



GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

.....

ESTRAITTO DAL PROCEEDO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 07/03/2006

=====

ADDI' 07/03/2006 NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, VIA DELLA
PESANA 1301 ROMA, SI E' RUNITA LA GIUNTA REGIONALE COSI' COMPOSTA:

MARRAZZO	Pietro	Presidente Vice	DE ANGELIS	Francesco	Assessore
POMPII	Massimo	Presidente	DI STEFANO	Marco	"
ASTORRE	Bruno	Assessore	MANDARELLI	Alessandra	"
BATTAGLIA	Augusto	"	MICHELANGELE	Mario	"
BONELLI	Angelo	"	NIERI	Inigi	"
BRACHETTI	Rogino	"	RANUCCI	Raffaele	"
CIANI	Fabio	"	RODANO	Giulia	"
COSTA	Silvia	"	TIBALDI VALENTINI	Alessandra Daniela	" "

ASSISTE IL SEGRETARIO: Domenico Antonio CUZZUPI

***** CMISSIS

ASSENTI: Marrazzo - Battaglia - Brachetti - Di Stefano - Valentini

DELIBERAZIONE N. 123

Oggetto:

Approvazione della Variante al Piano regolatore del Porto
Commerciale di Gaeta.



123 - 7 MAR. 2006

lu

Oggetto: Approvazione della Variante al Piano Regolatore del Porto Commerciale di Gaeta.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore ai Lavori Pubblici e Politica della Casa

VISTA la legge 28 gennaio 1994 n° 84 recante "Riordino della legislazione in materia portuale";

PRESO ATTO

- ▶ che l'art. 5, comma 3 della citata legge reca: " omissis ... il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici omissis....";
- ▶ che il comma 4 dello stesso articolo della citata legge reca "Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.";
- ▶ che il porto di Gaeta è inserito nella seconda categoria prima classe ai sensi del DM 5/5/72;

CONSIDERATO che con Decreto n. 672 del 7.04.2003 emesso dal Ministero delle Infrastrutture è stata estesa la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Civitavecchia al Porto di Gaeta;

VISTA la nota prot. 11260/05 dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta, che chiede a questa Regione l'approvazione della Variante al Piano regolatore Portuale del Porto commerciale di Gaeta;

VISTA la delibera del Comune di Gaeta n° 75 del 23/7/1999 che esprime parere favorevole, ai fini dell'approvazione da parte dell'autorità competente, al progetto di variante al Piano Regolatore del Porto commerciale di Gaeta;

VISTA la delibera n. 67 del 27.05.2005 di adozione della variante al piano regolatore portuale di Gaeta da parte del Comitato portuale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta;

VISTO il parere favorevole con osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici reso con voto n. 68 del 5/05/2000, allegato alla presente delibera di cui costituisce parte integrante quale allegato A;

VISTA la determinazione n° 114 del 10/02/2003 del Direttore del Dipartimento Territorio con la quale è stato approvato il parere favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni, espresso con l'istruttoria della competente Area Valutazione Impatto Ambientale del 20/01/2003, allegato alla presente delibera di cui costituisce parte integrante quale allegato B;

CONSIDERATO che la sopracitata determinazione è stata inoltrata, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986, per il giudizio di compatibilità ambientale al Ministro dell'Ambiente;

VISTO il DEC/DSA/2005/0749 del 19/07/2005 con il quale il Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali esprime giudizio positivo circa la compatibilità ambientale con la condizione che si ottemperi ad alcune prescrizioni, allegato alla presente delibera di cui costituisce parte integrante quale allegato C;

lu

123 - 7 MAR. 2006
lu

123 - 7 MAR. 2006 *llp*

VISTO il Regolamento regionale 1/2002 ed in particolare l'art. 65 che demanda alla Giunta Regionale l'adozione di deliberazioni per lo svolgimento dell'attività di pianificazione territoriale, generale e settoriale;

VISTO il progetto di Variante al Piano Regolatore del Porto di Gaeta, trasmesso dall'Autorità Portuale di Civitavecchia - Fiumicino- Gaeta con nota 11260/05;

RITENUTO, di dover identificare il Porto di Gaeta come porto commerciale adatto a ricevere le tipologie di trasporto utili e compatibili per il suo sviluppo, sia come traffico crocieristico che come traffico di merci pulite (ortofrutta, laminati etc.), in un idoneo rapporto percentuale ed in correlazione con le potenzialità turistiche locali, l'esigenza del M.O.F. e delle aziende del territorio di aprire nuove ipotesi logistiche;

RITENUTO infine di condividere tutte le osservazioni, raccomandazioni, prescrizioni e condizioni sopraccitate;

All'unanimità

DELIBERA

di approvare la Variante al Piano Regolatore Portuale del porto commerciale di Gaeta con le osservazioni, raccomandazioni, prescrizioni e condizioni contenute nei pareri citati nelle premesse che costituiscono parte integrante del presente provvedimento quali allegati A, B, C.

Il progetto è vistato dal Dirigente dell'Arca Porti ed Approdi nei seguenti elaborati:

- Tav. 1 - Inquadramento comprensoriale (Dicembre 98)
- Tav. 2 - Inquadramento comunale (Dicembre 98)
- Tav. 3 - Planimetria stato attuale (Dicembre 98)
- Tav. 4 - Planimetria schematica collegamenti viari e ferroviari (Dicembre 98)
- Tav. 5 - Planimetria del P.R. Portuale e P.R.G. dell'arca industriale (Dicembre 98)
- Tav. 6 - Planimetria generale delle infrastrutture, viabilità e collegamenti ferroviari (Dicembre 98)
- Tav. 7 - Planimetria del progetto di ampliamento delle banchine e del pontile (Dicembre 98)
- Tav. 8 - Planimetria di zonizzazione (Dicembre 98)
- Tav. 9 - Piano di assetto in prima fase comparto "A" (Dicembre 98)
- Tav. 10 - Planimetria batimetria del Golfo di Gaeta (Dicembre 98)
- Documento di sicurezza inerente la valutazione del rischio della realtà operativa (Dicembre 98)
- Relazione generale (Dicembre 98)
- Norme tecniche di attuazione (Dicembre 98)
- Relazione non tecnica

Elaborati grafici e allegati tecnici con i quali sono state recepite le prescrizioni del Consiglio Superiore dei LL.PP., espresse con voto N°68 del 05/05/2000:

- Tav. 1 - Area Portuale di Gaeta - Planimetria generale dell'intervento (Marzo 2002);
- Tav. 2 - Porto Commerciale di Gaeta - Planimetria generale delle infrastrutture, viabilità e collegamenti ferroviari (Marzo 2002);
- Tav. 3 - Planimetria Stralci Funzionali (Marzo 2002);
- Tav. 4 - Paratia di pali accostati sezioni tipo e piante (Marzo 2002);
- Tav. 5 - Vasca di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi dei fondali del porto di Gaeta (Marzo 2002);
- Tav. 6 - Informazioni programmatiche relative a: tempi di esecuzione, finanziamenti e autorizzazioni (Marzo 2002);

123 - 7 MAR 2006

ly

Tav. 7 - Il sistema infrastrutturale dell'entroterra e i flussi di traffico ex ante ed ex post (Marzo 2002);

Tav. 8 - Studio del verde e delle piantumazioni relative alla zona del porto (Marzo 2002);

Tav. 9 - Caratterizzazione meccanica e chimica dei fondali (Marzo 2002);

Relazione per le integrazioni del Consiglio Superiore dei LL.PP. (Marzo 2002);

Allegato Tecnico 1

Allegato Tecnico 2

Voto n. 68 del 5.05.2000 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. All. A

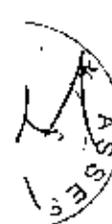
Determinazione n° 114 del 10/02/2003 del Direttore del Dipartimento Territorio. All B;

Decreto n. 749 del 19/07/2005 del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali. All C.

Di pubblicare la presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.

IL VICE PRESIDENTE: F.to Massimo POMPILI

IL SEGRETARIO: F.to Domenico Antonio CUZZUPI



ly



Consiglio Superiore

DEI

LAVORI PUBBLICI

ASSEMBLEA GENERALE

ALLEGATO

A

ALLA DELIBERAZIONE DEL COMITATO PERSONALE

N° 123 DEL 7 MAR. 2005

lu

Adunanza del - 5 MAG. 2000

N° del Protocollo 68

PORTO DI GAETA - VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE
LATINA

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota del 15.2.2000 n. 659/1218 con la quale la Direzione Generale delle O.C.M.M. ha richiesto il parere nell'affare in oggetto;

ESAMINATI gli atti;

UDIITA la Commissione Relatrice: (BARONCINI, ROSSI, BRACCHI, TATO', FERRANTE, ANTONELLI, ALBENZIO, PIRODDI, STURA).

COPIA CONFORME



P R E M E S S A

Con nota del 15.2.2000 prot. n° 659/1218 la Direzione Generale per le Opere Marittime ha trasmesso a questo Consiglio Superiore dei LL.PP. per esame e parere la variante al P.R.P. del porto di Gaeta presentato dalla Capitaneria di Porto.

Il Porto di Gaeta era originariamente classificato come porto di prima categoria, per le sue preminenti caratteristiche di base militare e di approdo di rifugio, ai sensi del Regio Decreto 2 Aprile 1885 n. 3095, e rientrava nella 2a categoria, 4a classe per le sue funzioni commerciali.

A seguito del notevole sviluppo registrato nei traffici commerciali negli anni successivi, che ha reso preminente la funzione mercantile rispetto a quella militare e di rifugio, il porto di Gaeta è stato riclassificato nell'ambito della 2a categoria (porti a prevalente carattere commerciale) la classe con Decreto Ministeriale datato 5 Maggio 1972.

Ai sensi della Legge di riordino della legislazione in materia portuale, n. 84/1994, in base alla classificazione, in essa riportata, il porto di Gaeta potrebbe essere considerato di categoria 2a, classe 3a.

Il Piano Regolatore Portuale attualmente in vigore è quello approvato il 27 Agosto 1969 con Decreto Ministeriale n.7005.

Esso prevedeva sostanzialmente:

- la costruzione di un molo sopraflutto parzialmente banchinato, articolato su 4 bracci successivi con andamento convergente verso sud (della lunghezza complessiva di 1090 metri lineari);
- un molo sottoflutto rettilineo lungo 500 metri;
- un bacino interno ai due moli suddetti scavato a -10 metri;
- un banchinamento di riva interno al bacino per uno sviluppo complessivo di ml. 180+500, con sistemazione dei piazzali e costruzione di fabbricati;
- la realizzazione di tre scali di alaggio;
- l'esecuzione di un piano ferroviario.

La necessità di adeguare il Piano Regolatore portuale del 1959 è stata avvertita già a distanza di pochi anni dalla sua approvazione.

La configurazione di quel progetto risultò ben presto inadeguata per una serie di motivi, tra i quali vanno citati:

- l'onerosità e difficoltà di realizzazione delle opere, soprattutto per la presenza di una zona di tranquillità della rada;
- la commistione, nel bacino, tra attività cantieristiche, mercantili e pescherecce;
- la collocazione della banchina commerciale a ridosso del nucleo urbano e con ridottissimi spazi a terra;
- in conseguenza di quanto sopra, l'impossibilità di accessi al porto svincolati dal traffico urbano.

Per tali motivi il Piano originario del 1959 è stato modificato in varie riprese a seguito della realizzazione di progetti esecutivi di opere marittime, prima a cura del Comune e poi dello Stato, che hanno costituito varianti tecniche al Piano stesso.

Le varianti in oggetto sono state le seguenti:

- ♦ Allungamento del primo braccio del molo sopraflutto da metri 220 a metri 350 (a cura del Comune): voto C.S. dei LL.PP. del 26 luglio 1967;
- ♦ banchinamento di un tratto del primo braccio del molo sopraflutto con imbonimento per la creazione di piazzali (il primo embrione dello sporgente Salvo D'Acquisto, a cura del Comune): voto C.S. dei LL.PP. del 25 Ottobre 1972;
- ♦ banchinamento di un ulteriore tratto del primo braccio del molo sopraflutto (a cura dello Stato): voti C.S. dei LL.PP. dell'8 Ottobre 1975 e del 19 Ottobre 1977;

Tali varianti sono state realizzate in armonia con le proposte di sistemazione portuale portate avanti nel corso degli anni.

Infatti, già il PRG Comunale del 1973 comprendeva un assetto portuale totalmente innovativo e comunque traslato verso l'area oggetto dell'attuale previsione.

Nello stesso periodo, uno studio dell'Unione Regionale delle Camere di Commercio (Prospettive del Porto di Gaeta, pubblicato a Roma nel 1975) individuava con precisione le capacità di traffico e le destinazioni funzionali dello scalo. Subito dopo (1975) il Genio Civile OO.MM. elaborava una proposta di variante al P.R. che

subiva ulteriori aggiornamenti nel 1976 e nel 1979. Il progetto, risentendo del generale sviluppo dei traffici degli anni '70, prevedeva un elevato impegno tecnico-finanziario per imbonimenti, per estensione di banchine e per la diga foranea.

Questo Consiglio Superiore, con voto 403/1981, ritenne necessario un ulteriore approfondimento dello studio, soprattutto sotto il profilo delle prospettive dei traffici e della giustificazione del notevole costo di realizzazione prevedibile. Intanto, riconoscendo la necessità e l'urgenza di un primo assetto dello scalo secondo la nuova impostazione, approvava lo sporgente previsto a nord del progetto e la relativa banchina di riva, limitatamente ai primi 130 metri. Detto molo è stato realizzato nei primi anni '80 e costituisce l'unico attracco operativo attuale, mentre la banchina di riva risulta realizzata per una lunghezza di 130 metri.

La realizzazione di tali opere, lo spostamento delle attività mercantili nella parte nord e gli interventi operati nella parte sud da operatori privati (in genere cantieri) hanno determinato il mutamento radicale della stessa linea di costa, che non trova oggi alcuna corrispondenza con l'assetto del P.R. del 1959.

Il Porto Commerciale di Gaeta si fonda attualmente sul Molo Salvo d'Acquisto e sulla adiacente banchina di riva nonché sui terrapieni ad essi retrostanti.

I dati essenziali che caratterizzano le infrastrutture attualmente disponibili riguardano nell'insieme:

- n. 3 accosti totali su fondale di circa -7,50 metri;
- uno sviluppo lineare di banchine operative inferiore a 400 ml;
- una superficie esistente ad oggi di piazzali a tergo delle banchine pari e circa 11.500 mq;
- area attrezzata di circa mq 10.000 per movimentazione e sosta merci refrigerate;
- industrie di trasformazioni;
- magazzini refrigeranti prodotti ittici;
- magazzini a temperatura controllata;
- grossi impianti di conservazione nel comprensorio.

Gli accosti operativi disponibili sul lato Sud del Molo Salvo d'Acquisto sono equipaggiati con 4 gru mobili da 30 tonnellate e da una gru mobile da 50 tonnellate, che

si prestano ad effettuare le operazioni di sbarco/imbarco alle navi sia con benna (per i materiali alla rinfusa) che con gancio (per i carichi generali).

Nella relazione di accompagnamento si fa rilevare la presenza consolidata di traffico di merci secche (prevalentemente carbone, ghiaie, caolino, fosfati, cereali, coke) nonché di legnami in tronchi, di merci generali come cellulosa, prodotti alimentari congelati e ortofruticoli.

Secondo i dati disponibili 1990-97 sui quantitativi di traffico si evince la presenza di una crescita moderata ma costante dei flussi di sbarco (con l'eccezione del 1996) che ha portato ad un traffico di oltre 650.000 tonnellate nel 1997, mentre si è in presenza di una sostanziale stazionarietà dei flussi di imbarco, attestata, dal 1995 al 1997 intorno alle 170.000 tonnellate annue.

Inoltre nel comprensorio Sud Pontino si riscontrano, effettivamente, una serie di condizioni assai favorevoli che spingono nella direzione del potenziamento del Porto Commerciale di Gaeta. Tra queste condizioni si possono annoverare:

1. la presenza di un numero cospicuo di imprese che operano nei comprensori di Latina e di Frosinone;
2. l'esistenza a Fondi, a soli 17 Km dal Porto di Gaeta, di un mercato ortofruticolo al quale affluiscono le produzioni agricole provenienti dai tradizionali serbatoi agro-alimentari del Centro-Sud e Sud Italia ed anche dal Mediterraneo Ovest, per il successivo inoltre sui mercati nazionali e, in prospettiva, europei;
3. l'interesse di un numero rilevante di operatori del settore (importatori e distributori) ad approvvigionarsi presso i mercati emergenti sia nazionali che esteri;
4. il forte sviluppo previsto per il mercato alimentare a livello nazionale ed europeo, collegato alla tendenza a spostare quote di traffico sul cabotaggio (corridoio marittimo tirrenico), per motivi sia di costi, sia di congestionamento stradale, sia di tutela ambientale.

LA VARIANTE

Rispetto all'attuale configurazione del Porto Commerciale di Gaeta, con la variante, si andranno ad aggiungere (attraverso un'opera di imbonimento sul lato Nord del Molo Saivo d'Acquisto esistente), banchine per maggiori attracchi ed aree

retrostanti per la sosta e la movimentazione delle merci. La previsione progettuale si inquadra nell'indirizzo programmatico approvato dalla Regione Lazio (Piano di Coordinamento dei Porti regionali del 1998) del quale propone alcuni adeguamenti funzionali rispetto allo schema approvato.

Tale soluzione abbandona decisamente l'antica proposta del P.R. Portuale del 1959 (che vedeva nella realizzazione di due lunghi bracci gli assi portanti della pianificazione), conformandosi con gli orientamenti regionali in un quadro di una maggiore sensibilità della salvaguardia ambientale.

Nell'ambito del Porto Commerciale, il progetto di variante prevede la disponibilità di diversi terminali distinti da un punto di vista tipologico e funzionale, ma integrati tra di loro sia riguardo all'uso delle aree a terra, che degli accosti operativi. Essi sono:

- Terminale specializzato per i prodotti alimentari, attestato sulla banchina di riva;
- Terminale per merci generali su traghetti, con accosti in testata dello sporgente Salvo d'Acquisto;
- Terminale per merci in colli-unitizzate, attestato sul lato Sud e Nord dello Sporgente Salvo d'Acquisto;
- Terminale per traffico di merci generali, con particolare predilezione per prodotti refrigerati, attestato nell'area di imbonimento (cosiddetto Piazzale Nord con darsene).

In particolare:

- ♦ Banchina di riva (dallo Sporgente Nord Salvo d'Acquisto alla darsena natanti C.P. - Finanza - VV.FF- Carabinieri - Polizia di Stato).

Presenta una lunghezza totale di accosto di c/a ml 260 con un pontile di movimentazione delle merci di circa mq 25.000. Tale banchina è dedicata al traffico di merci generali su navi traghetto ed unità reefer.

- ♦ Sporgente Salvo d'Acquisto

Presenta una lunghezza totale di accosto di c/a ml 580 (di cui 300 sul lato Sud, 100 in testa e 180 sul lato Nord). E' dotato di aree operative per la movimentazione delle merci per circa mq 30.000. Lo Sporgente Nord potrà essere utilizzato

prevalentemente per attività di sbarco-imbarco su unità convenzionali, traghetti e navi rinfuse di dimensioni medie.

- ◆ Piazzale nord (da realizzare con una colonnata a fianco dello Sporgente Nord attraverso la soluzione che prevede una darsena per l'attracco contemporaneo di due navi con scarico, per entrambi, sia in testa che da un lato)

Questa nuova banchina prevista dal presente Piano, in sostanziale attuazione con le previsioni del Piano Preliminare di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio - Anno 1998 - presenta una lunghezza totale di accosto di c/a ml 570 (ml 120 + 180 riguardanti i due lati propri della darsena da sommare a ml 270 c/a della testata a mare) con aree operative per la movimentazione delle merci per circa mq 60.000. Anche questa banchina è dedicata al traffico di merci generali (con una particolare predilezione per i prodotti refrigerati).

E' previsto un prolungamento nella zona a confine con i cantieri navali come da planimetria di progetto.

- ◆ Area attrezzata movimento e sosta merci

Tale "zarea", pari a c/a mq 40.000, prevista per ospitare fondamentalmente infrastrutture avanzate a temperatura controllata e aree di movimentazione e sosta.

- ◆ Aree per servizi comuni all'intero Porto Commerciale di circa mq 30.000 di superficie.

Tali servizi comprendono: - Vigili del Fuoco - Dogana - Servizi vari - Spogliatoio - Pesa pubblica - Servizi tecnologici.

Edifici per servizi generali: - Guardia di Finanza - Guardia Costiera - Veterinario - Sanità - Operatori commerciali - Operatori Portuali - Banche - Imprese portuali.

- ◆ Industrie di trasformazione con celle frigo

- ◆ Darsena di servizio con uno specchio d'acqua di c/a mq 3.500 adibita all'accosto di natanti (rimorchiatori, mezzi V.V.F., Guardia Costiera, ecc.)

- ◆ Verde pubblico - Viabilità di servizio e parcheggi per le necessità del porto commerciale.

La proposta di variante al P.P. Portuale prevede interventi in quattro fasi (o annualità) così suddivise:

◆ **Prima annualità: opere**

- banchinamento del settore del Molo Salvo d'Acquisto verso la darsena;
- Escavo Darsena adiacente al Molo Salvo d'Acquisto con realizzazione di una scogliera murata nel lato opposto al Molo indicato, per il riempimento con il materiale dragato e per la protezione dalle correnti.

◆ **Seconda annualità: opere**

- Banchinamento completo della darsena a Nord del Molo Salvo d'Acquisto.
- Dragaggi e realizzazione delle banchine e degli spazi di movimentazione per rendere operativa la darsena su due lati, utilizzando, per il riempimento, il materiale dragato nell'area a Nord del Porto Commerciale.

◆ **Terza annualità: opere**

- Completamento dell'imbonimento e del banchinamento del Piazzale Nord e delle opere di sistemazione del piazzale previste dal P.R. Portuale.
- Opere di dragaggio per ricavare il materiale occorrente al riempimento.

◆ **Quarta annualità: opere**

- Completamento della razionalizzazione della Banchina di Riva.
- Completamento delle opere di dragaggio.

Il completamento delle opere secondo le quattro annualità sopra indicate è previsto per l'anno 2005.

Il progetto di variante al P.R. del Porto Commerciale di Gaeta illustra altresì il programma infrastrutturale per le aree di insediamento ed il programma di investimento redatti dagli Enti competenti, e si colloca in un contesto che risulta già avviato in quanto a programmazione e realizzazione di opere di interesse pubblico (viabilità di collegamento al Porto - Centro Intermodale - Autoparco - Area di movimentazione merci in corso di ultimazione - Infrastrutture avanzate a temperatura controllata - Centro Servizi alle imprese - Manufatti P.M.I. ecc.). Il progetto contiene altresì studi e cartografie sui diversi tipi di viabilità e sugli svincoli stradali.

Per la definizione e la configurazione di progetto sono state esaminate 3 diverse soluzioni tra le quali è stato eseguito un confronto per scegliere quella ritenuta più idonea.

Tra le tre soluzioni oggetto di confronto (1^a proposta per l'insediamento portuale di Gaeta - Estramed 1991; 2^a proposta per l'insediamento portuale di Gaeta - Studio Integrativa - Estramed 1991; 3^a soluzione prescelta per la variante al P.R. del Porto Commerciale di Gaeta 1998), sono state eseguite valutazioni comparative basate sui seguenti fattori: a) incidenza delle superfici funzionali destinate al movimento delle merci; b) incidenza della lunghezza dei metri lineari di attracco; c) incidenza delle opere previste nel quadro della situazione d'uso reale del territorio e dei costi; d) compatibilità con gli strumenti di programmazione (soprattutto regionale); e) incidenza sugli aspetti paesaggistico-ambientali e storico-artistici. All'interno di questi fattori sono state tenute presenti la sicurezza per la navigazione, le interferenze con le correnti, la necessità di superare diverse funzioni, le interferenze urbanistiche e ambientali.

La scelta di configurazione del progetto è stata basata sui risultati di tale confronto.

