendo a riferimento il "Progetto in Concessione" come progetto alternativo.

### 17.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8b

*Sulla base del quadro conoscitivo e valutativo richiesto ai punti precedenti si richiede una revisione progettuale che integri maggiormente il progetto nel contesto:*

- b. *Considerato che tutte le opere, risultano localizzate in aree vincolate e pertanto, devono ottenere l'autorizzazione paesaggistica, si chiede di verificare la documentazione presentata, con riguardo agli aspetti architettonici, formali, tipologici e materici, prevedendo schede di approfondimento per ciascuna tipologia di opere che ne faciliti l'analisi ed eventuale*

*valutazione, con piante prospetti e sezioni, anche paesaggistiche, in scala appropriata che consentano di verificare la portata delle opere. Dovranno essere presentati render a supporto delle scelte progettuali.*

*Si segnala, con riferimento alle funzioni che non sono strettamente ricollegabili alle funzioni portuali, che dovrà essere attentamente argomentata, approfondita e giustificata ciascun edificio o struttura, che inoltre, dovrà essere verificata l'eventuale delocalizzazione dei medesimi al di fuori delle aree di progetto ovvero dopo avere considerato eventuali alternative localizzative evidenziare le ragioni di una localizzazione all'interno dell'ambito di intervento;*

### 17.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8b

Le integrazioni richieste sono riportate nei seguenti elaborati:

- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-06\_00-Scheda Approfondimento Edifici\_Bilancioni
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-07\_00-Scheda Approfondimento Edifici\_Accosto Crocieristico
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-08\_00-Scheda Approfondimento Edifici\_Circular Building
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-09\_00-Scheda Approfondimento Edifici\_Hotel e Apparthotel
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-10\_00-Scheda Approfondimento Edifici\_Community Hub
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-11\_00-Scheda Approfondimento Edifici\_Cantieri Navali
- P0031150-D-0-MP00-AR-REL-12\_00-Scheda Approfondimento Edifici\_Servizi alla Marina

Le "schede di approfondimento" riportano per ogni edificio: descrizione tecnica, tabella superfici e volumi, indicazioni sui materiali, piante, sezioni, prospetti e immagini di progetto.

### 17.3 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8c

*Sulla base del quadro conoscitivo e valutativo richiesto ai punti precedenti si richiede una revisione progettuale che integri maggiormente il progetto nel contesto:*

- c. Si chiede di fornire il quadro di tutte le opere a rete (trasporto di energia, fognature, strade, ecc.) necessarie alla realizzazione e alla messa in esercizio del porto;*

#### 17.3.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8c

Il progetto consegnato esamina nel dettaglio le seguenti opere lineari o a rete necessarie alla messa in esercizio del porto:

- adeguamento di Via del Faro, nella porzione che va dalla sua estremità più meridionale fino a Largo Giovanni Falcone (escluso), in quanto essa rappresenta l'asse viario principale a servizio del traffico veicolare del porto e da essa si staccano le diramazioni che danno accesso alle diverse funzioni del progetto;
- realizzazione della rete di Fognatura in fregio alla stessa Via del Faro, necessaria a confermare l'ottemperanza al principio dell'invarianza idraulica.

Nell'ambito di codeste risposte alle richieste di integrazione è stato inoltre studiato a livello di fattibilità preliminare il tracciato della linea di media tensione che partendo dalla cabina Terna posta in prossimità dell'incrocio tra Via del Faro con Via Coni Zugna, arriva alla cabina di trasformazione MT/BT posta all'interno dell'area in concessione (si veda il paragrafo §1.3 Richiesta di integrazione 1.3 di questo documento).

Le restanti opere a rete necessarie alla messa in esercizio del porto sono rappresentate da opere di adduzione idraulica e cavi di trasmissione dati, la cui realizzazione è ipotizzata anch'essa in fregio a Via del Faro nel tratto da adeguare e da realizzarsi contestualmente alle opere già sopra indicate, per quanto con le modalità che saranno stabilite in ambito di conferenza dei servizi con i soggetti gestori delle suddette utenze.

Una planimetria con l'indicazione delle opere opere lineari o a rete necessarie alla messa in esercizio del porto è riportata nell'immagine seguente.