Per quanto riguarda l'impatto delle opere sul litorale adiacente i progettisti hanno fatto riferimento alle prove su modello fisico eseguito presso la Estramed e allo studio su modello matematico eseguito dalla Estramed medesima sull'ipotesi di imbonimento nel settore Piazzale Nord.

E' già stato accennato al fatto secondo cui storicamente il Golfo di Gaeta è considerato un "porto sicuro", sia a causa della limitata consistenza della corrente che lo interessa, che della naturale protezione del moto ondoso per la presenza di particolari condizioni del vento e di ancora più straordinarie situazioni geografiche.

Considerate tali favorevoli condizioni, i progettisti hanno così optato per l'eliminazione della cosiddetta diga soffiata, prevista (per il vero solo come eventualità) dal Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio; dalle analisi e dagli studi presentati a corredo del progetto di variante al P.R. del Porto Commerciale di Gaeta, si evince che l'impatto delle opere previste dal progetto sui litorali adiacenti è di entità limitata.

Anche per la caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dalle opere previste nella variante, si fa riferimento ai risultati della campagna geognostica condotta nel mese di ottobre 1990 dalla Estramed S.p.A..

Tali studi sono stati integrati altresì con quanto contenuto nella ricerca dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" pubblicata nel 1996 dall'Assessorato OO.RR. di SS. e Mobilità in un volume dal titolo "Il mare del Lazio".

La Estramed S.p.a., nel mese di ottobre 1990 ha condotto uno studio geologico volto all'acquisizione di una serie di informazioni circa la natura e la successione stratigrafica di litotipi costituenti i terreni di diversi siti del Golfo di Gaeta, con particolare riferimento a quelli presenti nelle immediate vicinanze del Porto Commerciale.

Tale studio ha comportato la esecuzione delle seguenti indagini:

- 1) esame della cartografia geologica e reperimento della documentazione tecnica esistente sulle caratteristiche geologiche del sito;
- 2) campagna geologica di superficie, tendente al riconoscimento delle formazioni geologiche affioranti, a conferma ed integrazione delle informazioni di natura bibliografica raccolte precedentemente;
- 3) campagna geognostica consistente nell'esecuzione a terra di n. 8 perforazioni a carotaggio continuo volte al riconoscimento della successione stratigrafica dei litotipi profondi. Nell'ambito dell'esecuzione dei sondaggi sono stati prelevati, ove possibile campioni indisturbati e rimaneggiati e sono state effettuate prove penetrometriche standard (S.P.T.).

Tre sondaggi sono stati eseguiti con una sonda a rotazione automatica CMV 900, provvista di un sistema standard di perforazione costituito da aste a carotiere semplice \varnothing 100 mm; la tecnica di sondaggio scelta è stata quella a "carotaggio continuo" in modo da ottenere una buona stratigrafia del sottosuolo. Nell'attraversamento di materiali sciolti è stato usato il procedimento di rivestimento del foro con un'armatura semplice.

Il prelievo dei campioni indisturbati è stato eseguito con fustelle campionatrici tipo Shelby in acciaio inox della lunghezza di 50 cm e del diametro di 100 mm in cavo.

Le carote risultano essere state collocate in apposite cassette catalogatrici ed inviate presso il laboratorio di analisi. Le prove penetrometriche (S.P.T.) sono state eseguite mediamente ogni 3,00 metri di perforazione a fondo foro, infiggendo una punta conica di 60° con un maglio di 63,5 Kg da un'altezza di caduta di 76 cm; tale punta è

stata infissa per tre tratti consecutivi di 15 cm ciascuno. Il valore massimo per il quale si è stabilito il rifiuto della penetrazione è stato di 30 colpi.

Nel tratto di mare interessato dalla variante al Piano Regolatore del Porto Commerciale, dopo un primo strato di terreni di riporto, si sono incontrate delle sabbie fini, talora limo, argillose scarsamente addensate (S.P.T. a -7,50m con N=9); tali sabbie poggiano su uno strato di 2,00 m di limo argilloso consistente (S.P.T. a 11,00m con N=21) quindi fino a fondo foro si attraversano argille sabbiose scarsamente consistenti. Durante l'esecuzione dei sondaggi sono stati prelevati campioni rimaneggiati e indisturbati per le prove di laboratorio. Sui sedimenti rilevati sono state eseguite prove di classificazione dei terreni quali granulometria e limiti di Atterberg e, in base alle prove di classificazione, è stato osservato che i campioni limo-argillosi ad elevata plasticità e compressibilità, hanno caratteristiche per lo più scadenti e anche i campioni sabbiosi, con legante limo argilloso hanno caratteristiche mediocri.

Per ciò che riguarda gli interventi di ottimizzazione dell'inserimento della proposta progettuale nel territorio e nell'ambiente, nonché gli interventi tesi a riequilibrare eventuali scompensi, sono stati previsti i seguenti accorgimenti:

- La realizzazione di collegamenti elettrici per le navi in banchina.
- La fornitura di acqua in banchina.
- L'ottimizzazione della separazione delle tipologie di trasporto per fluidificare i relativi traffici, sia nell'area portuale che nelle immediate vie di accesso.
- Le emissioni delle polveri indotte dalla movimentazione delle merci sfuse, saranno abbattute con frequenti bagnature e attraverso il confinamento dei manufatti in demolizione con idonei parametri antidispersione.
- Nella fase di maggior peso del traffico intercomunale questo sarà orientato verso l'uso della via Appia e del tronco Area Portuale - Centro Intermodale (in fase di realizzazione).
- Il complesso della cantieristica da porre in essere per realizzare le opere previste, impegnerà fondamentalmente l'area specifica del Porto Commerciale evitando il più possibile di interferire con le attività urbane.
- Gli automezzi da adibire al trasporto dei detriti saranno teionati.

- La movimentazione delle merci avverrà secondo le compatibilità e le tecniche indicate nel documento di sicurezza allegato al progetto.

Per quanto riguarda le compensazioni, la variante al P.R.P. del porto commerciale di Gaeta considera:

- che per gli insediamenti artigianali e industriali e per le opere infrastrutturali da realizzare, collegate con il progetto inerente il Porto Commerciale di Gaeta, si procederà ad eseguire, se richiesti, idonei monitoraggi delle emergenze storico-archeologiche-ambientali e naturalistiche, nonché sondaggi ulteriori su specifici progetti mirati ad illustrare il soddisfacimento delle diverse esigenze di tutela e valorizzazione da conciliare con le finalità socio-economiche programmate;
- che a causa della corrente siaistorsa presente nel Golfo di Gaeta, gli effetti, pur limitati, dell'opera proposta sull'ambiente circostante (soprattutto marino) dovrebbero essere valutati essenzialmente dalla località Arzano (area Porto Commerciale) fino alla punta estrema del Golfo di Gaeta;
- che tale tratto di mare coincide con l'area portuale storica dove le attività specifiche e la forte antropizzazione hanno da tempo prodotto l'impoverimento della vita vegetale acquatica. In effetti il tipo di intervento proposto, non appare tale da alterare l'equilibrio (per altro fortemente compromesso) in questa zona del Golfo. Ciò nonostante il progetto di variante prevede, su specifica richiesta, di eseguire ulteriori monitoraggi sull'ecosistema marino atti a meglio individuare eventuali forme di compensazione mirate al recupero possibile del tratto di mare interessato;
- che per meglio determinare la tipologia esecutiva dell'intervento idraulico e del disinquinamento delle acque, potrà essere realizzato un ulteriore studio sull'asta dei fossi che scaricano a mare nell'area del Porto Commerciale di Gaeta.

Il progetto di variante proposto prevede, secondo lo studio condotto per il rispetto del decreto del Ministero dell'Ambiente del 24/1/96:

- di far precedere i lavori di dragaggio da un ulteriore e più aggiornato monitoraggio rispetto a quello su cui si è fondato lo Studio di Impatto Ambientale per la definizione della qualità fisico-meccanica, della composizione chimica dei fanghi e qualitativa del materiale sulla scorta del quale potrà essere definito nel dettaglio, un piano di destinazione finale;

- di procedere all'esecuzione delle opere di dragaggio con tecnologie idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale;
- di fare ricorso agli scarichi a mare solo se assolutamente necessario e rispettando le specifiche normative di settore. In via prioritaria di prevedere il riutilizzo del materiale dragato negli imbonimenti di progetto;
- di realizzare il confinamento degli specchi d'acqua soggetti a dragaggi onde consentire la diminuzione dei sedimenti in sospensione, all'esterno del bacino di lavorazione.

Per l'utilizzo delle cave, il progetto di variante prevede:

- che i materiali inerti provenienti da cava da utilizzare per le opere a mare, saranno soggetti a lavaggio preventivo (con processo di decantazione delle acque raccolte dopo le operazioni);
- che il materiale dragato, in tutti i casi possibili, sarà riutilizzato per gli imbonimenti;
- che le cave da cui dovrà trarsi il materiale dovranno essere innanzitutto quelle di coreno e di calcare.

Con decreto n.35 del 23.9.1999 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione-Capitaneria di Porto di Gaeta ha adottato, d'intesa con l'Amministrazione civica di Gaeta, giusta deliberazione consiliare n.75 del 23.7.99, la variante al P.R.G. del Porto Commerciale di Gaeta.

Il Dirigente Tecnico di Zona, con nota 392 del 21.2.2000, ha condiviso la relazione istruttoria dell'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Roma che, in sintesi, ritiene la proposta di variante in questione in linea con le progettazioni finora eseguite e realizzate nonché con le esigenze più volte rappresentate dalle Autorità locali e dagli operatori portuali pur con la necessità di alcune modificazioni e integrazioni.

Con nota del 10.04.2000 n. 6224 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Capitaneria di Porto di Gaeta - ha trasmesso documentazione tecnica integrativa, consistente in n. 3 elaborati:

- a) indagine sedimentologica e geotecnica;
- b) destinazione prioritaria delle banchine;
- c) computo quantità di escavo e relative sezioni.

CONSIDERATO

Il porto di Gaeta è il risultato di una somma di infrastrutture marittime che, a partire da Punta Stuardo (in corrispondenza della città vecchia), si sviluppano senza soluzione di continuità fino al molo Salvo d'Acquisto.

Si tratta quindi in realtà di un articolato comprensorio portuale, caratterizzato da ben distinte vocazioni marittime (procedendo da Sud verso Nord: darsena di servizio della Guardia di Finanza; base Nato; porto turistico; porto peschereccio; pontile petroli; area della cantieristica e delle riparazioni navali; porto commerciale).

Il Piano Regolatore Portuale vigente del porto commerciale (approvato dal Ministero dei LL.PP. con Decreto n. 7005 del 11 agosto 1959) è uno strumento di pianificazione ormai obsoleto, prova ne è che le sue previsioni di sviluppo, lungo oltre un quarantennio, sono rimaste sostanzialmente disattese. Più in particolare, le uniche opere realizzate consistono nel citato sporgente Salvo d'Acquisto e in una banchina di riva ad esso ortogonale.

Da ciò discendono ovvie considerazioni in merito alla ormai indifferibile necessità di "ripensare" lo sviluppo dello scalo alla luce degli aggiornati indirizzi in materia di pianificazione portuale, tenuto anche conto dei sopravvenuti traffici commerciali.

In questo contesto si inserisce la proposta di variante al P.R.P. all'esame dell'Assemblea.

Prima di procedere ad una lettura critica dei contenuti tecnici della variante, si antepongono alcune considerazioni sulla cornice amministrativa e procedurale offerta dalla legge n. 84/1994, che ha provveduto al riordino della legislazione in materia portuale.

Aspetti amministrativi

Il formale decreto di adozione della variante da parte del competente Capo del Compartimento Marittimo di Gaeta ha trovato imprescindibile momento propedeutico

in una formale delibera di Consiglio Comunale che ha "materializzato" l'intesa prevista dalle norme vigenti.

Poiché, come è noto, l'art. 5 della richiamata Legge n. 84/1994 sottolinea come il PRP non possa contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti, ne discende l'impegno assunto dalla Amministrazione Comunale, con la ratifica della intesa, nell'adeguare il proprio strumento di pianificazione alle previsioni contenute nel PRP in corso di approvazione.

Ciò al fine di assicurare perfetta "sovrapposibilità" tra i due strumenti di piano, con una univoca perimetrazione dell'area portuale.

Del resto, non occorre dimenticare come la definizione del sistema delle compatibilità tra gli strumenti di pianificazione trovi ulteriore sede esplicativa all'interno del "quadro di riferimento programmatico" dello Studio di Impatto Ambientale a corredo della proposta di variante al PRP.

Aspetti tecnici generali

Da una generale lettura dei contenuti della proposta di variante si trae il convincimento di una deliberata scelta di "basso profilo" (caratterizzata com'è da angusti limiti spaziali e temporali), che rimanda necessariamente ad una successiva redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale la definizione delle linee di sviluppo dell'infrastruttura nel medio-lungo termine. Ciò al fine di assicurare un organico rilancio dell'intero comprensorio portuale.

In altre parole, da una "stasi" infrastrutturale che ha caratterizzato il porto commerciale di Gaeta negli ultimi decenni si è inteso provvedere alla previsione di un limitato e ragionato sviluppo dell'area portuale, su un orizzonte temporale di soli cinque anni. Ciò al fine di poter meglio calibrare l'ulteriore sviluppo del porto sulla base dell'effettivo (e non presunto) "trend" di sviluppo della domanda di traffico commerciale conseguente al potenziamento infrastrutturale previsto dalla variante di che trattasi.

Una logica del "passo dopo passo" che, se da un lato è affetta da un appesantimento delle procedure istruttorie e approvative (necessità di ripercorrere l'intera procedura dell'art. 5 della Legge n. 84/1994 a distanza di pochi anni), dall'altro

consente una certamente condivisibile strategia di "modularità" nello sviluppo dell'infrastruttura.

L'osservazione che la proposta di espansione del porto sia alquanto limitata nella variante in esame è poi puntualmente confermata dal confronto con i contenuti tecnici dell'aggiornato "piano di coordinamento dei porti", redatto dalla Regione Lazio.

Pur attribuendo a detto piano una natura essenzialmente di indirizzo generale (restando intatte le prerogative istituzionali attribuite al soggetto competente alla adozione di nuovi PRP o di loro varianti), è indubbio che le problematiche affrontate dal documento regionale siano, a lungo termine, ineludibili e, pertanto, necessitanti di opportuna soluzione nella futura pianificazione portuale.

In particolare, l'Assemblea ritiene opportuno mettere in luce due fondamentali questioni che, ad oggi, rimangono irrisolte:

- lo spostamento del punto di attracco delle petroliere dall'attuale pontile (antistante il centro cittadino) a punti di ormeggio in rada ovvero in darsena petroli. Ciò consentirebbe di recuperare e riconvertire la struttura portuale per altre funzioni (traffico passeggeri e/o crocieristico). La relativa soluzione progettuale dovrà essere correlata, contestualmente, alla individuazione, delle aree per le infrastrutture operative e logistiche degli organismi istituzionali ed in particolare con la individuazione della sede e del punto di attracco per il distacco portuale dei Vigili del Fuoco di Gaeta;
- recupero del "waterfront" tra l'attuale pontile e il molo Salvo d'Acquisto mediante lo spostamento della cantieristica all'estremità nord del porto commerciale. Si tratta di una operazione certamente non priva di una qualche complessità sotto un profilo amministrativo (investendo soggetti titolari di atti di concessione demaniale marittima) ma non per questo non meritevole di essere portata a compimento, alla luce del superiore interesse pubblico di "riappropriarsi" dell'affaccio a mare della città, ad oggi impedito. Il conseguente risanamento paesaggistico-ambientale dell'area consentirebbe di restituire continuità fisica al lungomare e di utilizzare eventualmente a fini portuali diporistici gli specchi acquei che si renderebbero disponibili.

Aspetti tecnici di settore

a) Assetto planimetrico delle aree portuali. Destinazioni d'uso.

L'acquisizione di nuovi terrapieni ad uso portuale verso Nord, peraltro di relativamente limitata estensione, trova riferimento nella necessità di potenziamento della infrastruttura in relazione allo sviluppo del settore legato alla trasformazione e alla distribuzione dei prodotti agro-alimentari e delle merci "fredde" (prodotti ittici congelati).

L'assetto planimetrico ammette una singolarità, consistente in una darsena di forma rettangolare per consentire ormeggi poppieri per navi ro-ro.

Detta previsione non è ritenuta ammissibile dall'Assemblea, poiché altera sensibilmente l'operatività dei terrapieni e la convenienza tecnico-economica dell'intervento infrastrutturale nel suo complesso.

Rispetto ad una banchina rettilinea, infatti, risulta peggiorato il rapporto tra superficie dei piazzali e sviluppo lineare dei muri di sponda.

Il relativamente ampio contorno bagnato produce maggiori costi per la realizzazione delle strutture di accosto.

La banchina rettilinea, inoltre, permette una drasticamente superiore flessibilità nella gestione degli accosti, specie in riferimento alla dichiarata destinazione d'uso per traffico container (navi di tipo "feeder") di buona parte del nuovo terrapieno portuale.

La necessità di individuare ormeggi poppieri, peraltro, può ragionevolmente essere soddisfatta mediante la previsione di "denti di attracco" opportunamente posizionati.

b) Accessibilità marittima.

Il dibattito tecnico locale intorno alla necessità o meno di adeguate opere foranee a protezione delle opere di accosto si trascina ormai da decenni.

1

La questione è oggettivamente complessa, sotto il profilo della ottimizzazione tecnico-economica, in assenza di attendibili informazioni statistiche sul regime del moto ondoso sottocosta (persistenza in gg/anno di eventi di moto ondoso caratterizzati da una altezza d'onda significativa superiore ad un assegnato valore soglia).

Si raccomanda, pertanto, l'installazione e la gestione di un ondametro in posizione idonea, tale da restituire, già dopo pochi anni, informazioni statisticamente affidabili sugli eventi climatici medi del moto ondoso sottocosta (nel caso di statistica di eventi estremi, non occorrente per lo scopo, l'intervallo temporale di riferimento si allungerebbe sensibilmente).

Una pianificazione portuale a cinque anni, pertanto, permette di ricallibrare eventualmente le previsioni (in termini di presenza o meno di opere foranee) in relazione ai risultati di detta indagine meteomarina e in funzione della effettiva operatività degli accosti.

La perdita economica annua derivante dal "down-time" (tempo di interruzione del servizio portuale) potrà essere infatti comparata, con gli opportuni strumenti di analisi, con i costi di costruzione dell'opera foranea.

Il consueto costituirà valido supporto alla conclusiva determinazione da parte del soggetto pianificatore.

c) Aspetti urbanistici. Accessibilità terrestre

La variante al P.R.P. del porto commerciale di Gaeta è parte integrante del Piano di Assetto dell'area industriale in località Arzano Sud - Comparto A.

Tale piano è stato oggetto di un accordo di programma tra la Regione Lazio, il Consorzio di Sviluppo Industriale Sud-Pontino ed il Comune di Gaeta relativamente anche alle varianti ai vigenti strumenti urbanistici comunale e consortile.

Successivamente, con decreto n. 68 in data 7.2.2000 del Presidente della Giunta Regionale, avveniva l'adozione e l'approvazione dell'accordo di programma ex art. 27 della legge 8.6.1990 n. 142, per l'approvazione ed attuazione del citato piano di assetto dell'area industriale.

2

Tale piano riguarda la sistemazione di un'area delimitata dalla darsena S. Carlo, dall'area demaniale in concessione al Consorzio di Sviluppo industriale Sud Pontino, dal lungomare Caboto e dal banchinamento del porto commerciale.

Il progetto della variante al P.R.P. si è sviluppato, dunque, in armonia con il citato piano, per cui la relazione, le norme e gli elaborati relativi al piano di assetto ne costituiscono parte integrante.

In considerazione di quanto sopra, pur essendo l'attuale progetto limitato all'assetto della sola area commerciale, questo Consesso ritiene opportuno rilevare quanto il sistema complessivo della viabilità assuma una rilevanza determinante sia per i problemi attuali di traffico generati dal porto sia per lo sviluppo futuro, per cui la realizzazione della nuova arteria che collega il porto al centro intermodale, distante circa 800 metri, il raccordo con la SS. 7 (Appia), il potenziamento della SS. 156 da Latina a Frosinone, l'attuazione complessiva del sistema viario di scavalco della conurbazione Formia-Gaeta, nonché l'allargamento del lungomare Caboto, devono essere assicurati in tempi certi in modo da poter affrontare i lavori connessi con il potenziamento delle infrastrutture portuali (e il conseguente aumento della operatività del porto ad opere realizzate) senza creare eccessivi disagi per il traffico urbano pendolare (Gaeta-Formia) e per quello turistico.

In particolare, si rileva che l'uscita dal porto e il conseguente attraversamento del lungomare Caboto, risolto con una rotatoria a raso, non risulta soddisfacente in quanto non vengono eliminati incroci che potrebbero risultare pericolosi e rendere poco scorrevole il traffico.

Quanto invece alla viabilità interna al porto, sarebbe opportuno istituire un collegamento interno, lato Formia, all'altezza dell'anello di inversione di marcia, che permetterebbe di raggiungere il mare con una maggiore agibilità complessiva e maggior sicurezza.

Per quanto riguarda la zona interna del porto, nell'area demaniale in concessione al Consorzio suddivisa in 10 lotti, di cui 3 con destinazioni esclusivamente "private" (lotti 1, 2 e 10), pur mantenendo immutato rispetto al Piano Regionale Consortile del 1978 l'indice di fabbricabilità territoriale, sono variati l'indice di fabbricabilità fondiario, di distacco dai confini, di lunghezza dei fronti e di dimensione

3

4

5

dei varchi di visuale libera. All'interno dell'area viene inoltre rispettata la dotazione minima del 10% di aree destinate a verde e a parcheggio.

Nel merito, si raccomanda il corretto studio delle volumetrie, dei materiali da usare per gli edifici, del verde attrezzato e delle piantumazioni e di quant'altro concorra a rendere l'immagine di insieme proporzionata sia nei rapporti visuali interni che nei confronti del paesaggio circostante.

Si raccomanda inoltre particolare attenzione alla circolazione veicolare e pedonale interna dal momento che, intervenendo nelle volumetriche modifiche distributive e funzionali, sarà necessario verificarne l'effettiva rispondenza anche in rapporto con la viabilità "esterna", tenuto conto del traffico attuale e futuro e soprattutto degli incroci che si verranno a creare.

Si raccomanda infine che le modifiche riportate nella variante in esame dovranno costituire parte integrante del preannunciato nuovo Piano Regolatore del Porto.

d) Aspetti tecnici vari.

Per quanto attiene la previsione del dragaggio antistante le banchine portuali, la variante al PRP evidenzia una generalizzata scelta di escavo a - 10 m dal l.m.m.

Detta scelta, ovviamente, riverbera i suoi effetti con la fissazione di precisi limiti dimensionali e di tonnellaggio sulla "flotta di progetto" che può essere ospitata in porto.

In sede di redazione degli studi di fattibilità degli interventi, occorrerà preventivamente verificare la compatibilità tra la quota di escavo e la quota di fondazione dei muri di sponda preesistenti.

L'area da sottoporre ad escavo, inoltre, dovrà essere ragionevolmente ricondotta a quella strettamente necessaria ad assicurare l'evoluzione delle navi in fase di accosto, anche con la previsione di un appropriato canale di accesso.

Si raccomanda inoltre, in fase progettuale, di individuare soluzioni sinergiche per il dragaggio e contestuale riempimento a tergo delle nuove banchine commerciali, secondo un corrente indirizzo già utilmente intrapreso in simili fattispecie.

6

7

8

9

10

11

In relazione alla caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione interessati dalle opere, sono presentate le risultanze di indagini condotte su vasta scala, lungo tutto l'arco costiero del comprensorio portuale di Gaeta.

Le caratteristiche meccaniche dei terreni sono, in linea generale, relativamente scadenti, tali da condizionare la scelta tipologica per la realizzazione dei muri di sponda.

Si raccomanda l'esecuzione di una preventiva indagine geotecnica su scala locale, al fine di fornire un più significativo supporto alla successiva fase di redazione degli studi di fattibilità degli interventi previsti nella variante al piano.

12

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea, all'unanimità, è del

P A R E R E

che sulla variante al Piano Regolatore Portuale del porto di Gaeta si possa esprimere, ai sensi dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, un favorevole avviso con le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni di cui alle considerazioni sopra esposte.

[Stampa circolare illeggibile]
[Firma]

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

STRUTTURA PROPONENTE AREA VIA... VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E DANNO AMBIENTALE

IL DIRIGENTE DI AREA Arch. Bruno D'Amato ALLEGATO B

ALLA DELIBERAZIONE DI GIUNTA REGIONALE

Prot. n. 2224/00/20753 del 10 FEB. 2003 n. 123 DEL 7 MAR. 2003

OGGETTO: PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE SULLA "VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL PORTO DI GAETA" -COMUNE DI GAETA -PROVINCIA DI LATINA

Con impegno contabile Senza impegno contabile

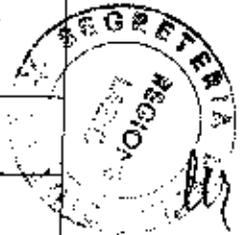
L'ESTENSORE Arch. P. Felone IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. B. D'Amato IL DIRETTORE REGIONALE Dr. G. De Filippis IL DIRETTORE DI DIPARTIMENTO Ing. E. Cuccioletta FIRMA DI CONCERTO

VISTO annotazione impegno di spesa

06 FEB. 2003 NOTE

Data esecutività

COPIA CONFORME



2 Data di ricezione Protocollo

DIREZIONE REGIONALE BILANCIO E TRIBUTI

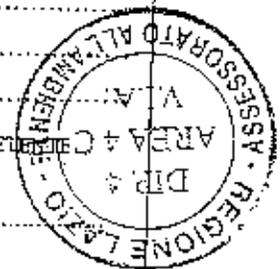
Anno finanziario	C. oR. P	Capitolo	Impegno		Stanziam. Bilancio	Impegni Precedenti	Firma
			n.	data			

La presente copia fotostatica composta di N. 17 pag è conforme al suo originale.

Data registrazione impegno di spesa: Roma, li 11/02/03

Note

L'ESTENSORE IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO IL DIRIGENTE COMPETENTE



Prot. N° 48103 Del 11-02-03



REGIONE LAZIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

Area "C" - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E DANNO AMBIENTALE

Servizio 2 - Valutazione piani, programmi e progetti.

Prot. N. B2 / 24 / 00 / 21448

11 FEB. 2003

Roma, li

Al Ministro dell'Ambiente
Via C. Colombo, 44
00147 Roma

OGGETTO: pronuncia di compatibilita' ambientale sulla "variante al piano regolatore generale del porto di Gaeta" -comune di Gaeta -provincia di Latina
Trasmissione parere regionale ex art.6 legge 8 luglio 1986 n. 349

Si trasmette il parere regionale ex art.6 legge 8 luglio 1986 n. 349, relativo all'intervento in oggetto specificato, espresso con determinazione dirigenziale n. 14 del 10-02-03.

Il Direttore Regionale
Dr. Raffaello De Filippis



DIPARTIMENTO AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

SERVIZIO VALUTAZIONE PIANI PROGRAMMI E PROGETTI

RELAZIONE ISTRUTTORIA

PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE SULLA "VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL PORTO DI GAETA" -COMUNE DI GAETA -PROVINCIA DI LATINA

PROCEDURA

EX art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349 ; art.1 co. 1 lett. g) DPCM 10.08.88 n.377 ; DPCM 27.12.88

L'Istruttore direttivo : Arch. Paola Felone

Il Dirigente dell'Area VIA : Arch. Bruno D'Amato

ROMA 20 gennaio 2003

VISTE le Direttive Comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE, concernenti la "Valutazione di Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati";

VISTA la legge 8 luglio 1986 n.349, istitutiva del Ministero dell'Ambiente, che all' art. 6 comma n. 4 stabilisce che il giudizio di compatibilità ambientale deve essere espresso dal Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, sentita la Regione interessata ;

VISTI i DPCM del 10 agosto 1988 e del 27 dicembre 1988 con i quali vengono individuate le componenti ambientali, nonché le modalità per la redazione degli studi di impatto ambientale ;

VISTO l'art. 46 della L.R. n°6 del 7/6/99 che, nelle more dell'emanazione di apposita legge regionale che disciplini la materia, dà attuazione alle Direttive Comunitarie in materia di V.I.A. ed individua, fra l'altro come l'autorità competente in materia di V.I.A. l'apposita struttura dell'Assessorato Utilizzo, Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, oggi Assessorato all'Ambiente;

PRESO ATTO che in data 19 e 21 marzo 2001 rispettivamente su "Il Messaggero" e su "Il Mattino" la Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Latina, su delega del proponente Comando Marittimo di Gaeta, ha pubblicato l'avviso di avvenuto deposito presso questa autorità competente copia dello studio di impatto ambientale relativo alla variante del Piano Regolatore Portuale di Gaeta ;

PRESO ATTO che nel termine di legge non sono pervenute osservazioni né dal pubblico, né dalla Provincia di Latina, né dal Comune di Gaeta ;



PRESO ATTO che:

- In data 17 luglio 2001 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con nota protocollata ST/408/7701/2001 ha richiesto integrazioni al progetto articolate in 12 punti.
- In data 18 luglio 2001 si è tenuta una prima riunione istruttoria, presso il Ministero dell'Ambiente, con la partecipazione il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed il Proponente del progetto; per. Nel corso della riunione sono stati analizzati i criteri generali di progettazione e le linee guida adottate dai progettisti per la minimizzazione e la mitigazione degli impatti degli impatti.
- In data 25 settembre 2001 è stato effettuato un sopralluogo al quale hanno partecipato, il Ministero dell'Ambiente il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il proponente.
- in data 10 ottobre 2001, alla luce dei dati e delle informazioni acquisite anche nel corso del sopralluogo, il Ministero dell'Ambiente, ha richiesto integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale, con specifico riferimento ai seguenti 10 punti:

1. Dovrà essere analizzato quantitativamente l'impatto dell'intervento sul sistema infrastrutturale dell'entroterra: ad in particolare devono essere quantificati gli scenari dei flussi di traffico ex ante ed ex post, i flussi connessi alla cantierizzazione delle opere, le implicazioni sull'ambiente in termini di emissioni e rumore, il rapporto tra la crescente domanda di servizi trasportistici e mobilità e la tempistica di esecuzione (e, in alcuni casi, finanziamento) di tutti gli interventi infrastrutturali citati nello Studio. Particolare attenzione dovrà essere riservata al sistema di intermodalità a servizio del porto e ai relativi collegamenti infrastrutturali.
2. Dovrà essere adeguatamente approfondita la questione urbanistica del rapporto tra porto e città, che, nel caso in esame, ha remote origini storiche ed è stato fattore condizionante per lo sviluppo di entrambe le antropizzazioni.
3. Dovrà esser prodotto uno studio delle interferenze delle opere in progetto con la dinamica dei fondali; peraltro tale aspetto è trascurato a fronte di un evidente dato sul forte trasporto solido del fiume Garigliano, che potrebbe ragionevolmente far pensare ad un rischio di interrimento degli escavi.
4. Dovrà essere giustificata la profondità dei fondali assunta in progetto, in relazione alla tipologia di naviglio e, ancor prima, in relazione alla vocazione del porto stesso. Al proposito è opportuno sottolineare che, oltre a quanto accennato in merito alla dinamica dei fondali e a fenomeni di erosione, trasporto e deposizione, l'escavo a 10 m induce movimentazioni di materiali significative che di per sé stesse rappresentano un rilevante rischio di impatto ambientale.
5. Dovrà essere effettuata una caratterizzazione dell'ecosistema marino prendendo in considerazione tutti gli aspetti fisici e biologici.
6. Dovrà essere affrontato il complesso tema della fase di cantierizzazione delle opere. Questo aspetto non può essere trascurato alla luce del fatto che, specie nei contesti urbanizzati, come è quello di Gaeta, gli impatti maggiori, o quelli che coinvolgono più pesantemente e nell'immediato le popolazioni, si verificano durante la costruzione delle opere. Queste considerazioni di ordine generale valgono ancor più per Gaeta dove si sovrappone un sistema di attività produttiva e di servizi come è il porto ad un sistema urbanizzato in uno spazio confinato e fortemente condizionato dalla morfologia stessa dell'area e da una rete infrastrutturale già inadeguata allo stato attuale.
7. Dovrà essere prodotta una adeguata cartografia di insieme dell'intera area portuale ed un'analisi anche di quanto pianificato in termini di infrastrutture per il diporto e per le attività di pesca, nonché le eventuali interferenze con l'acquacoltura, che chiarisca da una parte il destino di ciascuna zona del porto, dall'altra le relazioni funzionali ed ambientali che si instaurano tra le diverse zone.
8. Dovrà essere riportata una caratterizzazione meccanica e chimica dei materiali dei fondali che verranno scavati, al fine di comprendere l'effettiva compatibilità dei materiali stessi per l'eventuale riutilizzo. Inoltre, sulla base di tale caratterizzazione, sarà necessario formulare una quantificazione precisa dei movimenti di terra, indicando eventuali poli di approvvigionamento o di discarica. Al proposito, trattandosi di opere connesse agli interventi sottoposti a VIA, sarà necessario illustrare le compatibilità ambientali delle attività di approvvigionamento ovvero di smaltimento.
9. Dovranno essere prodotte tutte le informazioni programmatiche di rilievo, parzialmente emerse nel corso delle trascorse fasi istrutorie, che riguardano sia accordi ed intese commerciali che chiariscono meglio la reale funzionalità delle opere, sia autorizzazioni già ricevute.
10. Infine gli elaborati cartografici di localizzazione degli interventi dovranno essere prodotti considerando una scala adeguata di rappresentazione per la definizione delle potenziali dinamiche di impatto ambientale e, conseguentemente, gli interventi dovranno essere contestualizzati rispetto all'ambito ambientale di riferimento.

- In data 20 maggio 2002 sono pervenute una prima parte dei chiarimenti richiesti.
- In data 30 luglio 2002 sono pervenuti gli elaborati a completamento delle integrazioni richieste.
- In data 27 novembre si è tenuta una ulteriore riunione istruttoria, presso il Ministero dell'Ambiente, con la partecipazione il Ministero per i Beni e le Attività Culturali.
- In data 13 dicembre si è tenuto un sopralluogo con la partecipazione dei rappresentanti del Ministero dell'Ambiente, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, del Comune di Gaeta, del Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino e della Capitaneria di Porto.

ESAMINATI gli elaborati prodotti e le successive integrazioni:

In data 13.05.02:

- in recepimento del voto del consiglio superiore dei LL.PP. Adunanza del 03.05.2000 - Prot. n° 68



1	Area portuale di Gaeta – Planimetria generale dell'intervento	1:2000
2	Porto Commerciale di Gaeta: planimetria generale delle infrastrutture, viabilità e collegamenti ferroviari	1:5000
3	Planimetria stralci funzionali	1:4000
4	Paratia di pali accostati – Sezione tipo e piante	VARIE
5	Vasca di contenimento di materiali di risulta dei dragaggi e dei fondali del porto di Gaeta	1:100
6	Informazioni programmatiche relative ai tempi di esecuzione, finanziamenti e Autorizzazioni	1:5000
7	Il sistema infrastrutturale dell'entroterra e i flussi di traffico ex ante ed ex post	1:20.000
8	Studio del verde e delle piantumazioni relative alla zona del porto	1:2000
9	Cantierizzazione meccanica e chimica dei fondali	1:2000
- integrazioni al prot. n° st/408/7701/2001 del 17.07.2001		
2.1	Interventi di mitigazione, inverdimento e ripristino ambientale	VARIE
3.1	Informazioni programmatiche relative ai tempi di esecuzione, finanziamenti e autorizzazioni	1:5000
5.1	Cantierizzazione meccanica e chimica dei fondali	1:2000
6.1	Vasca di contenimento di materiali di risulta dei dragaggi e dei fondali del porto di Gaeta	1:100
- integrazioni alla nota n° 10700/bja/a.o.13.h del 10.10.2001		
0.1	Area portuale di Gaeta – Planimetria generale dell'intervento	1:2000
1.1	Inquadramento territoriale: infrastrutture	VARIE
1.2	Il sistema infrastrutturale dell'entroterra e i flussi di traffico ex ante ed ex post	1:20.000
1.3	I flussi connessi alla cantierizzazione delle opere	1:5000
1.4-1	Carta geomorfologica con zonizzazione	1:10.000
1.4-2	Carta idrogeologica con zonizzazione	1:10.000
1.4-3	Carta geolitologica con zonizzazione	1:10.000
1.4-4	Carta geolitologica	1:10.000
1.4-5	Carta idoneità territoriale con zonizzazione	1:10.000
1.4-6	Interventi di mitigazione, inverdimento e ripristino ambientale	VARIE
1.5-1	Tempistica di esecuzione e finanziamenti degli interventi strutturali nell'area portuale	1:5000
1.5-2	Finanziamenti degli interventi strutturali citati nello studio	1:5000
2.1	Inquadramento storico-urbanistico di Gaeta e dell'area portuale	
2.2	Area portuale – Previsioni del P.R.G. Comunale del 1973	
2.3	Area portuale – Previsioni del P.R.G. del Porto di Gaeta	
2.4	Area portuale – Previsioni del P.R.G. Consortile	
3.1	Porto di Gaeta – Sezioni di escavo	VARIE
6.1	Cantierizzazione delle opere	1:5000
6.2	Paratia di pali accostati – Sezione tipo e piante	VARIE
6.3	Vasca di contenimento di materiali di risulta dei dragaggi e dei fondali del porto di Gaeta	1:100
7.1	Utilizzazione dell'area portuale	VARIE
8.1	Cantierizzazione meccanica e chimica dei fondali	1:2000
9.1	Informazioni programmatiche relative ai tempi di esecuzione, finanziamenti e autorizzazioni	1:5000

In data 30.07.02 :

- studio impatto ambientale atmosfera ;
- monitoraggio della qualità dell'aria;
- valutazione impatto acustico ;
- valutazione impatto acustico componente rumore ;

In data 15.10.02 :

- Allegato 2 - chiarimenti evidenziati e richiesti in data 14.10.02

In data 09.12.02 :

- Allegato 3 – integrazioni richieste in data 10.10.01 richiesti in data 14.10.02

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

UBICAZIONE E USO DEL SUOLO

Il Porto Commerciale di Gaeta è situato in provincia di Latina nell'area del Sud Pontino delimitata ad oriente dai Monti Aurunci, a sud dal corso del Fiume Garigliano e a nord dalla Pianura Pontina. Fronte mare, il Porto si affaccia sul Golfo di Gaeta che, in ragione della particolare configurazione morfologica della linea di costa, la quale si protende significativamente verso l'esterno presso Punta Stando, proteggendo l'insenatura dalle direzioni di più ampio mare aperto, costituisce un ambito marittimo in cui condizioni di mareggiata sono praticamente assenti.

Il Porto è in immediata relazione con il tessuto urbanistico e l'assetto infrastrutturale della città di Gaeta che si sviluppa sul ripido versante del Monte Orlando.

L'intera linea di costa, dall'estremità nord di Punta Stando, è fortemente antropizzata e luogo di diversi bacini portuali. In particolare da Nord verso Sud si distinguono le seguenti infrastrutture:

- il porticciolo di Santa Maria; la caserma Bausan (ex batteria borbonica di Santa Maria) occupa la parte orientale del piazzale. Oggi è sede della Scuola Nautica della Guardia di Finanza.
- La banchina commerciale Caboto: per molti anni questa banchina, lunga circa 100 metri, è stata usata per le operazioni commerciali di sbarco ed imbarco delle merci secche, destinazione che risulta incompatibile con i moderni criteri di una razionale valorizzazione del centro storico nel quadro della riqualificazione ambientale.
- il molo Sant'Antonio: il cosiddetto Molo Sant'Antonio, o Molo della Base Nato è costituito da una struttura di attracco segmentata, a tre bracci, rispettivamente di 120, 150 e 130 metri con un piazzale su cui insistono alcuni edifici di servizio ed impianti sportivi della base militare.
- la Base nautica Flavio Gioia: è una struttura per l'assistenza, il rimessaggio, la riparazione, il varo e l'alaggio delle imbarcazioni da diporto anche di grosse dimensioni. E' stato recentemente ampliato l'approdo turistico che ospita circa 250 posti ormeggio; è protetto da un molo di sopraffutto di circa 200 metri e comprende un pontile galleggiante.
- la darsena dei Pescatori: questa darsena dei pescatori, di modeste dimensioni, ospita attualmente piccole barche da pesca.
- il Porto Salvo: Porto Salvo o Porto di Elena è attrezzato in maniera assai rudimentale con un piazzale banchinato lungo circa 30 metri (con fondale basso). I pescherecci attraccano sia alla banchina attrezzata con torri-faro di illuminazione, sia alla scogliera interna al molo. Il molo di testata è segnalato da un fanale rosso.
- il Pontile petrolifero: questo pontile, lungo circa 240 metri, era adibito all'attracco delle petroliere per l'approvvigionamento della raffineria AGIP, attualmente inattiva.
- la zona dei cantieri: il tratto successivo del lungomare, fino alla foce di un piccolo torrente a Nord, accoglie un vasto terrapieno lungo circa 350 metri e largo mediamente 10. Ospita alcuni cantieri navali per pescherecci e nautica da diporto, ma anche diverse altre attività non sempre attinenti al porto.
- la darsena San Carlo: la darsena dei pescatori (San Carlo) non è attrezzata salvo che con alcuni pontiletti in legno per l'attracco assai precari. E' utilizzata soprattutto in estate. Non è oggi in condizioni ottimali, ma è stata oggetto di un progetto di recupero e riqualificazione avanzato in epoca assai recente per le approvazioni.
- gli attracchi industriali del Centro ittico: questi attracchi consistono in due pontini e in uno scafo alloggio. Il piazzale retrostante ospita altresì l'edificio della cariera.
- il Porto Commerciale di Gaeta.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Le motivazioni della Variante proposta sono sostanzialmente riconducibili ad una riorganizzazione funzionale dell'attuale sistema portuale laziale che è essenzialmente costituito da tre poli di movimentazione:

1. il Polo di Civitavecchia,
2. il Polo di Roma (Anzio - Ostia - Fiumicino),
3. il Polo pontino (Gaeta - Formia - Terracina - Isole pontine).

Il primo ha valenza fortemente industriale, il secondo prevalentemente ha funzioni diportistiche ed il terzo è caratterizzato allo stato attuale da una elevata commistione di traffici di differente natura. Per quest'ultimo, con riferimento al Porto di Gaeta che costituisce l'infrastruttura principale del polo, la vocazione prevalente individuata dal Piano Regolatore vigente (1959) riguarda la movimentazione di materiali petroliferi.

Gli attuali scenari di sviluppo dei settori industriali e ittico-agro-alimentari della Regione Lazio, che peraltro coinvolgono fortemente un ampio bacino dell'Italia centrale, hanno consolidato una rilevante attività industriale, prevalentemente orientata alla produzione energetica, su Civitavecchia, mentre, peraltro in coerenza con le



vocazione specifiche del territorio, l'area pontina e sud pontina è sede di importanti e promettenti interessi nel settore ittico-agro-alimentare. Al proposito si cita il mercato agro-frutticolo di Fondi che costituisce un grande interesse regionale ed interregionale.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto c'è da rilevare come l'industria agro-alimentare meridionale si caratterizza essenzialmente per attività di prima trasformazione dei prodotti agricoli con scarso utilizzo di tecnologie avanzate e di servizi reali alla produzione e commercializzazione. D'altra parte, nonostante il numero di occupati non trascurabile, circa 100.000 unità tra fissi e stagionali, le dimensioni dei posti di trasformazione e movimentazione soffrono di dimensioni assai limitate con conseguenti difficoltà di inserimento e competitività sul mercato interno ed esterno.

Analoga è la situazione del mercato ittico, ove peraltro la concorrenza operata dai paesi del Mediterraneo lascia poche possibilità agli operatori italiani, che comunque hanno negli ultimi anni incrementato sensibilmente la produzione; basti citare il dato dell'aumento tra il 1988 e il 1993 di impianti intensivi di acqua coltura da 700 a 1046, nel 1995 sono censiti circa 1300 impianti. Inoltre gli accordi GATT aprono in prospettiva il mercato a produttori ancora più competitivi.

In tale contesto il progetto proposto, che nei fatti muta significativamente l'orientamento e le finalità del Piano portuale vigente del 1959, individua come obiettivo la predisposizione ed il completamento di un articolato sistema di servizi per il settore ittico-agro-alimentare di cui l'ambito portuale rappresenta un fulcro determinante. Tale vocazione al settore ittico-agro-alimentare risulta coerente con il riconoscimento dell'Unione Europea formulato con Decisione della Commissione 94/24/CEE del 7 gennaio 1994.

Attualmente la movimentazione di merci, esclusivamente alla rinfusa, si attesta a circa 600.000 t/anno.

Le stime previsionali di crescita della domanda di movimentazione merci, operate sulla base di accordi commerciali nazionali ed internazionali e su base prudenziale, conducono ad un incremento dell'ordine del 60%.

Indirizzi comunitari

Con specifico riferimento alle finalità dell'intervento proposto e alla sua coerenza con gli indirizzi formulati in sede di Unione Europea, risulta la Decisione della Commissione 94/24/CEE del 7 gennaio 1994, che pone in grande rilievo il ruolo di "Porto frontaliero" per l'infrastruttura marittima di Gaeta, con specifica vocazione al settore ittico-agro-alimentare.

Pianificazione regionale

La pianificazione regionale in materia portuale è in una fase di sviluppo e aggiornamento ed è articolata prevalentemente su due binari, quello della diportistica e quello commerciale comprendente anche i collegamenti con le isole e la crocieristica.

Il polo di Gaeta è destinato ad essere l'interfaccia del mercato agro alimentare sul territorio regionale e l'accesso all'autostrada del mare, che consente i collegamenti e gli approvvigionamenti delle regioni contermini non in diretto collegamento con il mar Tirreno.

Tale sistema è supportato da un complesso di infrastrutture, sia su gomma che su ferro, concepito in maniera tale da non incidere sui centri abitati, con lo scopo di evitare effetti di pressione sulle arterie storiche direttamente interessate dalle modalità di trasporto privati.

Pianificazione locale

Lo Studio di Impatto Ambientale sintetizza gli indirizzi espressi dai seguenti strumenti di pianificazione:

- Piano Regolatore del Nucleo di Sviluppo Industriale Sud-pontino,
- Piano Regolatore Generale del Comune di Gaeta,
- Piano Regolatore del Porto di Gaeta (1959).

Il Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino ha provveduto a ridefinire il proprio Piano Regolatore adottando in data 12 maggio 1997 (determinazione 53/c) e, nelle more dell'approvazione regionale, recependo i contenuti del Piano Regionale di Coordinamento dei Porti nel 1998. Il Piano Regolatore del Nucleo di Sviluppo Industriale Sud-pontino è ispirato al principio di "promuovere lo sviluppo attraverso un'attenta opera di riqualificazione ambientale". Ciò ha condotto ad una riduzione delle aree industriali di circa 100 ha rispetto alle previsioni del Piano del 1978.

Il PRG di Gaeta prevede "zona per attrezzature portuali" in buona parte dell'area ove ricade l'intervento. L'area più interna è destinata invece, per la gran parte, ad attrezzature artigianali. Le previsioni del PRG per le aree destinate ad attrezzature portuali e artigianali, sono decisamente superiori a quelle previste dal progetto del 1998. Il P.R.G. comunale prevede un imbonimento assai superiore e la costruzione di quattro bracci (moli) a mare di considerevoli dimensioni per la realizzazione di tre darsene per attracchi. La soluzione è notevolmente più impattante sotto il profilo ambientale e molto più costosa, per tanto si è ritenuto opportuno avanzare la proposta del 1998 che, in



confermità con le previsioni degli strumenti pianificatori di ordine superiore, produrrà effetti meno negativi nell'ambiente.

Il Comune di Gaeta, proponendo egli stesso, con la Capitaneria di Porto, la Variante al P.R. Portuale Commerciale 1959, ha inteso indirizzare lungo questa direzione la propria azione programmatica ottemperando puntualmente alle disposizioni di cui ai commi 1-2-3-4 art. 51 del D.P.R. 6 marzo 1978, n. 218 e alla Legge 17 agosto 1942, n. 1150 (e sue modifiche e integrazioni) in materia di adeguamento degli strumenti urbanistici comunali a quelli di pianificazione territoriale di ordine superiore (dal SLA).