#### 17.4 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8d

*Sulla base del quadro conoscitivo e valutativo richiesto ai punti precedenti si richiede una revisione progettuale che integri maggiormente il progetto nel contesto:*

- d. *Dovrà essere previsto e presentato il progetto di recupero delle frange urbane poste in prossimità dell'area di intervento e alla riconnessione dell'intervento con l'entroterra e con la viabilità lungofiume (Passo della Sentinella) a titolo compensativo.*

#### **17.4.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 8d**

I rapporti del progetto con il contesto sia infrastrutturale sia edilizio in termini di interventi di miglioramento e compensazione sono regolati dall'Accordo Procedimentale siglato ad agosto 2023 tra Soggetto Attuatore e Soggetto Esecutore.

Tale accordo prende a riferimento la Convenzione Urbanistica che il Comune di Fiumicino ha sottoscritto con il precedente concessionario Iniziative Portuali s.r.l a marzo 2010, da un lato confermando la modalità di valutazione degli oneri a scomputo (art.6 - "Oneri di urbanizzazione a scomputo") e l'importo degli interventi da realizzare a carico del Soggetto Esecutore a titolo di contributo straordinario (art.7 - "Contributo Straordinario") e dall'altro rimandando l'identificazione degli interventi stessi alla revisione della Convenzione Urbanistica stessa, a valle del processo approvativo della Variante progettuale al progetto posto a base della Concessione.

Il Soggetto Attuatore per tramite del Soggetto Esecutore è quindi impegnato formalmente a finanziare interamente o parzialmente ed eventualmente prendendosi carico della relativa progettazione ed esecuzione, gli interventi che saranno identificati preliminarmente alla revisione e finalizzazione dei titoli concessori, nel quadro indicato dall'Accordo Procedimentale e secondo le procedure di legge.

## 18 ASPETTI ARCHEOLOGICI

### 18.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9a

Si chiede di integrare l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE10100", RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE AI FINI DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VERIFICA PRELIMINARE DELL'IMPATTO ARCHEOLOGICO (VPIA)":

- a. *rielaborando la documentazione archeologica, conformemente alle Linee guida approvate con DPCM del 14 febbraio 2022, (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), completa del template GIS, ai sensi dell'art. 1, c. 2 dell'Allegato I. 8 al D.Lgs. 36/2023;*

#### 18.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9a

È stato integrato l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE-10\_01 – VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA)" conformemente alle Linee guida approvate con DPCM del 14 febbraio 2022, (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), completa del template GIS, ai sensi dell'art. 1, c. 2 dell'Allegato I. 8 al D.Lgs. 36/2023. Si rimanda all'elaborato per maggiori dettagli.

### 18.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9b

Si chiede di integrare l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE10100", RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE AI FINI DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VERIFICA PRELIMINARE DELL'IMPATTO ARCHEOLOGICO (VPIA)":

- b. *estendendo l'ambito di indagine per la valutazione del rischio in considerazione di tutte le Infrastrutture di progetto (strade in primis, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento.*

#### 18.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9b

È stato integrato l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE-10\_01 – VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA)" ed è stato esteso l'ambito di indagine ma si fa presente che non sono previste infrastrutture di progetto esterne all'area portuale. Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato di dettaglio.

## RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, CAMBIAMENTI CLIMATICI, TRANSIZIONE ENERGETICA E SOSTENIBILITÀ, PARCHI DELLA REGIONE LAZIO

## 19 BIODIVERSITÀ

### 19.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1

*In merito agli aspetti di biodiversità si richiama la nota dell'Area competente del 11/03/2024 prot.334290 e si riporta in sintesi quanto segue: [...] si ritiene quindi necessario che la proposta di valutazione in fase di Screening del progetto relativo al Porto turistico-crociéristico sia assoggettata a Valutazione appropriata, implementando pertanto il documento "STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE - RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE P0031150-D-0- MP00-AM-REL-20\_00" con le valutazioni riguardanti la ZSC IT6030024 Isola Sacra, la ZPS IT6030026 Lago di Traiano e la ZSC IT6000010 Secche di Tor Paterno, oltre a quanto riferito alla ZSC IT6030023 Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto, per via della potenzialità di interferenza presente. approfondimento, visto che le opere di dragaggio (quotate a oltre 3,1 milioni di mc) e di ricomposizione dei fondali generano rilevanti movimenti sabbiosi e dispersioni sommerse che possono interessare aree ampie.*