D'altra parte, allo stato attuale, l'intervento in valutazione non è formalmente coerente con le previsioni di PRG. Ciò implica la necessità di adeguamento dello strumento urbanistico alla Variante al Piano del Porto.

Il Piano Regolatore del Porto di Gaeta approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici con Decreto n° 7005 l'11 agosto 1959 prevede le seguenti opere:

- 1) un molo di sottoflutto, ancorato alla parte esterna del gomito della scogliera di protezione del porticciolo per motopescherecci e piccoli natanti addetti al traffico, si svolge per una lunghezza di metri 500 in direzione NNE;
- 2) un molo di sopraflutto formato da 4 bracci, di cui il primo ancorato al piazzale lato mare antistante l'ingresso della raffineria, è diretto per 200 metri verso levante; il secondo si estende per una lunghezza di metri 330 in direzione di ESE (scioccò-levante); il terzo braccio si sviluppa per 460 metri in direzione azimutale di 152°; il quarto della lunghezza di 100 metri, con martello di rinforzo di 20 metri, si dirige per SSE. Detto molo, coperto di masso di sovraccarico, è fornito di muro paraonde; una banchina centrale orientata per meridiano, si estende per una lunghezza di metri 500 con un tirante d'acqua di metri 9,50;
- 3) un pontile in cemento armato della lunghezza di metri 70, larghezza 10 metri e con un tirante d'acqua ai lati di metri 6,20, da adibire ai servizi del centro ittico;
- 4) n.3 scali di alaggio per navi di piccolo tonnellaggio, installati tra la banchina centrale e la radice del molo di sottoflutto;
- 5) sul piazzale retrostante la banchina centrale, è prevista la sistemazione di binari di collegamento ferroviario del porto con il tronco Formia - Gaeta.

In merito ai rapporti tra i contenuti di tale strumento di pianificazione e l'intervento di variante in valutazione si condivide, nella sostanza, quanto riportato nello Studio di Impatto. Ed in particolare:

la soluzione approvata a ridosso degli anni '60, riflette fedelmente gli orientamenti in materia portuale tipici della mentalità di quella epoca che precedeva, da vicino, gli anni del cosiddetto "boom economico". Pertanto gli indirizzi della programmazione urbanistica (e socio economica) erano "naturalmente" improntati su una visione dello sviluppo universalmente orientata quasi esclusivamente tenendo conto di aspetti funzionali ed economici non essendo ancora sviluppata, in quegli anni, una cultura che coinvolge, nella programmazione, oltre a quelli citati, altri fattori altrettanto importanti, riguardanti gli aspetti umani (più in generale - qualità della vita, ecc.), ambientali, ecc.

Da una rapida lettura delle previsioni del succitato Piano Regolatore del Porto del 1959, emerge innanzi tutto l'evidenza di un impatto rilevante costituito dalla previsione dei due bracci (ciascuno di lunghezza considerevole) che vengono eliminati con la variante ora proposta.

Una soluzione appropriata riguardo agli aspetti della funzionalità delle attività portuali "a terra", accanto ad una attenta configurazione delle linee di banchina che, in ottemperanza con le previsioni dello Studio Preliminare del Piano dei Porti della Regione Lazio, tengono conto degli aspetti umani ed ambientali (a cominciare da una riduzione considerevole degli impatti derivanti dai mutamenti delle correnti) rispetto, sia alla situazione di fatto che alle previsioni del 1959, costituiscono i pilastri su cui si fonda la scelta progettuale del 1998.

Il Porto Commerciale di Gaeta è classificato di 2ª categoria, 1ª classe (secondo il DM del 5 maggio 1972). Esso è attualmente costituito da uno sporgente unico lungo circa 260 m e dotato di un piazzale retrostante largo 100 m. Le aree imbonite esistenti sono, allo stato attuale, scarsamente utilizzabili per mancanza di banchinamento.

Nel corso degli anni si sono succedute varie proposte progettuali atte a rilanciare l'area e le attività del porto commerciale.

Nel 1991 la Estramed SpA, in base all'analisi delle problematiche evidenziate e degli studi condotti nell'ambito dell'incarico ricevuto dalla Regione Lazio, ha avanzato una serie di proposte progettuali per la realizzazione di interventi atti a rilanciare le attività portuali e quelle ad esse collegate, cercando le idonee soluzioni per operare anche una riqualificazione della fascia di litorale in esame da un punto di vista ambientale e di fruibilità turistica.

Pertanto, al termine di tale operazione, sono stati individuati, per il Polo Portuale di Gaeta, i seguenti interventi:

- 1) Intervento di riqualificazione del Porto Salvo (Porto di Elcna).

- Prolungamento dell'attuale molo frangiflutti fino a 125 metri di lunghezza totale;



Razionalizzazione delle strutture e attrezzature di ormeggio

2) Intervento di realizzazione del nuovo molo di sopraflutto Nord
Costruzione del nuovo molo a partire dalla radice del Ponte Petrolie AGIP, orientato in direzione NNE, di lunghezza totale pari a ml. 870.

3) Intervento di banchinamento di riva.
Regolarizzazione e banchinamento di tutto il tratto fronte mare, fino allo Sporgente Nord, a partire dalla radice del nuovo molo di sopraflutto (tale intervento prevede la colmata della darsena dei pescatori esistente, nonché dell'area occupata dai pontili del Porto Industriale nella zona del Centro Ittico).

4) Intervento di realizzazione del nuovo Piazzale Nord tramite colmata.
Realizzazione di un piazzale della superficie pari a c/a 13 ha a ridosso dello Sporgente Nord nel lato in direzione di Formia. Il piazzale di progetto insisterà parzialmente su area già esistente (da bonificare) ed in parte su una colmata di nuova realizzazione. E' prevista un'ideale difesa della scarpata lato mare con una mantellata di protezione. Il piazzale, una volta realizzato, consentirà di ubicare tutti i necessari servizi ed infrastrutture di supporto alle attività portuali.

5) Altri interventi
E' bene specificare, che a tali interventi va aggiunta la posta in riassetto della viabilità di collegamento di tali infrastrutture con l'hinterland la cui realizzazione è auspicata parallela a queste ultime. Inoltre è previsto l'intervento nell'area portuale di Formia (Caposole) ed è stato altresì compilato un programma comprendente una serie di "interventi minori", che hanno, però, una precisa funzione ed importanza se valutati all'interno della visione di un'armonica riqualificazione dell'intero tessuto del Polo Portuale Gaeta.

Nel maggio 1993 la Estramed SpA ha elaborato, sempre per conto della Regione Lazio, uno "Studio Integrativo" del progetto illustrato nel paragrafo precedente.

Tale "Studio Integrativo", con soluzioni progettuali nuove rispetto a quelle precedentemente formulate, è stato esaminato e visto dalla Regione Lazio, C.T.C.R. Sezione 2ª, con voto n° 3728, nella seduta del 27/09/1993.

Lo "Studio Integrativo" del 1993, accanto ad una diversa conformazione del molo di sopraflutto Nord (e quindi dell'area portuale che questo determina nello spazio più a Sud rispetto allo sporgente Nord esistente) prevede altresì una diversa conformazione del "Piazzale Nord" di progetto, con aumento di superficie di movimentazione delle merci. Per quanto riguarda le destinazioni d'uso, dal confronto dei progetti (1991-1993) si evince che viene ampliata notevolmente la superficie degli accosti commerciali.

Per ultimo, nel 1998 è stata presentata la Variante al Piano Regolatore Portuale attualmente in valutazione che, alla completa realizzazione degli interventi di Piano, permetterà al Porto Commerciale di Gaeta di disporre di uno sviluppo complessivo di banchina di oltre ml. 1.400 e di arce (operative e di servizio) superiori a 20 ettari.

In dettaglio, il territorio del Porto Commerciale, secondo la versione presentata nel 1998, si comporrà come segue:

- 1) BANCHINA DI RIVA (dallo Sporgente Nord o Salvo d'Acquisto alla darsena natanti C.P. - Finanza - VV.FF.).
- 2) SPORGENTE NORD (o SALVO D'ACQUISTO)
- 3) NUOVA BANCHINA DENOMINATA "PIAZZALE NORD" (da realizzare con una colmata a fianco dello Sporgente Nord attraverso la soluzione che prevede una darsena per l'attracco contemporaneo di due navi con scarico, per entrambi, sia in testa che da un lato).
- 4) AREA DI MOVIMENTAZIONE E SOSTA MERCI (retrostante la nuova banchina di cui al precedente punto "C").
- 5) AREE PER SERVIZI COMUNI ALL'INTERO PORTO COMMERCIALE
- 6) INDUSTRIE DI TRASFORMAZIONE CELLE FRIGO
- 7) DARSENA DI SERVIZIO con uno specchio d'acqua di c/a mq.3.500 adibita all'accosto di natanti (rimorchiatori, mezzi VV.FF., Guardia Costiera ecc.)
- 8) VERDE PUBBLICO ATTREZZATO - VIABILITA' DI SERVIZIO E PARCHEGGI.

Rispetto alla versione iniziale, a seguito delle prescrizioni espresse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in relazione all'assetto pianimetrico delle arce portuali e delle loro destinazioni d'uso, il progetto del porto che prevedeva una darsena di forma rettangolare è stato modificato attraverso la sostituzione della predetta darsena con un imbonimento rettilineo, che in relazione all'attività dei terrapieni, alla funzionalità delle arce destinate alle banchine e alla movimentazione e sosta merci, risulta più efficace e permette al contempo una convenienza tecnico-economica dell'intervento infrastrutturale nel suo complesso. Sempre in ottemperanza delle suddette prescrizioni l'area retrostante alla banchina ricavata dall'imbonimento della darsena sarà destinata a movimentazione e sosta merci.



Interventi connessi al porto

Il Porto Commerciale di Gaeta si inserisce in un quadro di interventi per lo più in corso di realizzazione od ultimazione alcuni dei quali di infrastrutturazione interni ed esterni all'area portuale.

In particolare:

1) - **AREA PORTUALE PER MOVIMENTAZIONE E SOSTA MERCI** Il Consorzio Industriale Sud Pontino, nell'ambito della legislazione vigente, ha il compito di attivare le iniziative di sviluppo e di potenziamento dei servizi interessanti le attività produttive del Comprensorio. In quest'ottica, l'Ente ha in corso di realizzazione lavori per dotare il Porto Commerciale di Gaeta di un'area attrezzata di circa mq. 40.000 per la movimentazione delle merci. L'area sarà attrezzata per rispondere alle esigenze di carattere doganale e sarà destinata allo stoccaggio e movimentazione di merci da imbarcare e sbarcare e per tutti i servizi comunque collegati al traffico marittimo. Una porzione di detta area, circa metri quadrati 10.000, sarà dotata delle necessarie apparecchiature tecniche e di servizio e utilizzata per la movimentazione dei containers frigo. I lavori sono stati ultimati nel settembre 2000.

2) - **PALAZZINA PER UFFICI E SERVIZI PORTUALI** La palazzina, divisa in tre ali, permette di tenere separati i servizi tecnici destinati al controllo tecnico della merce e dei contenitori, dai servizi amministrativi e commerciali. I servizi amministrativi riguardano il concentramento di Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Capitaneria di Porto, Uffici Regionale e Sanitari e comunque servizi collegati all'operatività portuale. L'ala commerciale prevede invece l'insediamento di opere doganali, agenti marittimi e raccomandatari, sportelli bancari e servizi generali connessi alla presenza dei numerosi addetti alle operazioni commerciali. Un insieme che di fatto costituisce una stazione marittima completa dei Servizi per la gestione del sistema portuale ed intermodale.

Un complesso così importante permette un assetto definitivo a tutto il disegno progettuale, nel rispetto degli impegni presi con la Comunità Europea, e nel rispetto degli accordi con gli operatori economici interessati a servirsi dello scalo di Gaeta in quanto i servizi in via di completamento non sono attualmente presenti in altri scali portuali.

Il progetto è esecutivo ed è stato presentato per il finanziamento (Delibera CIPE 1998).

Il braccio est che ricade nell'ambito dell'area portuale per movimentazione e sosta merci è stata ultimato nel settembre 2000 il resto è in sospensione ma in via di ultimazione.

3) **VIABILITA' DI COLLEGAMENTO AL PORTO** Il progetto proposto consiste nella razionalizzazione e ammodernamento dei tratti di viabilità comunali e vicinali già esistenti compresi, in parte, entro zone a destinazione industriali e per attività produttive in generale, ed in parte, in zone agricole. Le predette zone D4 e D5 fanno parte delle previsioni del Piano Regolatore Territoriale delle aree di Sviluppo Industriale del Consorzio Industriale del Sud Pontino recepite dal P.R.G. del Comune di Gaeta.

La variante al P.R.T. ASI consiste appunto nella trasformazione di detta viabilità secondaria già esistente in una viabilità di più ampio respiro che collega le aree a servizio del Porto con la via Appia e la variante predisposta collega la nuova area di servizio portuale con la medesima via Appia alla stessa posizione del finanziato progetto.

Il collegamento previsto in variante segue il percorso di viabilità esistenti ma fino ad ora inutilizzabili e per le economie che si generano si arriva al collegamento del Porto.

Una nuova soluzione innovativa quella della proposta variante, che confermando la destinazione della viabilità realizza di fatto un centro di intermodalità dove ferrovia, porto e viabilità nazionale sono a servizio dello sviluppo della portualità che è perno fondamentale dello sviluppo economico dell'area depressa del Sud Lazio.

Il progetto di variante prevede la realizzazione di due tronchi stradali, il primo che collega la via Flacca all'altezza dell'area portuale con la via di S. Agostino passando dall'area ASI, il secondo, dall'area industriale alla Via Appia con collegamento alla Pedemontana in via di progettazione.

Stante la necessità di definire alcune opere accessorie con l'ANAS i lavori sono in sospensione dal novembre 2002; comunque la data di ultimazione è prevista per la fine di marzo 2003.

4) **INFRASTRUTTURE: AREE MOVIMENTAZIONE E SOSTA MERCI - LOGISTICA PORTUALE ED INTERPORTUALE**

In località Vivano, a circa 1.500 m dall'area portuale e confinante con il complesso celle frigo e piazzali di stoccaggio merci, è in corso di realizzazione un'area di circa 27.000 mq. dove ubicare l'autoparco per la sosta dei camion e delle motrici.

Situata in zona baricentrica rispetto alla zona destinata a celle frigo e piazzali di sosta e stoccaggio delle merci è destinata ad ospitare gli Uffici di gestione dell'intero complesso nonché un Centro E.D.P. per il collocamento sul mercato di prodotti ortofrutticoli, caseari ed alimentari in genere, con spazi a disposizione per un Centro Sanitario Portuale e per laboratori per fitopatologia e veterinaria.

5) **RIATTIVAZIONE DELLA FERROVIA FORMLA-GAETA** La linea oggetto di riattivazione è stata costruita alla fine del secolo scorso (1888 - 1892) e costituisce il tratto terminale, in territorio laziale, della linea Sparanise Gaeta. Il progetto di riattivazione dell'esercizio ferroviario prevede che lo stesso venga attuato in due fasi funzionali e cioè:



1^a Fase - attivazione del servizio merci sulla tratta compresa tra la stazione di Formia, ubicata al Km 50+225, e il raccordo ASI in località monte Conca; ubicato al Km 55 circa,

2^a Fase - attivazione del servizio viaggiatori su tutta la linea e sede tra la stazione di Formia e la stazione di Gaeta al Km 59+167 e mantenimento del servizio merci.

Da quanto sopra indicato il Progetto evidenzia la sua piena autonomia tecnica, svolgendo le opere previste un ruolo primario nel rapporto portualità - aree infrastrutturali di retroporto - piattaforme logistiche - interportualità - logistica interportuale.

La realizzazione del Progetto sarà altresì di supporto e completamento all'ampliamento del mercato ortofrutticolo di Fondi (M.O.F.) che è in corso di realizzazione con finanziamento regionale per circa 70 Mld.

La viabilità prevista, finanziata ed in via di realizzazione e la riattivazione del ramo ferroviario per circa 7 km., si ripercuotono sulle popolazioni interessate producendo effetti positivi sui benefici sociali in quanto viene a determinarsi:

Spostamento a monte del traffico commerciale alleggerendo il tratto costiero dal passaggio di circa 150.000 veicoli pesanti l'anno che si generano a seguito del movimento portuale e delle attività produttive;

-Valorizzazione del tratto costiero che può essere destinato solo al movimento turistico;

-Bonifica dell'area dismessa da azienda produttiva con la realizzazione di un centro polivalente con finanziamento a totale carico di privati per circa 80 MLD. a seguito del ripristino del collegamento ferroviario Formia-Gaeta che vieta grossi afflussi di autoveicoli nell'area centrale dei paesi, come da precedente descrizione.

-Il progetto è stato approvato dal C.T.C.R. ed è provvisto di pareri favorevoli dell'R.F.I...E' stato finanziato con DOCUP Ob.2 (2002-2006) e sono in corso di pubblicazione i bandi per le gare d'appalto.

7) **INFRASTRUTTURE AVANZATE A TEMPERATURA CONTROLLATA** Le attività collegate allo scarico e carico delle merci per via marittima, sono state localizzate in un'area di ca. mq. 80.000 facente parte del progetto infrastrutturale della zona industriale di Monte Conca.

Tale area è situata subito al ridosso della Ferrovia Formia-Gaeta e dell'area portuale e dovrà ospitare, come già detto, le attività collegate al porto stesso quali:

a) celle frigorifere a temperatura controllata;

b) piazzali di movimentazione e sosta delle merci e containers.

Il progetto è esecutivo. Per la parte dell'area movimentazione e sosta merci è stato richiesto il finanziamento DOCUP Ob.2 (2002-2006)

8) **MANUFATTI P.M.I. MONTE CONCA NORD** Il P.R.G. approvato dalla Regione Lazio con delibera n. 378 del 21.06.1996 e successiva variante approvata in data 22.12.1995 n. 60 nonché la variante al P.R.G. adottata dal Consorzio Sviluppo Industriale Sud Pontino con Delibera n. 53/C del 12.05.1997, hanno individuato l'agglomerato Monte Conca in Comune di Gaeta.

L'area indicata facente parte del P.R.G. comprendente la zona industriale di Monte Conca Nord già parzialmente insediata permette, attraverso la costruzione di tre corpi di fabbrica, la realizzazione di 38 attività con superfici coperte oscillanti dai 170 ai 220 mq. Cudauna che genererà una occupazione diretta di almeno 70 unità.

Il progetto è esecutivo. Il Consorzio Industriale sta attuando bandi di assegnazione delle aree, per poter successivamente costituire consorzi di artigiani e di P.M.I..

Inoltre lo Studio di Impatto Ambientale elenca una serie di ulteriori interventi nelle zone di Formia e Minturno funzionali agli esercizi e alle attività portuali

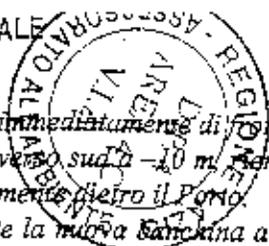
Gestione delle fasi di realizzazione delle opere

Se in linea generale la gestione delle fasi realizzative rappresenta una questione di determinante importanza nei termini degli impatti ambientali, perlopiù di carattere temporaneo, che possono derivare dalle attività di cantiere, nello specifico di questo progetto le implicazioni risultano rilevanti in ragione, da una parte della tipologia ed importanza delle lavorazioni, dall'altra per effetto della vicinanza del centro abitato ed in particolare delle infrastrutture stradali utilizzate sia da componenti di traffico urbano, che da componenti di traffico portuale e, temporaneamente, di cantiere.

La lavorazione più impegnativa è l'escavazione dei fondali, eseguibile con mezzi marittimi. Al fine di ridurre in misura drastica il consumo di materiali di cava, di eliminare quasi totalmente la necessità di conferire materiali inerti a discarica e di contenere le movimentazioni di materiali al di fuori dell'area portuale, con evidenti benefici ambientali, il progetto prevede il riutilizzo dei materiali scavati per il riempimento della vasca di colmata. Tali materiali risultano infatti sostanzialmente idonei sia sotto il profilo geotecnico che chimico-fisico. Ovviamente la vasca di colmata dovrà essere realizzata preventivamente con muro di sponda ed arginatura trasversale a scogliera.

Il progetto prevede 4 fasi distinte:

1^a fase : realizzazione della vasca di colmata ed escavo a -10 m di una prima fascia adiacente allo sporgente nord esistente (le operazioni di escavo e riempimento avverranno essenzialmente via mare),



- 2^a fase: escavo di una fascia a -10 m immediatamente di fronte allo sporgente nord esistente e colmata della vasca;
- 3^a fase: dragaggio dell'ultima fascia verso sud a -10 m, riempimento della vasca e realizzazione delle opere stradali (svicolo sulla via Flacca) immediatamente dietro il Porto;
- 4^a fase: dragaggio dell'area antistante la nuova banchina a -10 m, colmata della vasca e realizzazione del piazzale operativo.

Per quanto attiene tali lavorazioni gli unici materiali che, presumibilmente, verranno trasportati via terra sono quelli costituenti quota parte del rilevato a tergo banchina, il misto stabilizzato per la formazione della banchina, l'eventuale argine della cassa e la scogliera alla radice della darsena nord. Il quantitativo di calcestruzzo è assai modesto (550 m³ per 10 m di banchina) e i flussi di betoniere, che comunque saranno limitati esclusivamente alle fasi di getto dell'opera, possono essere stimati in un massimo di 3÷4 betoniere/ora.

In sede di integrazioni allo Studio di Impatto è stata valutata quantitativamente l'incidenza delle lavorazioni e della messa in esercizio delle opere sulle condizioni di circolazione del traffico. Si osserva che tanto in fase di realizzazione quanto in fase di esercizio l'impatto del traffico in ingresso e in uscita dal porto sui flussi attualmente esistenti risulta minimo soprattutto alla luce del contemporaneo adeguamento del sistema viario limitrofo e in particolar modo del completamento della circoscrizione S. Agostino-Via Appia che, attraverso la trasversale e la via Flacca consentirà lo smaltimento del traffico pesante legato alle attività portuali senza interferire con i flussi attualmente presenti sulla SS 213 e con del traffico del centro storico.

Descrizione del progetto

La variante al Piano Regolatore del Porto di Gaeta adottata in data 12 maggio 1997, con determinazione n. 53/e, e rivista a seguito delle prescrizioni espresse dal C.S.LL.PP., prevede per il Porto Commerciale le seguenti aree:

- *banchina di riva* (dallo Sporgente Nord o Salvo d'Acquisto alla darsena natanti C.P. - Finanza - VV.FF.) imbasata a -10 m s.m. Presenta una lunghezza totale di accosto di c/a ml. 260 (dei quali 130 m esistenti) con un pontile di movimentazione delle merci di circa mq. 25.000. Tale banchina è dedicata al traffico di merci generali su navi traghetto ed unità reefer.
- *sporgente nord* o Salvo D'acquisto, già esistente, (gli ultimi 40 m al largo sono attualmente in corso di esecuzione) lunga 300 m perpendicolare alla precedente ed alla riva, anch'essa imbasata alla -10 m s.m. Lo sporgente è dotato di aree operative per la movimentazione delle merci per circa mq. 30.000 e potrà essere utilizzato prevalentemente per attività di sbarco-imbarco su unità convenzionali, traghetti e navi rinfuse di dimensioni medie.
- *nuova banchina* denominata "piazzale nord", da realizzare con una colmata a fianco dello Sporgente Nord, parallela alla riva lunga circa 560 m (di cui i primi 85 m già appaltati ed in corso di realizzazione);
- *darsena lato nord*, delimitata da due scogliere estese rispettivamente 93 m e 190 m tra loro pressoché ortogonali (99°) ed imbasate a quote variabili tra la -4 m s.m. e la linea di costa;
- *area di movimentazione e sosta merci* (retrostante la nuova banchina di cui al precedente punto "C"): tale "area", pari a c/a mq. 70.000 ospiterà fondamentalmente infrastrutture avanzate a temperatura controllata e aree di movimentazione e sosta, costituenti intermodalità logistica portuale e interportuale.
- *aree per servizi comuni* all'intero porto commerciale dell'estensione di circa mq. 30.000. Tali servizi comprendono: Vigili del Fuoco; Dogana; Servizi vari; Spogliatoi; Pesa pubblica; Servizi tecnologici. Volume per servizi generali costituiti da: Guardia di Finanza; Guardia Costiera; Veterinario; Sanità; Operatori commerciali; Operatori Portuali; Banche; Imprese portuali.
- *industrie di trasformazione celle frigo*
- *darsena di servizio* con uno specchio d'acqua di c/a mq. 3.500 adibita all'accosto di natanti (rimorchiatori, mezzi VV.FF., Guardia Costiera ecc.)
- *verde pubblico attrezzato, viabilità di servizio e parcheggi* per le necessità del porto commerciale.

La lunghezza totale delle banchine previste dalla variante è di 1132 m; la lunghezza delle scogliere radenti risulta pari a circa 280 ml; i piazzali operativi, compresi gli esistenti, occupano un'area di circa 170.000 mq e sono posti a -2,5 m s.m. in corrispondenza delle banchine.

Al fine di rendere accessibile l'area denominata piazzale Nord si è reso necessario prevedere il tombamento parziale e il prolungamento del fosso Arzano, che attualmente sfocia in corrispondenza del nuovo terrapieno, con pareti costituite da palancole metalliche sormontate a distanze più o meno regolari da solette di copertura realizzate con travi prefabbricate rese solidali da un successivo getto di completamento.

I dragaggi previsti per il raggiungimento della quota dei fondali pari a -10,00m s.m. sono pari a circa 770.000 m³ e compensano i rinterri necessari per la realizzazione del Piazzale Nord.

Le nuove banchine saranno realizzate con soluzioni tecniche analoghe a quelle già realizzate ad opera del Genio Civile per le Opere Marittime di Roma e caratterizzate da una paratia di pali accostati in calcestruzzo armato ancorata ad una serie di pali isolati disposti a quinconce, ad interasse medio pari a circa 1,50 m.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

GEOLOGIA

Geologia generale

I rilievi costieri del Comune di Gaeta, evidenziati nella carta Geologica, rappresentano dal punto di vista regionale la propaggine meridionale dei Monti Aurunci, costituiti da formazioni carbonatiche di mare poco profondo della Piattaforma Laziale - Abruzzese.

Il paraggio in esame è dominato dalla presenza della porzione sud - orientale dei Monti Aurunci e corrisponde alla zona di raccordo fra la piattaforma laziale e quella campana.

Questa porzione di catena appenninica è costituita da una successione litostratigrafica formata da una alternanza di calcari, calcari dolomitici, e dolomie. Tale successione, di età compresa tra il Trias superiore ed il Cretacico superiore, è costituita da litotipi riferibili ad un ambiente nefritico di piattaforma interna. Solo raramente sono presenti all'interno della successione litotipi in facies continentale, a testimonianza di temporali chiusure della piattaforma con conseguente apporto di sedimenti esclusivamente continentali.

A partire dal Miocene superiore anche quest'area viene interessata dai processi tettonici collegati con la strutturazione della catena appenninica. Qui infatti le dorsali presenti sono il risultato di più fasi tettoniche sovrapposte, alle quali sono poi seguiti processi erosivi.

Dapprima la tettonica compressiva, attraverso un modello deformativo a pieghe e sovrascorrimenti, ha determinato il sollevamento di ingenti porzioni della successione stratigrafica; successivamente la tettonica distensiva legata all'apertura del Mare Tirreno (attuata mediante sistemi di faglie normali ad andamento N - S, E - W, NW - SE) ha disarticolato e smembrato le strutture preesistenti. Questi sistemi di faglie normali hanno agito ribassando il sistema di dorsali già strutturatosi verso il mare. In seguito i movimenti eustatici del livello del mare, legati alle glaciazioni, favorirono l'erosione marina dovuta all'innalzamento del livello del mare, i cui segni sono evidenti alle pendici di alcuni rilievi montuosi dell'area per i fori litodomi, i solchi di battente e le grotte marine a differenti livelli.

Durante il pleistocene medio - superiore, in un ambiente costiero più ampio dell'attuale si ebbe la deposizione di forti spessori di depositi sabbiosi eolici in aree protette. Questi depositi fanno parte di una formazione (detta "duna rosso antica") presente lungo tutta la costa laziale, ove affiorano diffusamente alla sommità di numerose colline.

Successivamente la morfologia attuale, costituita in generale da dorsali separate da profonde incisioni vallive, è andata quindi via via definendosi per effetto di processi di erosione, trasporto e deposizione di sedimenti di varia natura, che rappresentano il sottosuolo su cui verranno ad insistere le nuove opere portuali.

Condizioni geotecniche del sottosuolo marino

L'area interessata dalle nuove strutture portuali sud, che comprende una banchina ed un vasto terrapieno retrostante, è stata interessata nell'anno 2001 da tre nuovi sondaggi e tre prove penetrometriche dinamiche (v. allegato tecnico n°1: allegato 2). Tuttavia il contesto marino può essere integrato con indagini effettuate nell'anno 2000 consistenti in sondaggi relativi alla zona prospiciente il puntone del molo Salvo D'acquisto (v. allegato tecnico n°1: allegato 1) con le quali si ha una visione più completa della morfologia del fondo marino sul paraggio considerato. Tutte queste indagini hanno consentito di tracciare i profili stratigrafici riassunti nella Tav. 9.

Si nota subito una notevole varietà di stratificazioni, per cui si trovano alternanze di limo più o meno argilloso, di argille limose e sabbie fini leggermente limose, con caratteristiche che possono considerarsi diverse per i primi strati.

In particolare, con riferimento ai tre sondaggi nuovi, si nota la presenza di limo argilloso superficiale, di caratteristiche piuttosto mediocri se non scadenti, con più frequenza man mano che ci si sposta da E a W.

I sondaggi hanno raggiunto la profondità di circa 30 m dal l.m.m. in corrispondenza di un fondale pari a (- 5,00), (- 8,00), (- 9,00) rispettivamente sui carotaggi 1,2 e 3. da questi sono stati prelevati anche campioni indisturbati e rimaneggiati, sui quali sono state eseguite prove di identificazione (proprietà indici) e di comportamento meccanico (compressione semplice ed edometria).

Ciò però che sembra caratterizzare maggiormente il comportamento del sottosuolo, sotto i carichi imposti dalla struttura delle banchine, è l'andamento delle prove penetrometriche e dei valori SPT, eseguiti all'interno dei sondaggi. I terreni risultano assai scadenti per i primi metri di profondità, che interessano solo il terrapieno.

Invece alla profondità di circa (- 15,00) i terreni raggiungono valori piuttosto uniformi, definiti da resistenze dinamiche medie fra 20 e 30 N colpi, sia del penetrometro che delle STP, le quali equivalgono a resistenze statiche fra 80 e 120 kg/cm².

D'altra parte le prove di laboratorio, relative alla compressione semplice ed edometria, confermano queste caratteristiche. I valori dell'indice di compressione Cc decrescono da 0,3 a 0,1 con la profondità.

In definitiva si possono considerare affidabili i terreni a partire dalla profondità di (- 15,00), in ogni caso per il tipo di tecnologia che verrà adottata nella realizzazione dell'opera non sono previsti problemi inerenti alla stabilità dei fondali.

AMBIENTE IDRICO

Nell'area di studio sono presenti quattro sorgenti localizzate di portata media, non sono presenti sorgenti lineari mentre è accertata la presenza di sorgenti sottomarine. In nessun caso si prevedono interferenze con la realizzazione delle opere.

Dal punto di vista ideologico si rileva la presenza del fosso di Monte Lauro. Il corso d'acqua è suddivisibile in tre tronchi: a monte non regimentato e con andamento sinuoso; intermedio regimentato con canale scatolare in cemento armato; sbocco a mare intubato per consentire l'attraversamento della Flacca.

A seguito della realizzazione della nuova banchina, per garantirne lo sbocco a mare verrà realizzata una doppia fila di palancole sulle quali, ad intervalli più o meno regolari verranno poggiati gli attraversamenti, in modo da collegare il piazzale movimentazione e sosta merci con il piazzale Salvo d'Acquisto.

VEGETAZIONE

L'area di intervento, peraltro fortemente antropizzata, non presenta un quadro vegetazionale di alcun rilievo. Non sono rilevabili presenze arboree o arbustive o quant'altro e conseguentemente non si determineranno impatti di alcun genere su questa componente ambientale.

Per quanto riguarda l'ambiente marino, le opere interesseranno fondali nei quali non sono riscontrabili presenze di vegetazione, né tantomeno di Posidonia oceanica.

RUMORE

Lo studio della componente acustica è stato sviluppato secondo la seguente metodologia:

- analisi del progetto sotto il profilo acustico ed individuazioni delle sorgenti fisse e mobili,
- analisi territoriale ai fini dell'individuazione dei ricettori, delle destinazioni d'uso e della zonizzazione acustica,
- analisi della situazione acustica ex ante,
- simulazione previsionale del clima acustico ex post,
- analisi delle eventuali mitigazioni.

Nella fase di esercizio sono state identificate le due sorgenti di rumore:

- a). aumento del traffico legato all'entrata a regime del porto commerciale,*
- b). funzionamento delle macchine frigorifere.*

Dalle analisi condotte risultano evidenze di una situazione attuale particolarmente critica. Non esistendo una zonizzazione acustica adottata nell'area di Gaeta, il proponente suggerisce una classificazione tipo "aree prevalentemente industriali", che è ragionevolmente condivisibile. Rispetto ai limiti imposti dalla normativa vigente risulta un diffuso superamento.

Sono stati censiti i ricettori prossimi alle sorgenti di rumore, individuando 40 distinti ricettori, che costituiscono i punti di calcolo rispetto ai quali sono restituiti i valori previsti del livello di rumore.

Al di là di una valutazione speditiva effettuata con metodi numerici semplificati (Burgess; Santoboni), è stata effettuata una simulazione acustica con il codice Mitra nella situazione ante operam e con riferimento ai seguenti 3 scenari post operam:

Scenario post operam 1 - prevede l'inserimento della strada di collegamento e delle nuove strade di accesso al porto e dei nuovi flussi di traffico previsti, oltre il posizionamento delle macchine frigorifere limitato ad una sola parte del piazzale; oltre alla previsione effettuata dai progettisti dell'opera, che in sintesi prevedono il divieto di circolazione del traffico pesante sulla via Flacca, convogliandolo esclusivamente sulla nuova strada di collegamento. Alla macchine frigorifere è stata associata una sorgente lineare emisferica di potenza pari a 86,50 db(A)/m per ogni gruppo di macchine. In questo caso, rispetto alla situazione ante operam è rilevabile una generalizzata diminuzione od incremento nullo dei livelli di pressione sonora. Risultano nuovi ricettori che nella situazione ante operam non sono interessati, per i quali vanno previste opere di mitigazione.

Scenario post operam 2 Tale situazione è identica alla precedente se non per il numero delle macchine frigorifere che risulta maggiore e la relativa disposizione su tutta la parte centrale del nuovo piazzale. In questo scenario si determina un aumento dei livelli sonori, ma limitatamente alla specifica zona del nuovo porto. Di conseguenza l'aumento delle macchine frigorifere, espresso come differenza tra scenario 1 e 2 risulta irrilevante.

Scenario post operam 3 l'inserimento della strada di collegamento in una zona ad oggi non interessata da infrastrutture viarie, determina il coinvolgimento della zona posta a nord-ovest nella quale insistono poche abitazioni

per le quali sarà prevista la installazione di una barriera acustica.

In questo caso la costruzione della strada comporta un aumento di rumorosità all'ambito collinare. Sarà pertanto necessario prevedere opportune opere di mitigazione.

Nello studio si rimanda alla progettazione esecutiva la definizione progettuale delle opere di mitigazione previste.

Per quanto concerne la situazione del traffico veicolare e le relative ripercussioni sulle componenti rumore" e "atmosfera" si può affermare che l'aumento di traffico legato al potenziamento dell'area portuale sarà completamente assorbito dal contemporaneo adeguamento della rete stradale e dalla realizzazione di carreggiate parallele atte a snellire i flussi di traffico collegati al porto e al centro storico.

ATMOSFERA

Per quanto attiene la componente atmosfera le valutazioni effettuate si riferiscono a due distinti argomenti prodotti dal proponente e relativi al "Monitoraggio della qualità dell'aria" e alle simulazioni predittive dell'inquinamento indotto dalle attività connesse con il progetto in valutazione.

Poiché il monitoraggio è stato effettuato per soli due giorni, pur dando alcuni elementi di riferimento, non può essere considerato rappresentativo della qualità dell'aria.

Lo Studio, sulla base dei dati climatologici analizzati, classifica Gaeta in classe di stabilità atmosferica 4.

Sorgenti inquinanti

Lo Studio elenca le seguenti sorgenti di inquinamento atmosferico:

- l'attuale SS 213 via Flacca,
- l'attuale SP S. Agostino,
- l'attuale strada di collegamento tra la SP S. Agostino ed il Porto in progetto,
- la tangenziale nord in corso di realizzazione,
- la SS Appia.

Tali sorgenti lineari sono state schematizzate geometricamente nel codice di calcolo e, assunti i flussi di traffico ex ante ed ex post, nelle condizioni meteorologiche prevalenti e peggiori, sono state calcolate le concentrazioni di monossido di carbonio, come risulta dalla tabella.

Lo Studio conclude che dal confronto tra gli scenari ex ante ed ex post emerge che l'intervento è migliorativo per quanto concerne il livello di concentrazioni di CO. L'unico punto in cui aumenta debolmente la concentrazione di CO risulta esterno all'ambito urbano e sostanzialmente privo di ricettori di rilievo.

Inoltre lo Studio sottolinea tre aspetti che è opportuno sintetizzare:

- l'intervento produce un allontanamento dei flussi di traffico dalla SS 213 e dall'ambito urbano, specialmente ciò riguarda l'aliquota di traffico pesante
- le densità veicolari diminuiscono con ovvi vantaggi sulla fluidificazione dei traffici e riduzioni emissive,
- i tronchi stradali dove verranno convogliati i traffici sono marginali all'area industriale ed esterni rispetto al centro urbano.

PAESAGGIO

L'area di intervento, compresa tra Porto Salvo e Santa Maria di Cona, lungo il Lungomare Caboto, comprende il litorale dalla darsena San Carlo arriva alla zona Italkraft, esclusa. Il territorio retrostante è caratterizzato dalla presenza di un'ampia valle che ospita depositi dell'AGIP e diverse industrie. La valle è delimitata da una serie di colli: il Monte Sant'Agata (103 m slm), il Monte Lauro (403 m slm) ed il Monte Conca (198 m slm).

L'area vasta conserva numerosi elementi di valore che caratterizzano l'ambito di transizione tra il complesso dei Monti Aurunci ed il mare. La forte antropizzazione della costa presso il Golfo di Gaeta ha determinato nel tempo da una parte la diffusa compromissione di numerose aree, dall'altra il consolidarsi di testimonianze archeologiche e storiche di pregio. Particolarmente significativo in questo contesto è il caso del Monte Orlando (171 m slm) sulle pendici del quale si sviluppa Gaeta. Il rilievo infatti, oggi parco urbano, mantiene interessanti elementi di vegetazione mediterranea, costituisce un visibile esempio dei calcari detritici chiari e stratificati del Cretacico superiore che appaiono in pareti rocciose erte, spesso fratturate e fagliate, conserva preesistenze storiche di pregevole valore, qui sorge il Grande Mausoleo di Lucio Munazio Planco (I° secolo A.C.) e rappresenta un ambito paesaggistico, nonché un punto privilegiato di vista, di indiscutibile valore.

In riferimento all'area vasta la morfologia della linea di costa presenta fenomeni erosivi anche significativi, nella zona di Formia in ragione soprattutto della maggiore esposizione alle correnti e una tendenza all'avanzamento della linea di costa per effetto dell'intensa antropizzazione; d'altra parte del tutto trascurabile risulta nell'area portuale il trasporto solido dei materiali che costituiscono il fondale, di tipo coesivo (limi e argille), anche per effetto della morfologia della rada fortemente ridossata dal moto ondoso.

Dagli studi effettuati e dalla letteratura citata nell'ambito de' SIA non si rilevano particolari criticità o specifiche valenze dell'ecosistema marino interessato dalle opere in progetto.

Il progetto di Variante del Porto Commerciale di Gaeta si presenta come un intervento di rivalutazione del litorale con particolare attenzione all'area attualmente occupata dai cantieri navali che oggi riversa in uno stato di degrado avanzato a discapito dell'immagine di buona parte del golfo.

Uno studio proposto dall'AGIP Petroli prevede la riqualificazione dell'area limitrofa al pontile AGIP attraverso lo spostamento, all'interno della proprietà AGIP, dei cantieri attualmente presenti lungo la costa. Si è configurata una proposta di utilizzazione di parte del terreno attualmente interessato dal deposito AGIP Petroli di Arzano, in Gaeta.

L'AGIP Petroli ha programmato la dismissione in tempi brevi della zona verso mare del deposito di Arzano per una superficie di circa 250.000 mq, ferme restando invece nel medio - lungo termine la necessità di mantenere in esercizio i serbatoi attualmente insistenti sulla parte superiore (verso monte) di detto deposito.

In particolare per quanto riguarda la zona verso mare del deposito di Arzano, classificata zona D4, nella variante al P.R.G. del Consorzio, l'AGIP Petroli ha previsto la realizzazione di edifici per attività di servizio alla portualità.

Per di più è da sottolineare il fatto che l'AGIP Petroli è disponibile, a completamento potrebbe in futuro essere destinato a navi da crociera, sostituendolo per il rifornimento dei propri depositi, con altre installazioni off-shore o risanamento attraverso l'adattamento dell'attuale pontile commerciale, in modo da favorire anche il risanamento e la riconversione della fascia demaniale marittima; il tutto deve essere avallato con accordi preventivi con tutti gli Enti interessati.

TUTTO CIO' PREMesso



CONSIDERATO :

che il polo di Gaeta è destinato ad essere l'interfaccia del mercato agro alimentare sul territorio regionale e l'accesso all'autostrada del mare, che consente i collegamenti e gli approvvigionamenti delle regioni contigue, non in diretto collegamento con il mar Tirreno, e che in quest'ottica la variante al PRP del porto di Gaeta consente un adeguamento in tal senso alla struttura portuale;

che sono in corso di completamento un complesso di interventi che assicurano un razionale ed efficace collegamento tra il porto e le aree industriali o commerciali di destinazione delle diverse categorie merceologiche;

che la realizzazione dell'opera consente di abbattere il consistente traffico su gomma che attualmente assicura gli approvvigionamenti agro-alimentari, con beneficio per la qualità dell'aria e del rischio di incidenti;

che le caratteristiche del progetto assicurano la non interferenza dei traffici commerciali con la viabilità legata alla mobilità della popolazione;

che la tipologia del progetto non comporta un impatto rilevante sull'ambiente marino, in considerazione dell'attuale degrado della zona che troverà giovamento dalla riorganizzazione complessiva del traffico merci;

che nell'ambito degli interventi previsti si potrà procedere anche alla rimozione della darsena petroli, che verrebbe sostituita da un campo boc nel golfo di Gaeta, con miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza e del degrado dell'ambiente indotto;

che la realizzazione dell'intervento comporta la delocalizzazione di una serie di attività cantieristiche che comportano inquinamento atmosferico e delle acque costiere;

si esprime parere favorevole di compatibilità ambientale con le seguenti prescrizioni:

- Il dragaggio dovrà essere preceduto da una campagna di monitoraggio mirata alla definizione della qualità fisico-meccanica e alla composizione chimica dei fanghi
- Il dragaggio dovrà essere condotto con tecnologie idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale

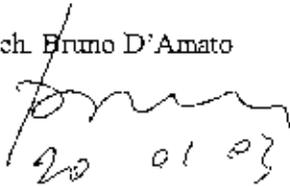
- In relazione agli esiti del trattamento ed alla qualità finale lo stesso potrà essere riutilizzato per il rimbombamento delle aree portuali o destinato ad impianti di smaltimento previa disidratazione secondo un apposito piano di smaltimento da concordare con la Regione. Le vasche destinate al trattamento dovranno essere realizzate con idoneo manto di impermeabilizzazione
- -dovrà essere realizzato il confinamento degli specchi d'acqua soggetti a dragaggi per diminuire l'emissione di sedimenti in sospensione all'esterno del bacino di lavorazione
- -non sono ammesse reimmissioni in mare

- -le quantità del materiale provenienti da cave ancora occorrenti dovranno ulteriormente essere ridotte ricorrendo al massimo utilizzo di cassoni cellulari e recuperando tutto il materiale dragato
- -dovrà essere eseguito il lavaggio preventivo degli inerti provenienti dalla cava da utilizzare per le opere a mare; tutte le acque raccolte nelle operazioni di lavaggio dovranno subire un processo di decantazione

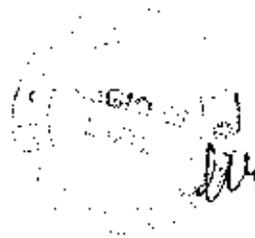
L'Istruttore Direttivo : Arch. Paola Felone



Il Dirigente dell'Area VIA : Arch. Bruno D'Amato



20 01 03





Roma, 19 LUG. 2005

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione Valutazione Impatto Ambientale di
Infrastrutture, Opere Civili e Impianti Industriali

Protocoll. n. DSA/2005/18327

Pratica n. _____

Ref. Nottate _____

protocollo n. _____
del _____
pratica _____

ALLEGATO C _____

ALLA DECISIONE DI GIUNTA REGIONALE

N° 123 DEL 07 MAR 2006 *ly*

All'Autorità Portuale di Civitavecchia
Molo Vespucci snc
00058 CIVITAVECCHIA

Al Ministero delle Infrastrutture e
Trasporti
Direzione Generale
Demanio e Porti
V.le dell'Arte, 16
00144 ROMA

Alla Capitaneria di Porto di Gaeta
04024 GAETA

All'ARPA Lazio
Via Giuseppe Saredo, 52
00178 ROMA

Alla Regione Lazio
Assessorato Tutela Risorse Ambientali
Via del Caravaggio, 99
00144 ROMA

Alla Segreteria della Commissione VIA
SEDE

e, p.c. Al Sig. Capo di Gabinetto
prof. Paolo Togni
SEDE

RACCOMANDATA A/R

OGGETTO: Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale
concernente il progetto per la Variante al Piano
Regolatore del Porto di Gaeta da realizzarsi in Comune di
Gaeta (LT) presentato dalla Capitaneria di Porto di
Gaeta.

Si trasmette copia conforme del DEC/DSA/2005/00749 del 18/07/2005
relativa al progetto di cui in epigrafe.



IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE III
(dott. Raffaele Ventresca)

DSA/VA-SE-01_2005-0318

COPIA CONFORME

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223001 - Fax 0657223040 - email dsae@minambiente.it



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

DEC/DSA/2005/00749

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per la Variante al Piano Regolatore del Porto di Gaeta da realizzarsi in Comune di Gaeta (LT) presentata dalla Capitaneria di Porto di Gaeta (d'intesa con il Comune di Gaeta, previo accordo con la regione Lazio), dal Genio Civile OO.MM. di Roma, dalla Camera di Commercio di Latina, dall'A.S.P.O. e dal Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino, acquisita in data 6 aprile 2000, con protocollo n. 4486/V.I.A./A.O.13.H pubblicata sui quotidiani il Messaggero del 19 marzo 2001 e il Mattino del 21 marzo 2001, pubblicazioni pervenute in data 10 aprile 2001;

CONSIDERATO che in data 29 aprile 2003 al Porto di Gaeta è stata estesa la giurisdizione demaniale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia con sede in Molo Vespucci snc, 00053 Civitavecchia, quest'ultima è subentrata, quindi, quale titolare del progetto di Variante in questione;

VISTA la documentazione integrativa pervenuta in data 20/05/2002 con protocollo n. 5344/VIA/A.O.13.H., in data 25/07/2002 con protocollo n. 8073, in data 30/07/2002 con protocollo n. 8229, in data 14/10/2002 con protocollo n. 10921, 07/01/2003 con protocollo n. 0038, 23/07/2003 con protocollo n. 8757, 04/11/2003 con protocollo n. 12712, 28/01/2004 con protocollo n. 1926, 09/06/2004 con protocollo n. 0013645, 29/07/2004 con protocollo n. 0017663, 28/10/2004 con protocollo n. 0023986;

AR



VISTA la determinazione dirigenziale n. 114 prot. n. D2/2A/00/20753 della Regione Lazio del 10 febbraio 2003, pervenuta il 19 marzo 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/408/36428/2002 del Ministero per i beni e le attività culturali del 9 ottobre 2002, pervenuta in data 22 ottobre 2002, con cui si esprime parere favorevole, nonché la nota ST/408/7888/2005 del 1 aprile 2005, e la nota ST/408/13126/2005 acquisita in data 8 giugno 2005, prot. n. DSA/14672;

VISTO il parere n. 648 positivo con prescrizioni formulato in data 20 gennaio 2005 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A., del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il progetto costituisce Variante al PRP vigente, approvato con D.M. del Ministero dei Lavori Pubblici n. 7005 del 27/8/59;
- tale PRP è rimasto quasi del tutto inattuato, sia in termini di opere che di destinazioni d'uso delle aree portuali; e l'assetto attuale del Porto commerciale discende invece in larga misura dalle indicazioni del PRG del 1978 messo a punto dal Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino (di seguito indicato per brevità come "il Consorzio"), che ha competenza sull'area industriale immediatamente retrostante, e che ha pianificato anche in materia di assetto delle aree portuali;
- in base alle disposizioni di cui ai commi 1-2-3-4, art. 51 del DPR 6 marzo 1978, n. 218, nonché alle disposizioni in materia di adeguamento degli strumenti urbanistici comunali a quelli di pianificazione territoriale di ordine superiore (L. 17 agosto 1942, n. 1150 e sue modifiche ed integrazioni), anche il PRG del Comune di Gaeta - adottato dal Consiglio Comunale in data 7/07/1971 con delibera n. 147 ed approvato il 10/10/1973 con delibera della Giunta Reg. Lazio n. 1498 - risulta comunque superato, ai fini della definizione dell'assetto portuale, dal suddetto PRG del Consorzio;
- la maggior parte delle opere esistenti e/o previste nell'area del porto commerciale risultano ~~pianificate ed approvate nel periodo antecedente l'entrata in vigore della normativa nazionale sulla VIA (1988);~~ tra queste, in particolare, il cosiddetto Sporgente Nord (o Molo Salvo D'Acquisto), che costituisce l'unico attracco attualmente operativo, realizzato nell'ambito delle previsioni del PRG del Consorzio e a seguito del voto del 23/9/81 n. 403 del Consiglio Superiore dei LL.PP.;
- in base alle indicazioni fornite dal proponente, la Variante del PRG adottata dal Consorzio con delibera 53/e del 12/5/97 non risulta ad oggi ancora approvata dal Consiglio Regionale del Lazio e che, quindi, il proponente stesso fa ancora riferimento, per la continuità degli atti programmatici relativi all'area di intervento, al PRG del 1978, al quale si riferisce, quindi, anche il presente parere;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- il Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio (1997), che allo stato attuale ha valenza di solo atto di indirizzo a carattere generale, prevede, per quanto riguarda il Porto di Gaeta, una configurazione di opere e di interventi sostanzialmente in linea con quella della Variante in progetto;
- il porto di Gaeta, con DM n. 505/72, è stato classificato di 2° ctg, 1° classe e, con Decisione della Commissione CEE del 07/12/01, dichiarato porto di ispezione frontiera;
- attualmente il Porto di Gaeta non rientra nell'elenco nei 21 scali italiani che, ai sensi del Piano Generale dei Trasporti del 2000, costituiscono la rete portuale ed infrastrutturale del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), cioè l'insieme delle infrastrutture che svolgono, con effetto "rete", servizi di livello nazionale; e che le modifiche previste nel progetto di Variante, unitamente agli altri interventi previsti nell'ambito di accordi, piani e convenzioni esistenti tra soggetti pubblici e privati per la riqualificazione e la razionalizzazione dell'area portuale, promuoveranno, secondo il proponente, la crescita del polo di Gaeta, facilitando il suo inserimento nella rete SNIT;
- la Variante si integra coerentemente con la realizzazione degli obiettivi del Piano di Riferimento Territoriale, che individua le zone di Gaeta e Formia come Parchi di Attività Economica e Produttiva, in quanto interessate da sedi industriali di interesse regionale, comprensori produttivi e attrezzature specializzate;

per quanto riguarda il sistema dei vincoli:

- in base alle indicazioni del Piano Territoriale Paesistico della Regione Lazio, l'area portuale di Gaeta risulta soggetta ai seguenti vincoli:
 - vincolo paesaggistico ex L. 1497/39, in forza del D.M. del 17.05.56 e vincolo di inedificabilità temporanea (decaduta a seguito dell'approvazione del P.T.P. n. 14), ex art. 1 ter e 1 quinquies L. 431/85;
 - vincolo paesistico di cui all'art. 37 del Testo Coordinato: "tessuti urbani storici o consolidati in tratti costieri di alto valore paesistico (Ir)";
 - vincolo di protezione delle fasce costiere marittime di cui al D.Lgs n. 490/99, art. 146, comma 1, lettera "A", disciplinato dall'art. 6 (Protezione delle fasce costiere marittime) del Testo Coordinato delle N.T.A. del P.T.P. ambito territoriale n. 14, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale 30 luglio 1999, n. 4485;
- non è segnalato alcun vincolo di tipo idrogeologico a carico dell'area di intervento;
- le opere oggetto della Variante si inseriscono in un vasto ambito di interventi volti al riassetto del territorio di Gaeta e più in generale dell'area del Sud Pontino, il cui quadro programmatico di riferimento risulta, in base alle indicazioni fornite, piuttosto complesso e tuttora non completamente definito, soprattutto per effetto della sovrapposizione, a volte disarticolata, di competenze e di atti pianificatori, autorizzativi e di indirizzo, nonché di accordi e convenzioni, che si sono succeduti nel tempo;
- tale situazione, unitamente a problemi interpretativi generati dalla formulazione originaria dello studio di impatto ambientale (che contiene riferimenti non adeguatamente chiariti ad un quadro generale di interventi la cui esatta collocazione rispetto alla Variante non è stata in quella sede

AR



ben definita), ha indotto lo stesso proponente, a precisare e circoscrivere in modo dettagliato l'esatto oggetto della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, che consiste in un insieme di interventi da attuare in ambito strettamente portuale, con effettuazione di dragaggi e con ampliamento di opere lato mare già esistenti e/o previste nel PRG del Consorzio;

- ai sensi dell'art. 3 comma 1 del DPCM 27/12/88, è comunque escluso che il giudizio di compatibilità ambientale abbia ad oggetto i contenuti degli atti di pianificazione e programmazione, nonché la conformità dell'opera ai medesimi;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- il Porto di Gaeta, che si affaccia sull'omonimo Golfo, è caratterizzato, nella sua configurazione attuale, dal susseguirsi lungo la linea di costa (in direzione sud-nord) di numerose infrastrutture e bacini portuali con diversa vocazione e destinazione d'uso, sostanzialmente privi di un inquadramento organico nell'ambito di un ben definito assetto portuale complessivo;
- il progetto di Variante è finalizzato, a rilanciare il polo di Gaeta come interfaccia del mercato agro-alimentare sul territorio regionale, specializzandone le attività in tal senso, oltre che come accesso all'autostrada del mare che consente i collegamenti e gli approvvigionamenti delle regioni contermini non in diretto collegamento con il mar Tirreno;
- tale obiettivo sarà perseguito incrementando, in un periodo massimo di dieci anni, il transito complessivo delle merci dal valore di 605.000 t/anno (dato aggiornato al dicembre 2001, comprendente circa 5.000 t/anno di prodotti ittici) fino a circa 1.500.000 t/anno; e che ciò avverrà, secondo il proponente, grazie alla realizzazione dei nuovi accosti previsti dalla Variante in oggetto, nonché alle opere di dragaggio dei fondali a -10 m, che consentiranno l'accesso al porto anche a navi di maggiore tonnellaggio e migliori caratteristiche tecniche;
- per quanto sopra, l'area portuale interessata dalla Variante in progetto è quella commerciale, collocata in posizione nord ed attualmente dedicata pressoché esclusivamente alla movimentazione di rinfuse; e che tale area - in immediata relazione con la rete viaria e con il tessuto urbano della città di Gaeta, oltre che con l'area di sviluppo industriale - risulta attualmente così articolata:
 - *Molo Salvo D'Acquisto, o Sporgente Nord*: si tratta dell'unico attracco attualmente operativo, dedicato ad attività di sbarco-imbarco su unità convenzionali, traghetti e navi rinfuse di dimensioni medie. L'opera è attualmente interessata da interventi di adeguamento della testata da parte del Genio Civile portuale. Opere di rifinitura di Roma, in testata o intorno molo andranno ad integrarsi con la banchina e il piazzale nord previsti nel progetto di Variante;
 - *Banchina di riva lato sud* (dalla radice dello Sporgente Nord verso sud): è dedicata al traffico merci su navi traghetti ed unità reefer, con pontile di movimentazione delle merci di circa 20.000 mq. La banchina è in parte già esistente e funzionante; il suo completamento (prolungamento di circa 140 m) è previsto in riferimento alle indicazioni del PRG del Consorzio. La nuova linea di banchina costituirà il limite, in tale area, degli interventi di dragaggio previsti dalla Variante;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- *Piazzale operativo lato nord*: costituisce la parte in radice (già interamente realizzata) della nuova piattaforma da costruire sul lato nord (Banchina e Piazzale Nord), quest'ultimo in parte oggetto delle previsioni del PRG del Consorzio, in parte di quelle della Variante in valutazione; il Piazzale operativo lato nord ricade nelle previsioni del Planivolumetrico Comparto A del 29/11/99, ed è a sua volta disciplinato dal PRG del Consorzio, con DPGR n. 68 del 7/2/02;

- la necessità di un intervento di riassetto e riqualificazione del porto, al di là del merito delle linee di indirizzo strategico delineate dal proponente, appare comunque condivisibile sulla scorta dello studio progettuale presentato e dell'analisi dello stato attuale dei luoghi;

per quanto riguarda la consistenza e la destinazione d'uso delle opere in progetto:

- per effetto di quanto richiamato a proposito del Quadro Programmatico, la consistenza esatta delle opere oggetto della procedura di VIA è stata precisata dal proponente estrapolando, dall'insieme di tutte le opere comprese nella Variante originaria stessa, solo quelle non incluse in atti pianificatori e/o autorizzativi precedenti all'entrata in vigore della normativa nazionale sulla VIA; e che, sulla base di tale estrapolazione, le opere in Variante oggetto di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale risultano essere le seguenti:
 - ampliamento della banchina nord, parallela alla riva, imbasata alla -10 m s.m., per una lunghezza totale di circa 466 metri, con conseguente realizzazione, in corrispondenza di essa, di nuovi piazzali operativi ("piazzale nord"), per circa 49.540 mq, posti a +2,5 m s.m.
 - realizzazione della darsena lato nord, delimitata da due scogliere quasi ortogonali (99°), estese rispettivamente 92,5 e 190 metri, ed imbasate a quote variabili tra -4 m s.m. e la linea di costa;
 - tombamento parziale e prolungamento del Fosso di Monte Lauro, sfociante in corrispondenza del nuovo terrapieno, con pareti in palancole metalliche e soletta di copertura con travi prefabbricate ed accostate e successivo getto di completamento;
 - dragaggi da -6+6,5 m a -10 m, nelle sole aree a mare direttamente prospicienti le nuove banchine di riva lato sud e nord e la testata del Molo Salvo D'Acquisto, per un totale di circa 780.000 m³, per consentire l'accosto di navi di maggiore tonnellaggio;
- l'assetto operativo previsto per le nuove opere è il seguente:
 - Banchina nord: sarà dedicata all'attracco di navi "feeder" e porta-container, per traffico di merci generali e prodotti refrigerati;
 - ~~Piazzale nord: sarà attrezzato con le celle a temperatura controllata per il trattamento di~~
prodotti refrigerati, oltre che per la movimentazione e la sosta per operazioni su merci costituenti intermodalità logistica portuale e interportuale;
 - Darsena nord: non sarà dedicata ad alcuna funzione specifica, essendo, di fatto, soltanto il profilo che congiunge la banchina nord con la linea di costa. Sarà delimitata interamente da scogliere;



per quanto riguarda il quadro infrastrutturale di riferimento:

- per quanto riguarda la rete viaria, il Porto Commerciale è accessibile tramite:
 - la S.S. 213 (Flacca), principale direttrice litoranea del traffico locale (Sperlonga-Gaeta-Formia), che, correndo immediatamente a lato della zona di intervento, separa tale zona dall'abitato retrostante, nonché dall'area industriale stessa;
 - la "strada di collegamento" di circa 1,5 km di lunghezza, di recente completata, che connette la zona di accesso al porto commerciale con la nuova Tangenziale Nord (tramite la quale è possibile poi raggiungere la S.S. 7 Appia, in località Venticinqueponti);
- la nuova strada di collegamento è stata realizzata essenzialmente per ovviare al sottodimensionamento della S.S. Flacca rispetto ai flussi veicolari attuali, consentendo ai mezzi in transito da/verso l'area portuale e quella industriale, di evitare l'attraversamento del centro di Gaeta;
- proprio a questi fini, in corrispondenza dell'area di accesso al Porto Commerciale è prevista la realizzazione di uno svincolo stradale, proposto dal Consorzio e da realizzarsi con fondi regionali, che andrà a sostituire l'incrocio a raso con semaforo che consente attualmente ai veicoli l'accesso alla strada di collegamento; grazie a tale svincolo potranno essere evitate le interruzioni dei flussi veicolari per tutte le strade che convergono nel nodo antistante il Porto, consentendone anche il contemporaneo smistamento in tutte le direzioni possibili;
- la Tangenziale Nord, già approvata dalla Regione Lazio, prevede il collegamento tra la località S. Agostino (circa 5 km a nord dell'abitato di Gaeta sulla S.S. Flacca) con la S.S. 7 Appia, consentendo ai veicoli in transito lungo la stessa S.S. Flacca di evitare a loro volta l'attraversamento dell'abitato di Gaeta; e che di tale Tangenziale risulta ad oggi realizzato soltanto il tratto tra la strada di collegamento e la S.S. 7 Appia stessa (la restante parte è in fase di progettazione esecutiva);
- per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, è in corso di realizzazione il ripristino dell'asse Formia-Gaeta, che, entro il 2006, consentirà di raggiungere direttamente il centro abitato di quest'ultima;

per quanto riguarda l'inquadramento della Variante nel contesto delle altre opere e interventi citati nello studio:

- nell'area di Gaeta sono previsti e/o sono in corso ulteriori opere e interventi di cui lo studio di impatto ambientale fornisce un'ampia descrizione e che di seguito si riepilogano brevemente, ai ~~fini di una migliore definizione e corretto inquadramento delle opere oggetto del presente parere,~~ fermo restando che comunque tali interventi non fanno parte della formulazione definitiva della Variante stessa e non sono quindi oggetto del parere stesso:

interventi già pianificati e da realizzare ad opera del proponente:

- a. piattaforma piazzale nord (parte inclusa nelle previsioni del PRG del Consorzio): si tratta di un'opera già pianificata e approvata prima dell'entrata in vigore della normativa nazionale sulla VIA e che, come tale, non viene inclusa dal proponente tra quelle oggetto di valutazione. A questo riguardo va rilevato che l'opera costituisce soltanto la prima parte dell'intera piattaforma da realizzare, la cui parte più esterna è prevista tra le opere in Variante ("ampliamento della banchina nord"): ne segue che la relativa fase di costruzione sarà unica,



Al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

con identiche modalità costruttive, singola opera di colmata e bilanciamento dei materiali di scavo/riempimento basato proprio sulla integrazione dei due interventi. Conseguentemente, anche le indicazioni e le prescrizioni poste in questo parere a proposito dei soli lavori di ampliamento in Variante si devono inevitabilmente intendere riferite al complesso di interventi che comunque concorreranno alla realizzazione finale dell'ampliamento stesso;

Interventi da realizzare ad opera di terzi:

- b. installazione di celle frigorifere a temperatura controllata: si tratta di impianti industriali per lo stoccaggio e il trattamento di merci congelate, da realizzare sui piazzali retrostanti la banchina nord e attualmente in procedura di appalto da parte del Consorzio. L'intervento non è propedeutico né correlato direttamente alle opere in Variante, di cui non fa parte; tuttavia, nello studio del proponente viene preso in considerazione in quanto futura sorgente di emissioni sonore e, come tale, quale elemento di analisi ai fini della valutazione complessiva dell'impatto acustico, in modo del tutto analogo a quanto fatto per le altre attrezzature portuali;
- c. delocalizzazione delle attività di mitilicoltura attualmente presenti immediatamente a ridosso della zona del futuro piazzale nord, e in parziale sovrapposizione con essa: la necessità del trasferimento di tali attività, già evidenziata per motivi di natura ambientale, si è concretizzata in un recente atto da parte della Regione Lazio, competente in materia, che con Decreto 28/2004 ha disposto l'avvio della sperimentazione da parte dell'ASL di Latina in una zona più al largo della costa, in vista del trasferimento definitivo. Non si tratta di interventi oggetto di Variante, ma piuttosto di una pre-condizione, ai fini dell'avvio dei lavori della Variante stessa, e che come tale viene riportata nel quadro prescrittivo;
- d. riassetto e parziale dismissione dell'area della ex-raffineria AGIP, dei relativi serbatoi, del pontile petrolifero e delle installazioni connesse: insieme di interventi previsti ad opera dell'AGIP per il riassetto di una parte dell'area industriale retrostante il Porto Commerciale (lungo la strada di collegamento), che includono, tra l'altro, il recupero di alcune aree da destinare ad attività portuali. Pur trattandosi di interventi, stando alle indicazioni del proponente, potenzialmente significativi per le future operatività del porto di Gaeta nel suo complesso, essi sono ad oggi ancora in fase di analisi di fattibilità, così come molti altri interventi previsti in altre zone del porto, e comunque non interagiscono in alcun modo, al momento, con le opere in Variante;
- e. realizzazione dello svincolo stradale in corrispondenza dell'accesso al Porto Commerciale: per questo intervento, che si qualifica come soluzione attuativa del Planivolumetrico Comparto A del 29/11/99, conforme al PRP e al PRG del Consorzio, sono stati espressi pareri favorevoli di massima, in sede di Conferenza dei servizi dell'11/09/03, da parte, tra gli altri, della Regione Lazio, della Soprintendenza BB.AA.AA., della Provincia di Latina e del Comune di Gaeta, salvo modifiche da apportare in conseguenza delle prescrizioni espresse dall'Autorità Portuale in quella stessa sede. In data 31/1/05 è prevista una ulteriore Conferenza dei Servizi, nel corso della quale sarà valutato il progetto emendato, che coincide con quello riportato dal proponente nella documentazione integrativa al SIA. In considerazione dello stato di avanzamento dell'iter di approvazione il proponente ha quindi inserito lo svincolo, in sede di valutazione degli



impatti da traffico veicolare, in tutti gli scenari post operam, includendolo nelle relative simulazioni;

per quanto riguarda gli aspetti tecnico-progettuali:

- sono state esaminate tre alternative di progetto (1991, 1993, 1997) che si differenziano essenzialmente per la configurazione del molo oggetto dell'imbonimento, adottando la terza di esse sulla base delle migliore razionalità degli accosti, ottenuta anche grazie al voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., che ha eliminato la previsione originaria di una darsena in corrispondenza della banchina nord;
- la soluzione scelta prevede la realizzazione delle opere di banchina in continuità con quelle esistenti, adottando le medesime tecniche costruttive, e in particolare realizzando il fronte molo con una paratia di pali accostati in c.a. di grande diametro, ancorata ad una serie di pali isolati, collegati superiormente da travi longitudinali in c.a.; e che, stante la scadente qualità degli strati più superficiali dei fondali dal punto di vista geotecnico (soprattutto a causa della presenza di limo argilloso fino a circa -15 m s.m.), così come risultante da sondaggi e prove penetrometriche condotte fino alla profondità di 30 m, il proponente ha previsto la fondazione diretta dei pali fino a quota -24 m s.m.;
- per ciascuna banchina le operazioni prevederanno il dragaggio e il simultaneo riempimento della vasca di colmata preventivamente realizzata con il muro di sponda e con l'arginatura trasversale a scogliera; durante la fase di riempimento della vasca, all'interno di essa saranno posizionati uno o più manufatti di sfioro, al fine di permettere la sedimentazione dei fanghi più pesanti prima di immettere le acque reflue in mare; in via cautelativa, è anche prevista la messa in opera, sul lato vasca della diga di contenimento, di un pacchetto impermeabile;
- per quanto riguarda i dragaggi, la soluzione progettuale prescelta è quella che prevede l'utilizzo di draghe aspiranti-refluenti, al fine di non interferire con la normale attività portuale, e che le draghe e le bette saranno confinate da una panna galleggiante e saranno provviste di dispositivi atti a limitare la dispersione dei sedimenti;
- il materiale di escavo dei dragaggi andrà a compensare, al netto della compattazione, i volumi necessari per il riempimento delle vasche di colmata per la realizzazione dei piazzali retrostanti le banchine, incluso anche quello di riva sud; e che ciò eviterà quindi, almeno in via previsionale, la necessità di utilizzare materiale di cava, ovvero l'esigenza di smaltire eventuale materiale in eccesso;
- le verifiche sulla qualità dei terreni di escavo, a fini di riutilizzo per i riempimenti, sono state effettuate con due campagne di indagini eseguite dall'ARPA Lazio (agosto 2000/ottobre 2001), e che entrambe le campagne hanno confermato sia la non presenza di concentrazioni eccedenti i limiti fissati dalla Del. Com. Intern. Ex art. 5 DPR 915/82, sia l'idoneità del terreno all'utilizzo detto, secondo quanto prescritto al p.to 2 dell'Allegato A del DM Ministero Ambiente del 24/01/96;
- in fase di redazione del progetto esecutivo, il proponente prevede comunque l'esecuzione di ulteriori indagini, nel rispetto e con le prescrizioni di cui allo stesso Decreto (Allegato B/1 e B/2);



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'opera di tombamento parziale del Fosso di Monte Lauro consiste nell'avanzamento di circa 290 m della foce dello stesso (attualmente ubicata immediatamente a sinistra della radice dello sporgente dello Sporgente Nord) fino alla nuova linea della banchina nord, mediante scatolare di sezione rettangolare avente una larghezza di 7,5 metri e altezza libera di 2,50 m; e che, in base alle simulazioni effettuate dal proponente, il deflusso della portata di piena in corrispondenza di un tempo di ritorno duecentennale verrà assicurato senza che si verifichino particolari problemi, facilitando anzi l'immissione in mare delle acque del torrente anche in regime di piena o quando fossero presenti condizioni climatiche sfavorevoli e/o in presenza di moto ondosio;
- per la realizzazione completa delle opere in Variante si prevede, nel caso siano disponibili tutte le risorse necessarie, una durata minima dei lavori pari a 60 mesi;

per quanto riguarda il traffico veicolare:

- a seguito della recente realizzazione degli interventi sulla rete viaria esterna al porto, così come sopra descritti, gli scenari di riferimento per lo studio del traffico veicolare sono variati rispetto alle previsioni originarie dello studio di impatto ambientale; sono stati aggiornati i relativi scenari soltanto per alcune parti dello studio, confermando invece, per altre, la validità delle analisi condotte in precedenza, di modo che, in definitiva, sono presenti, nello studio stesso, entrambe le versioni, così come riepilogate nella tabella che segue (indicando in modo convenzionale come "Versione A" quella relativa alle analisi condotte prima degli interventi sulla rete viaria e come "Versione B" quella aggiornata dopo gli interventi):