#### 19.1.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 1

Tenendo presente quanto in premessa, al fine di rispondere compiutamente alla richiesta, è stata integrata la documentazione prodotta. Per permettere una immediata lettura di tali integrazioni, nella documentazione, in **rosso**, sono state evidenziate e indicate le modifiche operate rispetto alle precedenti versioni. Sul tema specifico di cui alla richiesta di integrazione è implementata nella documentazione Doc. No. P0031150-D-0- MP00-AM-REL-20\_00 "STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE - RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE". Lo studio è stato implementato tenendo in considerazione le valutazioni specifiche elaborate e approfondite nella relazione No. "P0031150-D-0-MP00-AM-REL-19-01 - VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE - VALUTAZIONE APPROPRIATA" relative al porto turistico- crociéristico di Isola Sacra.

Si rimanda al documento per maggiori dettagli.

---

## 20 COMPONENTI GEOLOGICHE

### 20.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2

*Per le componenti geologiche l'Area Tutela del Territorio con nota del 06/03/2024 prot.316121 rappresenta che ai fini della compatibilità geomorfologica ai sensi dell'art. 89 DPR 380/2001 per lo Strumento Urbanistico dovrà essere prodotta specifica documentazione geologica e vegetazionale, redatta in ottemperanza della DGR 2649/1999e ss.mm.ii., evidenziando le aree in Variante; detta integrazione dovrà essere raccolta in una cartella dedicata, in modo da consentire una rapida consultazione.*

#### 20.1.1 RISCOントRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2

Ai fini della compatibilità geomorfologica ai sensi dell'art. 89 DPR 380/2001 per lo Strumento Urbanistico è stata prodotta specifica documentazione geologica e vegetazionale, redatta in ottemperanza della DGR 2649/1999e ss.mm.ii., evidenziando le aree in Variante.

Si rimanda al documento P0031150-D-0-MP00-GI-REL-10\_01 RELAZIONE DI COMPATIBILITA' AI SENSI DELLA DGR 2649/1999.

---

## 21 COMPONENTI IDRAULICHE

### 21.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3

*Per le componenti idrauliche l'Area Vigilanza e Bacini Idrografici con prot.295094 del 01/03/2024 precisa che è chiamata ad esprimere, in fase successiva, ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 53/98, il prescritto parere idraulico di competenza sui progetti che interferiscono con le aste principali dei bacini idrografici di interesse regionale, individuati con D.G.R. n. 5079 del 12.10.1999, quali, tra gli altri, il Fiume Tevere.*

#### 21.1.1 RIPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3

Il suddetto parere di competenza, relativo a quanto disposto dai R.D. 523/1904 e R.D. 368/1904, e secondo quanto previsto dalla L.R.53/98, verrà richiesto dal proponente nella successiva fase progettuale alla Direzione Direzione regionale lavori pubblici, stazione unica appalti, risorse idriche e difesa del suolo, sezione Area Vigilanza e Bacini Idrografici.

---

## 22 AREA CACCIA E PESCA

### 22.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4

*L'Area Caccia e Pesca con nota del 04/03/2024 prot.297227 coinvolge la Commissione Consultiva Locale per la Pesca e l'acquacoltura di Roma ai fini del rilascio del parere della Commissione Consultiva Locale per la Pesca e l'acquacoltura di Roma, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del D.M. 173/2016.*

#### 22.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 4

Il Soggetto Attuatore prende atto del coinvolgimento della Commissione Consultiva Locale per la Pesca e l'acquacoltura di Roma da parte dell'Area Caccia e Pesca della Regione Lazio con nota del 04/03/2024 prot.297227 ai fini del rilascio del parere della Commissione Consultiva Locale per la Pesca e l'acquacoltura di Roma, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del D.M. 173/2016 e si rende disponibile per le necessarie interlocuzioni, integrazioni e condivisione di informazioni sul progetto.