INFRASTRUTTURA STRADALE	Flussi veicolari (veicoli/ora equivalenti)			
	Situazione ante operam		Situazione post operam	
	Totale flusso	di cui, traffico pesante	Totale flusso	di cui, traffico pesante
Scenari Versione A				
S.S. 213 Flacca Formia - Gaeta (Consorzio)	1959	298	2127	425
Strada di collegamento	-	-	1200	240
Rampe strada di collegamento	-	-	600	120
Corsia ingresso/egresso porto commerciale	-	-	25	25
Scenari Versione B				
S.S. 213 Flacca Formia - Gaeta (Consorzio)	2127	425	2127	425
Strada di collegamento	1200	240	1250	290
Rampe strada di collegamento	-	-	625	145
Corsia ingresso/egresso porto commerciale	-	-	50	50

- i dati utilizzati per la stima dei flussi sulla S.S. Flacca sono quelli messi a disposizione dal Consorzio, e che tra questi, in particolare, si è fatto riferimento, come situazione media, alle misure effettuate in data 20/3/01 in località Vindicio (direzione Gaeta-Formia, poco a nord del Porto Commerciale), che ha dato luogo al calcolo di 1959 veicoli equivalenti/ora totali e 298 pesanti, in assenza della strada di collegamento;

AD



- le rampe indicate sono quelle associate allo svincolo, e che quindi il relativo traffico è nullo prima dell'intervento sia nella Versione A che nella B, così come avviene, ovviamente, anche per i mezzi in entrata/uscita dal Porto (si considerano, in questo caso, i soli veicoli aggiuntivi);
- per valutare il traffico generato dal Porto, è stato utilizzato, conservativamente, il valore corrispondente alla capacità massima consentita dagli accosti (981.000 t/anno), quantificandolo in misura di circa 110.000 automezzi/anno, cioè circa il 24% in più rispetto alla situazione ante operam; e che a questi valori corrispondono, applicando i criteri di normalizzazione adottati dallo stesso proponente, i seguenti altri: circa 55 veicoli equivalenti/ora (flusso medio) e circa +11 veicoli equivalenti/ora (incremento del flusso medio rispetto allo stato ante operam);
- anche tutti gli altri valori discendono da stime teoriche, compresi quelli relativi alla strada di collegamento, sia per l'ante che per il post operam;
- in data 13/1/05 l'Area 2/A4 "Valutazione Impatto Ambientale - Danno Ambientale" della Regione Lazio ha prodotto uno studio in cui, anche facendo riferimento a misure effettuate nell'anno 2003 sulla S.S. Flacca in ora di punta, i valori di flusso utilizzati dal proponente per le situazioni ante operam trovano sostanziale conferma; e che, invece, gli scenari evolutivi al 2010 indicano una netta diminuzione dei flussi sulla S.S. Flacca (stimati in 1263 veq/h), soprattutto in conseguenza della realizzazione delle opere connesse al Corridoio Tirrenico Meridionale (approvato dal Ministero dell'Ambiente, dalla Regione Lazio e dal CIPE in data 29/9/04) e della Variante alla S.S. 7 Appia, attualmente in istruttoria presso l'Autorità Ambientale Regionale in materia di VIA;
- da una analisi di dettaglio risulta che i valori utilizzati e riportati nella tabella che precede appaiono piuttosto conservativi, sia per effetto dei criteri adottati, sia in conseguenza di alcune inesattezze presenti nel calcolo e nelle valutazioni che, comunque, conducono anch'essi ad una sovrastima degli scenari, come di seguito sinteticamente riassunto:

per la versione A:

- l'incremento di 168 veq/h applicato al flusso post operam sulla S.S. Flacca non appare corretto, tenendo conto del fatto che, a regime, si deve considerare trasferita sulla strada di collegamento la quasi totalità dei mezzi in ingresso/uscita dal porto e, quindi, il traffico sulla stessa S.S. Flacca, a parità di altre condizioni, dovrebbe tendere addirittura a diminuire;
- deve essere ridotto anche il numero di veicoli presenti sulla corsia di ingresso/uscita dal Porto, in quanto la quota di traffico aggiuntiva dovuta alla nuova configurazione del Porto ~~stessa è comunque dell'ordine di circa 11 veq/h, come più sopra si è visto, salvo eventuali~~ correzioni in aumento derivanti dall'aver considerato, da parte del proponente, un periodo di attività, verosimilmente eccessivo, pari a 365 giorni/anno e di 12 ore/giorno;
- il proponente, includendo gli interventi sulla rete viaria nel solo scenario post operam, di fatto assimila tali interventi a quelli in Variante, andando a valutare effetti (ad esempio, il rumore lungo la strada di collegamento) in realtà non dovuti alle attività del Porto ma alle infrastrutture stradali in sé;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

per la versione B:

- la caratterizzazione della situazione ante operam sulla S.S. Flacca appare largamente sovrastimata in quanto derivata dal dato post operam della Versione A, che include sia la quota di traffico portuale pre-esistente (che già oggi, in assenza di nuove attività portuali, si deve considerare invece già in parte assorbita dalla nuova strada di collegamento), sia l'incremento di 168 veq/h (errato e comunque inapplicabile per una situazione ante operam);
- analogamente al caso della Versione A devono inoltre essere ridotte, per gli stessi motivi indicati, le quote di traffico aggiuntivo (50 veq/h) distribuite sulle rampe, sulla corsia di ingresso al porto e sulla strada di collegamento, che sono, tra l'altro, direttamente e univocamente correlate agli impatti generati dall'attuazione della Variante;
- tenendo conto di quanto sopra precisato, non appare significativo operare una distinzione tra i due scenari post operam nelle Versioni A e B, in quanto tra loro molto simili e comunque entrambi conservativi rispetto alla verosimile situazione effettiva;
- per entrambe le Versioni A e B, le indicazioni fornite dallo studio della Regione delineano uno scenario tendenziale in cui tutti i valori indicati andrebbero rivisti in modo rilevante verso il basso;

per quanto riguarda l'interferenza del cantiere con il traffico locale:

- secondo le previsioni, l'interferenza del cantiere con il traffico cittadino sarà piuttosto limitata, e che tali previsioni si basano sulle seguenti considerazioni:
 - i dragaggi e riempimenti avverranno via mare; gli unici materiali da trasportare via terra saranno quelli costituenti quota parte del rilevato a tergo banchina, il misto stabilizzato per la formazione della banchina stessa, l'argine della cassa di colmata e la scogliera alla radice della darsena nord;
 - il quantitativo di calcestruzzo da approvvigionare comporterà al massimo un transito di 3-4 betoniere/ora, avendo stimato pari a circa 15 giorni il tempo di realizzazione di 10 metri di banchina, nonché il fatto che i getti si concentrano nella metà del tempo di costruzione;
 - per l'approvvigionamento del ferro saranno sufficienti due viaggi di autotreno ogni 10 giorni, per un totale di 56 viaggi;
 - verranno comunque fissati protocolli orari tali da evitare la sovrapposizione con il traffico cittadino nelle ore di punta, con particolare riferimento al periodo estivo; inoltre, il traffico intercomunale anche in fase di cantiere sarà il più possibile orientato verso la nuova strada di collegamento, in modo da snellire il flusso veicolare sul lungomare ed evitare ai mezzi pesanti l'attraversamento del centro storico;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

componente atmosfera:

relativamente alla fase di esercizio:

- la principale fonte di inquinamento atmosferico, nell'area di intervento, è il traffico veicolare, stante la contiguità del Porto con l'abitato di Gaeta;

in merito alla qualità dell'aria ante operam:

AP



- sono state condotte due campagne di monitoraggio della qualità dell'aria, nei periodi di luglio 2002 (2 giorni) e novembre/dicembre 2003 (12 giorni), quindi in entrambi i casi prima dell'apertura delle nuove strade. Le misurazioni sono state di tipo automatico in continuo, con utilizzo di una stazione mobile posizionata in corrispondenza del piazzale della ex-raffineria AGIP, a circa 200 m dal mare, ed hanno fornito i seguenti risultati:

Parametro misurato	Luglio 2002 (2 gg)		Novembre/dicembre 2003 (12 gg)	
	Valore massimo	Valore medio	Valore massimo	Valore medio
SO ₂ (µg/m ³)	14		13,2	5,3
NO (µg/m ³)			19,8	8,3
NO ₂ (µg/m ³)		42	57,3	34,0
NO _x (µg/m ³)			71,8	42,3
CO (mg/m ³)	1,1		2,0	0,5
Particolato totale (µg/m ³)	149	104	104,2	50,7
O ₃ (µg/m ³)	128	100	124,5	65,8
Idrocarburi non metanici (µg/m ³)			232,6	108,0
Metano (µg/m ³)			1137,0	711,5
Benzene (µg/m ³)			5,7	5,2

- pur rilevando i limiti di un'analisi basata su tali dati, stanti i brevi periodi di misura, si osserva che le indagini hanno fornito risultati paragonabili e che hanno evidenziato criticità per quanto riguarda polveri, ossidi di azoto e benzene, come era da attendersi per effetto dell'elevato flusso stradale sulla Via Flacca, confermando ulteriormente lo stato di criticità presente prima dell'apertura dei nuovi tratti stradali;
- successivamente all'apertura dei due nuovi tratti stradali (Versione B dello studio), è stato adeguato lo studio atmosferico, utilizzando i flussi veicolari riportati in precedenza;
- per quanto riguarda la caratterizzazione dei veicoli, si è fatto riferimento agli inquinanti CO, NO₂ e PM₁₀, nonchè alla metodologia CORINAIR, mentre per i fattori di emissione è stato ~~utilizzato il programma Copart II, realizzato dal Laboratorio di Termodinamica Applicata dell'Università di Tessalonico, nell'ambito delle attività dell'European Topic Centre on Air Emission, ottenendo i valori riportati nella tabella che segue:~~

Inquinante	Fattore di emissione (g/miglio) ottenuto come media pesata sui veicoli leggeri e pesanti
CO	25
NO ₂	6
PM ₁₀	0.2



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- il modello utilizzato dal proponente è CALRoads View, specificamente dedicato alla stima dell'inquinamento da traffico veicolare, sviluppato dal Dipartimento dei Trasporti della California (Caltrans, Sacramento, California);
- per la presentazione dei risultati sono stati scelti 17 ricettori, corrispondenti agli edifici abitativi e comunque ai gruppi di case potenzialmente più esposti ai flussi di traffico; tali ricettori, selezionati lungo la via Flacca (in prossimità dell'ingresso del Porto commerciale), lungo la strada di collegamento e sulla Tangenziale Nord, fino alla confluenza con la S.S. Appia, sono rappresentativi anche dei valori massimi calcolati in altri punti;
- con riferimento alle condizioni meteorologiche utilizzate per la valutazione dei livelli medi di concentrazione oraria degli inquinanti, i dati introdotti nel modello di simulazione sono quelli riportati nella tabella seguente:

Parametri meteo	Dati medi introdotti nel modello (elaborati dai dati rilevati nella stazione meteorologica di Capodichino)
Velocità del vento (m/s)	4
Deviazione standard della direzione del vento (°N)	15
Classe di stabilità atmosferica	D (neutra)
Altezza dello strato di rimescolamento (m)	515
Temperatura superficiale del suolo (°C)	17

- utilizzando i valori di input sopra riportati, sono stati calcolati, nei 17 ricettori identificati, i seguenti valori di concentrazione ante operam (medie orarie), riferiti al caso medio:

Ricettore	CO (mg/m ³)	NO _x (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
R1	0,47	57,6	3,9
R2	0,47	57,6	3,5
R3	0,47	57,6	3,9
R4	0,35	38,4	2,5
R5	0,35	38,4	2,4
R6	0,23	38,4	1,9
R7	0,23	19,2	1,5
R8	0,23	19,2	1,5
R9	0,23	19,2	1,8
R10	0,58	38,4	3,7
R11	0,23	38,4	1,7
R12	0,23	38,4	1,7
R13	0,00	0,00	0,8
R14	0,00	0,00	0,9
R15	0,35	38,4	2,7
R16	0,12	0,00	1,1
R17	0,00	0,00	0,7



- sulla base dei dati riportati in tabella il proponente conclude che la situazione della qualità dell'aria ante operam deve ritenersi discreta, con valori che si mantengono sempre al di sotto dei limiti orari prescritti dal DM60/2002 e dal DPR 203/88;

in merito alla qualità dell'aria post operam:

- il proponente ha considerato due scenari, uno 'medio' e l'altro 'critico' (quest'ultimo, caratterizzato da flussi veicolari di input maggiorati del 30%, ad eccezione di quelli dovuti al Porto, e da condizioni meteo per le quali vengono assunti i riferimenti più sfavorevoli rilevabili durante le ore di punta);
- sulla base delle ipotesi sopra descritte sono stati ottenuti i seguenti valori di concentrazione post operam degli inquinanti considerati (in questa fase è stato calcolato anche il riferimento alla media annua del biossido di azoto), sulla base dei quali si rileva che anche in questo caso vengono rispettati i limiti di legge e che il contributo dovuto ai mezzi pesanti in ingresso/ uscita dal Porto risulta nell'insieme modesto, in entrambi gli scenari considerati;

Ricettore	Condizioni medie				Condizioni critiche		
	CO (mg/m ³) media oraria	NO ₂ (µg/m ³) media oraria	NO ₂ (µg/m ³) media annuale	PM ₁₀ (µg/m ³) media oraria	CO (mg/m ³) media oraria	NO ₂ (µg/m ³) media oraria	PM ₁₀ (µg/m ³) media oraria
R1	0,47	57,6	38,4	4,0	0,70	75,2	4,8
R2	0,47	57,6	38,4	4,0	0,70	75,2	4,6
R3	0,58	61,4	38,4	4,6	0,82	75,2	5,3
R4	0,41	46,1	19,2	2,9	0,47	56,4	3,3
R5	0,33	34,6	19,2	2,3	0,35	56,4	2,6
R6	0,29	42,2	19,2	2,0	0,35	56,4	2,2
R7	0,26	23,0	0,0	1,6	0,29	37,6	1,7
R8	0,23	19,2	0,0	1,5	0,26	37,6	1,6
R9	0,21	17,2	0,0	1,7	0,35	37,6	1,8
R10	0,70	38,4	19,2	5,9	0,76	56,4	6,0
R11	0,29	42,2	19,2	1,8	0,35	37,6	1,9
R12	0,29	42,2	19,2	2,6	0,35	37,6	3,0
R13	0,00	0,0	0,0	1,2	0,12	0,0	1,5
R14	0,12	0,0	0,0	1,3	0,23	18,8	2,0
R15	0,47	38,4	19,2	4,2	0,59	56,4	5,0
R16	0,12	0,0	0,0	1,6	0,23	18,8	1,8
R17	0,00	0,0	0,0	1,1	0,12	0,0	2,0

- per tutto quanto sopra indicato, con inclusione delle osservazioni relative agli scenari di traffico, l'impatto delle opere in Variante sulla componente atmosfera risulta, in fase di esercizio, nel complesso modesta e tale da non determinare superamenti dei limiti prescritti dalle norme vigenti;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

relativamente alla fase di realizzazione:

- come più sopra indicato, il proponente prevede una interferenza limitata del traffico dei mezzi di cantiere con il transito dei veicoli al di fuori dell'area portuale;

relativamente alle misure di mitigazione:

- sono state ipotizzate alcune semplici misure da attuare, come le bagnature frequenti previste per abbattere le emissioni delle polveri indotte dalla movimentazione delle merci sfuse; e che comunque lo studio evidenzia sia la modesta incidenza degli interventi in Variante sia l'assenza, nel modello di simulazione, delle barriere verdi naturali già presenti nell'area, che contribuiscono ulteriormente alla riduzione degli impatti atmosferici e che, in caso di criticità che dovessero determinarsi in futuro, potranno eventualmente essere incrementate;
- per quanto riguarda la fase di cantiere, sono previsti comunque alcuni accorgimenti minori, come la limitazione delle polveri generate dai lavori mediante il confinamento dei manufatti in demolizione con idonei parametri antidispersione, nonché come il telonamento degli automezzi adibiti al trasporto dei detriti;

per quanto riguarda la componente ambiente idrico:

relativamente alla fase di esercizio:

in merito all'impatto sulle acque superficiali e sotterranee:

- oltre al Fosso di Monte Lauro, lungo la linea di costa interessata non viene segnalata la presenza di altre acque superficiali, né di possibili interazioni con le falde; e che, come sopra precisato a proposito del Quadro Progettuale, lo studio effettuato dal proponente evidenzia gli effetti positivi dell'intervento sul Fosso stesso;

in merito all'impatto sull'ambiente marino:

- in considerazione delle peculiari caratteristiche del Golfo di Gaeta, come descritte nello studio di impatto ambientale, il proponente evidenzia che, dal punto di vista del trasporto solido e dei fenomeni erosivi, l'attuazione dell'intervento non comporterà conseguenze significative lungo il tratto di costa interessata;
- il trasferimento delle mitilcolture al largo dell'area portuale (arretramento di circa 1 km rispetto alla linea di costa, peraltro inevitabile, stante la sovrapposizione con le aree oggetto di dragaggio), consentirà di evitare i possibili impatti dell'intervento in Variante sulle colture stesse, che, a regime, risulteranno meno esposte di oggi a contaminazioni ambientali di origine antropica; questo, anche grazie ad una migliore gestione del traffico marittimo nel Golfo, nonché al maggiore controllo sulle operazioni di carico/scarico merci e di smaltimento rifiuti da parte delle navi che l'intervento comporterebbe, oltre che alla presenza di navi di più recente concezione e alla eliminazione delle merci polverose, che in futuro non saranno più movimentate;
- in merito al trasporto solido, pur considerando le caratteristiche del Golfo di Gaeta descritte, nonché la direzione delle correnti e il fatto che non sono previsti prolungamenti dello Sporgente Nord (che rappresenta il principale ostacolo al libero deflusso delle acque in prossimità della linea di costa), si ritiene comunque opportuno un monitoraggio specifico al riguardo, anche per verificare l'eventuale esistenza di fenomeni di accumulo in corrispondenza dell'area dragata;



relativamente alla fase di realizzazione:

- i principali impatti saranno conseguenti all'inevitabile sospensione dei sedimenti che i lavori di dragaggio comporteranno, e che, al riguardo, il proponente osserva che le misure di mitigazione descritte a proposito del Quadro Progettuale siano sufficienti a contenere gli effetti entro limiti accettabili;
- per quanto riguarda le mitilcolture, il proponente dichiara che i lavori inizieranno soltanto dopo il completamento del loro trasferimento;
- gli impatti legati alla risospensione dei sedimenti non sono al momento quantificabili, essendo dipendenti, tra l'altro, dal completamento della caratterizzazione dei fondali; e che, quindi, l'esatta definizione delle tecniche di dragaggio e delle misure di mitigazione dovrà essere effettuata in fase di progettazione esecutiva, e comunque disponendo di tale caratterizzazione;

per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo:

- la previsione di completo bilanciamento dei materiali di scavo e di riporto – supportata anche dagli esiti delle indagini preliminari dell'ARPA Lazio – consente, come detto, di rendere teoricamente trascurabili i movimenti di terra attraverso mezzi di trasporto terrestri e che quindi il proponente non considera l'eventualità di uno smaltimento di materiali dragati non riutilizzabili e, quindi, anche le modalità di stoccaggio temporaneo, nel caso si tratti di materiali contaminati;
- l'intervento, nella sua articolazione definitiva, non comporta consumo di suolo;

per quanto riguarda le componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi:

- dagli studi effettuati e dalla letteratura citata nell'ambito dello studio di impatto ambientale, non si rilevano particolari criticità o specifiche valenze dell'ecosistema marino interessato dalle opere in progetto;
- secondo le indicazioni fornite, l'area di intervento, essendo fortemente antropizzata, non presenta un quadro vegetazionale di particolare rilievo. Conseguentemente non si prevedono impatti di alcun genere su questa componente ambientale, anche in considerazione del fatto che i principali elementi che potrebbero determinare tali impatti in ambito terrestre (traffico veicolare) non presenteranno significative variazioni;
- l'area vasta dell'intervento non include aree naturali protette e che le uniche emergenze citate al riguardo dal proponente sono le unità forestali del Parco urbano di Monte Orlando (area di rilevanza Provinciale) e del Parco dei Monti Aurunci (area di rilevanza Regionale).

per quanto riguarda la componente rumore:

- l'area di intervento è caratterizzata dalla presenza diffusa di abitazioni, disposte a ridosso dell'area portuale e degli assi stradali, e che il proponente ha identificato, per lo studio del rumore (Versione A), 40 ricettori, così suddivisi:
 - 23 ricettori lungo la S.S. Flacca, corrispondenti a quasi tutti gli edifici abitativi presenti di fronte all'area portuale;
 - 4 ricettori in area portuale;
 - 4 ricettori lungo la nuova strada di collegamento;
 - 9 ricettori all'interno della zona industriale;

Ad



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- nell'area non risulta l'esistenza di zonizzazione acustica; e che, in corrispondenza di gran parte dei ricettori sopra indicati, e in particolare di tutti quelli ubicati lungo le due strade sopra indicate e in area portuale (in totale, 31 ricettori), trovano applicazione i limiti fissati dal DPR 142/2004, trattandosi di edifici compresi entro la fascia prevista da tale Decreto per il tipo di infrastruttura stradale in questione (100+100 m);
- il traffico veicolare è la sorgente sonora preponderante, e che al riguardo il proponente ha presentato lo studio relativo alla sola situazione antecedente l'apertura dei nuovi collegamenti stradali (Versione A);

relativamente al clima acustico ante operam:

- è stata effettuata una campagna di rilevamenti fonometrici, sia diurni che notturni, nei giorni 8 e 9 luglio 2002, quindi in assenza delle nuove strade; e che in tale periodo di osservazione sono state effettuate le seguenti misurazioni:
 - su 3 stazioni (poste in corrispondenza di altrettante abitazioni in facciata alla S.S. Flacca, presso, rispettivamente, la banchina di riva sud, il Molo Salvo D'Acquisto e la zona nord del porto commerciale) con Tm pari a 24h in continuo, con tempo di campionamento pari a 20 e 100 ms;
 - su altre 5 stazioni (disposte direttamente in corrispondenza della sede stradale della S.S. Flacca, anch'esse distribuite lungo l'asse sud-nord, ad eccezione di una, collocata in zona interna a nord del porto, su una strada secondaria all'interno dell'area industriale), con Tm non inferiore a 20 minuti, in fasce orarie caratteristiche e rappresentative del clima acustico generale dell'area;
- tali misure hanno evidenziato, in assenza delle nuove strade, i seguenti livelli massimi di rumorosità in corrispondenza dei ricettori:
 - per le abitazioni in facciata alla S.S. Flacca nella zona antistante la banchina di riva sud:
 - in periodo diurno: Leq = 72,5 dB(A);
 - in periodo notturno: Leq = 68,5 dB(A);
 - per le abitazioni in prossimità della S.S. Flacca nel tratto dalla zona industriale verso Formia, ad una distanza dalla strada di circa 200 m:
 - in periodo diurno: Leq = 62,5 dB(A);
 - in periodo notturno: Leq = 58,5 dB(A);
 - per l'area di fronte al porto commerciale, a distanza di 50 metri dalla S.S. Flacca verso l'entroterra:
 - in periodo diurno: Leq = 68,0 dB(A);
 - in periodo notturno: Leq = 59,5 dB(A);
 - inoltre, le misurazioni effettuate direttamente sulla S.S. Flacca hanno fornito i seguenti valori per la zona portuale:
 - In periodo diurno: Leq = da 71,0 a 75,0 dB(A);
 - In periodo notturno: Leq = da 64,5 a 70,0 dB(A);
 - per le zone ai margini settentrionali dell'area industriale:
 - In periodo diurno: Leq = da 62,0 a 62,5 dB(A);
 - In periodo notturno: Leq = da 60,5 a 62,0 dB(A);



- in aggiunta alle misure di cui sopra, il clima acustico ante operam è stato caratterizzato anche con un modello di simulazione, anch'esso relativo alla situazione antecedente l'apertura dei due nuovi tratti stradali, e che quindi utilizza le stime di traffico veicolare in precedenza riportate per la Versione A;

- le simulazioni effettuate con il suddetto modello, utilizzando il software MITHRA Ver. 4.0, confermano gli andamenti delle misure fonometriche, fornendo, in molti casi, valori ai ricettori anche superiori a quelli misurati, a conferma della sovrastima dei flussi veicolari già evidenziata e, comunque, della sostanziale criticità del clima acustico prima dell'apertura delle nuove strade;

relativamente al clima acustico post operam:

- ai fini della definizione degli scenari post operam, è stato considerato in tutti i casi, oltre al traffico veicolare e alle altre sorgenti di rumore (funzionamento della celle frigorifere e attività interne al sedime portuale), la presenza della nuova rete viaria e dello svincolo, evidenziando, in tutte le situazioni analizzate, una diminuzione generalizzata (fino a 3-4 dB(A)) della pressione sonora ai ricettori, ad eccezione ovviamente di quelli disposti lungo la nuova strada di collegamento, precedentemente non interessati da alcun significativo traffico veicolare;

- tale diminuzione si deve attribuire alla presenza della nuova strada di collegamento, che drena dalla S.S. Flacca una quota di traffico corrispondente soprattutto ai mezzi pesanti in transito da/verso l'area portuale e quella industriale, come confermato dal fatto che i ricettori che maggiormente risentono in termini migliorativi della nuova situazione viaria sono quelli più critici, disposti lungo la S.S. Flacca in corrispondenza della banchina di riva sud (cioè, della parte di abitato di Gaeta posta immediatamente a valle dello svincolo portuale, provenendo da Formia, per la quale non è previsto, nel nuovo assetto, il transito di mezzi pesanti);

- comunque, tali ricettori critici (per i quali le simulazioni confermano la permanenza, sia pure attenuata, delle attuali condizioni di superamento dei limiti imposti dal DPR 142/2004) non sono sostanzialmente interessati dalla immissione di nuovi veicoli pesanti sulla rete viaria dovuti alle attività portuali, in quanto questi, come detto, saranno nel nuovo assetto pressoché interamente canalizzati sulla nuova strada di collegamento;

- i risultati delle simulazioni evidenziano una ridotta incidenza sul clima acustico ai ricettori dell'aumento del numero delle celle frigorifere e dell'introduzione nel modello del contributo delle attività portuali;

- il proponente non ha fornito valutazioni quantitative specifiche per la fase di cantiere, adducendo ~~le stesse motivazioni indicate per la componente atmosfera (limitato movimento di mezzi di cantiere al di fuori dell'area portuale e, comunque, in prossimità dei ricettori; definizione di protocolli di cantiere tali da evitare le interferenze con il traffico locale);~~

- lo scenario post operam del traffico veicolare in Versione A è, come detto, del tutto assimilabile a quello relativo alla Versione B e, quindi, stante la necessità – dettata dal DPR 142/2004 – di fare riferimento ai soli valori assoluti di potenza sonora immessa ai ricettori, e non a quelli differenziali, l'assenza di uno scenario ante operam di confronto non comporta, in questo caso, particolari problemi ai fini della valutazione;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- le principali criticità post operam evidenziate dalle simulazioni sono relative al contributo della strada di collegamento sui ricettori immediatamente adiacenti, ma che tali criticità sono da ascrivere in larghissima parte alla infrastruttura stradale in sé, in quanto già esistente e non inclusa nelle previsioni della Variante in VIA, il cui contributo al traffico veicolare su tale strada è di entità molto modesta (dell'ordine stimabile in circa il 2-3%);
- le ulteriori criticità evidenziate dalla simulazione nella zona antistante la banchina di riva sud, ancorché tali da determinare superamenti, anche dell'ordine di 10 dB(A), sono anch'esse da ascrivere alla situazione pre-esistente (in questo caso, senza alcun contributo indotto dalla realizzazione delle opere in Variante); e che, inoltre, tali valori appaiono comunque verosimilmente sovrastimati, come già più sopra osservato, tenendo conto sia dei risultati delle indagini fonometriche del 2002, sia dell'applicazione di semplici modelli previsionali nelle immediate adiacenze degli assi stradali, che forniscono entrambi valori di circa 6-7 dB(A) inferiori;
- gli scenari di traffico post operam sono comunque, come si è visto, sufficientemente conservativi da rendere non significativo, allo stato, procedere ad ulteriori approfondimenti, fermo restando che si ritiene comunque opportuno prevedere ulteriori campagne di misura prima dell'avvio dei lavori, come indicato nel quadro prescrittivo, allo scopo di rilevare l'effettiva situazione dopo un necessario periodo di assestamento, nonché per verificare i trend previsti dalla Regione Lazio nel suo studio sopra citato;

VALUTATO altresì che:

- pur potendosi dedurre, dall'analisi dei dati forniti, una incidenza sostanzialmente modesta delle nuove attività portuali rispetto al traffico veicolare pre-esistente (i veicoli aggiuntivi immessi sulla rete viaria sono in totale inferiori all'1% di quelli ad oggi circolanti), si osserva comunque che il clima acustico dell'area, nonostante gli interventi effettuati sulla rete viaria stessa, risulta tuttora critico ed è quindi opportuno che il proponente, indipendentemente dagli eventuali interventi di risanamento già in corso o previsti da parte del Comune di Gaeta, provveda ad attuare campagne di monitoraggio sia prima che durante i lavori di realizzazione delle opere in Variante, nonché in fase di esercizio, adottando, ove risultasse necessario, le opportune misure di mitigazione, per quanto di propria competenza, in funzione dell'andamento delle attività portuali e della tempistica di realizzazione dello svincolo di fronte all'ingresso del Porto stesso;
- per l'inserimento del nuovo piazzale nord (unico elemento della Variante che modifica direttamente l'assetto paesaggistico attuale), non si rilevano impatti particolari, e che, comunque, sono previste, negli spazi destinati a verde, schermature con inerbimenti e piantumazioni con essenze arboree e arbustive tipiche del luogo, oltre che l'uso di materiali tipici della tradizione locale nella realizzazione dei manufatti di progetto, ove le esigenze di natura tecnica lo consentano;
- le opere in progetto non determinano l'emissione di radiazioni di alcun tipo;



- la componente salute pubblica si considera sostanzialmente esaminata nell'ambito dell'analisi svolta per le componenti Atmosfera, Rumore e Ambiente Idrico e che, come tale, non presenta elementi di significativa criticità per effetto della realizzazione delle opere in Variante;
- sono individuate riguardo alle misure di compensazione alcune opere di allestimento di aree a verde pubblico, rilevando anche, peraltro in modo generico, che alcune delle opere di riqualificazione ambientale del territorio circostante previste nell'ambito dei numerosi accordi già esistenti (tra cui quello intervenuto tra il Consorzio e l'AGIP per il recupero delle aree attualmente occupate dalla ex-raffineria e del pontile petroli) saranno in parte possibili anche grazie ai nuovi assetti portuali determinati dalla realizzazione delle opere in Variante;

CONSIDERATA la determinazione dirigenziale n. 114 prot. n. D2/2A/00/20753 della Regione Lazio del 10 febbraio 2003, pervenuta il 19 marzo 2003, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni che si riporta nelle sue parti essenziali;

considerato che:

"il polo di Gaeta è destinato ad essere l'interfaccia del mercato agro alimentare sul territorio regionale e l'accesso all'autostrada del mare, che consente i collegamenti e gli approvvigionamenti delle regioni contermini, non in diretto collegamento con il mar Tirreno, e che in quest'ottica la variante al PRP del porto di Gaeta consente un adeguamento in tal senso alla struttura portuale; sono in corso di completamento un complesso di interventi che assicurano un razionale ed efficace collegamento tra il porto e le aree industriali o commerciali di destinazione delle diverse categorie merceologiche;

la realizzazione dell'opera consente di abbattere il consistente traffico su gomma che attualmente assicura gli approvvigionamenti agro-alimentari, con beneficio per la qualità dell'aria e del rischio di incidenti;

le caratteristiche del progetto assicurano la non interferenza dei traffici commerciali con la viabilità legata alla mobilità della popolazione;

la tipologia del progetto non comporta un impatto rilevante sull'ambiente marino, in considerazione dell'attuale degrado della zona che troverà giovamento dalla riorganizzazione complessiva del traffico merci;

nell'ambito degli interventi previsti si potrà procedere anche alla rimozione della darsena petroli che verrebbe sostituita da un campo boe nel golfo di Gaeta, con miglioramenti delle attuali condizioni di sicurezza e del degrado dell'ambiente indotto;

la realizzazione dell'intervento comporta la delocalizzazione di una serie di attività cantieristiche che comportano inquinamento atmosferico e delle acque costiere;

si esprime parere favorevole di compatibilità ambientale con le seguenti prescrizioni:

- il dragaggio dovrà essere preceduto da una campagna di monitoraggio mirata alla definizione della qualità fisico-meccanica e alla composizione chimica dei fanghi;
- il dragaggio dovrà essere condotto con tecnologie idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- *in relazione agli esiti del trattamento ed alla qualità finale lo stesso potrà essere riutilizzato per il rimbonimento delle aree portuali o destinato ad impianti di smaltimento previa disidratazione secondo un apposito piano di smaltimento da concordare con la Regione. Le vasche destinate al trattamento dovranno essere realizzate con idoneo manto di impermeabilizzazione;*
- *dovrà essere realizzato il confinamento degli specchi d'acqua soggetti a dragaggi per diminuire l'emissione di sedimenti in sospensione all'esterno del bacino di lavorazione;*
- *non sono ammesse reimmissioni in mare;*
- *e quantità del materiale provenienti da cave ancora occorrenti dovranno ulteriormente essere ridotte ricorrendo al massimo utilizzo di cassoni cellulari e recuperando tutto il materiale dragato;*
- *dovrà essere eseguito il lavaggio preventivo degli inerti provenienti dalla cava da utilizzare per le opere a mare; tutte le acque raccolte nelle operazioni di lavaggio dovranno subire un processo di decantazione";*

CONSIDERATE le note del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/36428/2002 del 9 ottobre 2002, pervenuta in data 22 ottobre 2002, e prot. n. ST/408/13126/2005 del 1 giugno 2005, pervenuta in data 8 giugno 2005, con le quali si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riportano nelle loro parti essenziali:

nota del 9 ottobre 2002:

"Con apposita istanza del 31 ottobre 2001 prot. n. 5266, ricevuta il 06/11/2001 ed acquisita agli atti al n. ST/408/20660 del 08/11/2001, l'Aspo - Azienda Speciale Portuale del Golfo di Gaeta, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, per il progetto relativo alla Variante del PRG del Porto di Gaeta (LT).

Nel merito si rileva quanto segue:

Con nota prot. n. ST/408/7701/2001 del 17/07/2001 questa Direzione Generale ha richiesto tramite il Ministero Ambiente - Servizio V.I.A. le integrazioni progettuali, ai fini dell'emissione del parere di compatibilità ambientale inerenti l'opera in oggetto;

Successivamente con nota prot. n. 10700/VIA/A.O.13.H. del 10/10/2001 il Ministero dell'Ambiente - Servizio V.I.A., in considerazione degli esiti della riunione del 18 luglio 2001 e alla luce del sopralluogo eseguito in data 25 settembre 2001, ha richiesto un'ulteriore chiarimenti ed integrazione di documentazione, a chiarimento ad alcuni aspetti fondamentali per la valutazione della compatibilità ambientale degli interventi proposti;

Con note prot. n. 161/02 D 1.2 del 13/05/2002 e n. 230/02 D 1.2 del 30/07/2002 l'ASPO - Azienda Speciale Portuale del Golfo di Gaeta ha inoltrato a questa Direzione Generale, alle Soprintendenze Competenti per territorio e al Ministero dell'Ambiente la documentazione integrativa richiesta con le note sopra citate.



Questo Ministero esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità dei pareri espressi dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Lazio con le note prot. n. 7746 del 15/06/2000 e n. 6230 del 17/09/2002 e dai pareri espressi dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio con le note prot. n. 11744 del 21/06/2000 e n. 11545 del 22/06/2002, ritiene di poter esprimere parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto della Variante al Piano Regolatore Generale del Porto di Gaeta.

In particolare si ritiene di sottoporre la validità del presente parere favorevole al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- prima della realizzazione dell'opera dovranno essere eseguiti saggi e indagini preventive sotto il controllo della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio con particolare riguardo al potenziamento della rete viaria (soprattutto il sistema di svincolo con la via litoranea all'altezza della Palazzina Portuale) e allo smantellamento dei serbatoi Agip;*
- che venga predisposto un progetto di recupero e valorizzazione delle testimonianze archeologiche più significative da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, in quanto occasione di riqualificazione di questo settore per la città di Gaeta;*
- che venga predisposto in fase esecutiva un'apposita documentazione progettuale in scala adeguata relativa alla rete viaria di collegamento al Porto Commerciale e della Palazzina per Uffici e servizi portuali da sottoporre alla valutazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Lazio;*
- vengano messe in atto, in fase esecutiva, tutte quelle accortezze necessarie per la mitigazione d'impatto ambientale, come la piantumazione di essenze arboree e arbustive sempreverdi, negli spazi destinati a verde;*
- gli sbancamenti da effettuare siano strettamente vincolati alle aree interessate dall'intervento";*

nota del 1 giugno 2005:

"questa Direzione Generale, esaminati gli atti, vista la documentazione integrativa inoltrata dalla Soc.tà Porti di Roma e Lazio con la nota di cui sopra, ribadisce il parere già espresso con nota ministeriale n. SI/408/36428/2002 del 09/10/2002 evidenziando che per quanto riguarda lo svincolo di accesso al Porto, si resta in attesa di acquisire la documentazione progettuale esecutiva al fine di valutare gli eventuali provvedimenti che questo Ministero dovrà adottare in merito all'espressione del parere di competenza. Infine per quanto riguarda lo smantellamento dei serbatoi AGIP precedentemente inserite nella richiesta della procedura di V.I.A. del 2001 presentata dall'allora Soc.tà ASPO, questo Ministero resta comunque in attesa di acquisire eventuali provvedimenti che la Soc.tà Porti di Roma e Lazio prenderà in considerazione";



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante al Piano Regolatore del Porto di Gaeta da realizzarsi in Comune di Gaeta (LT) presentata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, subentrata quale titolare del progetto **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) per quanto riguarda i dragaggi e le componenti Ambiente idrico e Suolo e sottosuolo:

1. in relazione alle attività di dragaggio il proponente dovrà ottemperare a tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Lazio; il proponente dovrà inoltre attenersi, nell'esecuzione delle indagini per la caratterizzazione dei fondali, a quanto prescritto dal D.M. Ambiente del 24 gennaio 1996 Allegato B/1 e B/2. In aggiunta, in sede di progetto esecutivo dovranno essere fornite indicazioni dettagliate in merito alle modalità operative di caratterizzazione dei sedimenti durante le operazioni di scavo, nonché - anche in relazione ai mezzi di dragaggio che saranno scelti - in merito alle modalità di trasferimento dei materiali alla vasca di colmata e, in caso di necessità di smaltimento di materiale non utilizzabile e/o contaminato, in merito alla eventuale gestione dello stoccaggio temporaneo, fermi restando comunque, nel caso, gli obblighi previsti dalle norme per le relative autorizzazioni;
2. allo scopo di limitare la sospensione e la diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio, queste saranno effettuate previa definizione, di volta in volta, delle condizioni meteorologiche compatibili con le operazioni stesse, utilizzando i dati e le indicazioni che saranno forniti al riguardo dalla Capitaneria di Porto di Gaeta;
3. si intende che, come specificato dal proponente nello studio, tutti i materiali dragati dovranno essere trasferiti direttamente alla vasca di colmata prevista per la realizzazione del piazzale nord; qualora, per qualunque motivo, il proponente si trovi nella condizione di non poter effettuare tale trasferimento nei modi previsti e/o comunque si renda necessario ricorrere a trasporti via terra in misura tale da alterare significativamente i relativi flussi di traffico, così come previsti nello studio per la fase di cantiere, le nuove modalità di intervento dovranno essere preventivamente sottoposte dal proponente a procedura autorizzativa ad hoc, da avviare con le autorità competenti in materia, e comunque dovranno essere sottoposte, per verifica, almeno all'ARPA Lazio;



4. in relazione ai fenomeni di trasporto solido, di cui nello studio di impatto ambientale è stata esclusa l'esistenza, il proponente dovrà avviare una azione di monitoraggio in continua per un periodo sufficiente a verificare l'eventuale accumulo di sedimenti nell'area dragata, allo scopo di confermare le ipotesi progettuali poste al riguardo; tale attività sarà concordata e condotta sotto il controllo delle competenti strutture regionali, anche in coerenza con le procedure in itinere per la tutela delle coste del Lazio tra cui, in particolare, le "Linee Guida per il Piano Regionale di Difesa delle Coste";
5. per quanto riguarda l'intervento di tombamento parziale del Fosso di Monte Lauro il proponente potrà procedere ai relativi lavori solo dopo aver acquisito il parere favorevole dell'Autorità di Bacino competente;
6. in relazione ai possibili fenomeni di contaminazione delle acque e/o dei fondali in fase di esercizio dei pontili e dei piazzali, i progetti esecutivi delle opere dovranno prevedere specifici sistemi di raccolta, stoccaggio e trattamento delle acque meteoriche e/o di lavaggio inquinate, nonché dei liquidi inquinanti eventualmente versati a seguito di incidenti o malfunzionamenti;

b) per quanto riguarda la componente Atmosfera:

7. prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà provvedere, con oneri a proprio carico, alla installazione di almeno due centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza delle aree residenziali presenti nell'area limitrofa al nuovo Porto Commerciale lungo la S.S. Flacca e, rispettivamente, lungo la strada di collegamento con la Tangenziale Nord; tali centraline dovranno essere integrate in via permanente nella rete regionale di monitoraggio, e pertanto, fermi restando gli specifici obiettivi di controllo indicati, il posizionamento esatto delle stesse sarà effettuato in accordo con le indicazioni che verranno fornite dall'ARPA Lazio e dal Comune di Gaeta.

Le centraline dovranno rilevare i principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri fini, oltre che i principali parametri meteorologici; resterà comunque di competenza dell'ARPA Lazio la definizione esatta dei parametri da misurare, in base ai vincoli sopra indicati e alle esigenze di monitoraggio della rete regionale.

I dati misurati, che saranno resi disponibili, oltre che all'ARPA, anche al Comune di Gaeta, dovranno essere acquisiti per un periodo di almeno sei mesi prima dell'inizio dei lavori, e in modo tale da includere almeno un periodo estivo, per la caratterizzazione della qualità dell'aria nei mesi di punta (luglio/agosto), allo scopo di fornire una base di riferimento consolidata per le successive azioni di monitoraggio;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

8. anche a titolo di misura di compensazione, le centraline dovranno essere mantenute in esercizio, con oneri a carico esclusivo del proponente, per tutta la durata dei lavori e fino al completamento del ciclo di sviluppo del nuovo Porto commerciale (ad oggi quantificato dal proponente in circa 10 anni); durante questo periodo il proponente dovrà adottare con tempestività, in tutti i casi in cui si renda necessario, tutti i provvedimenti (modifica dei percorsi e degli orari dei mezzi di cantiere, riduzione delle movimentazioni di materiali polverosi, ecc.) utili per limitare eventuali criticità che dovessero determinarsi in conseguenza dei lavori di realizzazione e/o dell'esercizio del Porto stesso;

c) per quanto riguarda la componente Rumore:

9. prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà provvedere ad una campagna di misure del clima acustico in corrispondenza dei principali ricettori individuati nello studio e comunque, almeno, presso i ricettori residenziali che insistono, entro un raggio di circa 500 metri, sui quattro tronchi stradali che confluiscono nel nodo di fronte l'ingresso del Porto commerciale: S.S. Flacca da/verso Sperlonga, S.S. Flacca da/verso Formia, strada di collegamento con la Tangenziale Nord, corsia di accesso al Porto;

Le misure, che andranno estese a due periodi dell'anno, corrispondenti ad una condizione di traffico medio e, rispettivamente, ad una condizione di punta (periodo estivo), saranno da eseguirsi secondo le tecniche di rilevamento e le prescrizioni indicate dal D.M. del Ministero dell'Ambiente del 16.3.1998, e dovranno essere obbligatoriamente accompagnate da una contemporanea misura dei flussi veicolari in corrispondenza dei suddetti quattro tronchi stradali e per entrambe le direzioni di marcia. La relativa attività di verifica e controllo è demandata all'ARPA Lazio; i dati saranno resi disponibili anche al Comune di Gaeta.

Il proponente dovrà inoltre garantire che i suddetti rilevamenti dei flussi veicolari vengano effettuati in condizioni di contemporanea operatività delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria di cui alle precedenti prescrizioni 7) e 8), per consentire, anche a quei fini, le analisi e correlazioni necessarie per le successive azioni di monitoraggio;

10. in corrispondenza delle attività di cantiere (per un periodo di almeno un anno), nonché per i primi due anni di operatività del Porto nel nuovo assetto, il proponente dovrà effettuare ulteriori campagne di monitoraggio secondo i medesimi criteri indicati in precedenza sotto il controllo dell'ARPA Lazio; in caso di riscontro di valori eccedenti i limiti dettati dalle norme si dovranno prevedere le opportune misure mitigative, anche mediante interventi diretti sui ricettori interessati, oltre che intervenendo, per quanto possibile, sulle rotte e sulle modalità di accosto delle navi;

d) per quanto riguarda l'operatività in esercizio:

11. è esclusa la possibilità di movimentare e/o stoccare merci pericolose, salvo le necessarie autorizzazioni, e salvo eventuale ulteriore procedura di VIA;

AR



e) per quanto riguarda la cantierizzazione:

12. in aggiunta a quanto indicato alla prescrizione a), il proponente dovrà fornire un dettagliato regolamento di cantiere relativo alle aree a terra, che dovrà contenere almeno la localizzazione esatta delle aree stesse, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e i dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, comprensivi di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare da parte delle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e delle attrezzature di lavaggio, manutenzione e rifornimento; il regolamento dovrà contenere inoltre l'indicazione dei tempi e dei percorsi dei mezzi pesanti e dei veicoli comunque in transito nelle aree esterne al cantiere, che comunque non dovranno interessare la S.S. Flacca e il centro abitato di Gaeta. L'attuazione di tutte le misure mitigative e gli accorgimenti individuati nel regolamento suddetto resterà a carico del proponente, che opererà, al riguardo, sotto il controllo e con modalità da concordare con l'ARPA Lazio;

f) per quanto riguarda gli interventi correlati con le opere in Variante:

13. i lavori di realizzazione delle opere in Variante non potranno avere inizio in assenza dell'approvazione definitiva del progetto relativo allo svincolo sulla S.S. Flacca in corrispondenza dell'ingresso del Porto Commerciale;

14. detti lavori, inoltre, non potranno avere inizio prima che sia stata completata la procedura di delocalizzazione permanente delle mitilcolture nell'area descritta dal proponente con nota del 8/6/04, e comunque non prima che l'intervento in questione sia stato opportunamente verificato e validato dagli enti preposti;

g) per quanto riguarda le mitigazioni previste:

15. fermo restando che dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione riportate nel presente decreto, il proponente dovrà realizzare anche un intervento di messa a verde delle aree adiacenti l'ingresso del Porto commerciale, nonché, in accordo con il Comune di Gaeta, delle fasce stradali corrispondenti alla confluenza della S.S. Flacca con la strada di collegamento con la Tangenziale Nord (di fronte all'ingresso stesso), sia a fini di riduzione dell'impatto visivo e di migliore inserimento paesaggistico dell'opera nel contesto urbano di Gaeta, sia a scopo di mitigazione delle emissioni sonore e di quelle di inquinanti in atmosfera. Tale intervento, eventualmente integrato anche con la realizzazione di barriere fonoassorbenti, dovrà in futuro essere esteso anche allo svincolo. La verifica dei suddetti interventi è demandata all'ARPA Lazio, in accordo con il Comune di Gaeta;

h) le prescrizioni di cui ai numeri 1) e 6) della precedente lettera a) dovranno essere sottoposti al Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio, per verifica di ottemperanza; le relative modalità di attuazione, una volta approvati i progetti e i documenti, saranno oggetto di verifica a cura dell'ARPA Lazio.

i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Lazio e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Civitavecchia, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti, alla Capitaneria di Porto di Gaeta, alla Agenzia Regionale per l'Ambiente ARPA Lazio ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li

18 LUG. 2005

**IL MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



**DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

La presente copia fotostatica composta di n° 14 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 18/07/2005

