

MINISTERO DELL'AMBIENTE

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

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTI l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione 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;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di variante del Piano Generale del porto di Civitavecchia presentato dal Consorzio autonomo per il Porto di Civitavecchia in data 9 giugno 1989;

VISTO il parere formulato, in data 27 luglio 1989, dalla predetta Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha osservato che:

- nel loro complesso le opere, progettate in variante rispetto al precedente progetto elaborato nel 1987 dagli uffici del Genio Civile, OO.MM. hanno lo scopo di realizzare obiettivi molteplici, tra i quali, in particolare:

a) migliorare la funzionalità del servizio passeggeri destinando un'opportuna area a tale scopo;

b) garantire una minore interferenza della movimentazione dei prodotti energetici con le altre componenti di flusso (anche per esigenze di sicurezza), allontanando la darsena petroli dal porto storico e dall'abitato;

c) disporre di una maggiore estensione delle banchine commerciali al fine di assolvere specifiche esigenze;

d) recuperare il bacino storico del porto di Civitavecchia per funzioni più strettamente correlate con il retroterra urbanizzato, quali le funzioni crocieristiche e di servizio per il naviglio peschereccio e minore;

- il dimensionamento del progetto, rispetto alla struttura attuale, deriva da un'analisi della domanda di traffico estesa a tutte le componenti e proiettata oltre l'anno duemila, nonché dalla necessità di servire diversi poli merceologici (commerciale, energetico, passeggeri, merci, crocieristico, peschereccio);

- l'intero progetto si sviluppa con nuove strutture a mare e la predisposizione di nuovi spazi per attrezzature a terra con l'impegno di notevoli superfici di retroterra portuale;

- tutti i dimensionamenti relativi alle lunghezze di banchina e alle superfici dei piazzali sono ancora in fase di definizione ottimale;

- i documenti progettuali esaminati non consentono di caratterizzare le singole opere nei termini necessari per descrivere la configurazione degli specchi acquei protetti dal bacino portuale in relazione all'interscambio con l'ambiente marino esterno, nè con riferimento alle esigenze di protezione del bacino stesso dal moto ondoso. Al riguardo lo studio di impatto informa che sono stati adottati opportuni modelli fisici e matematici, tuttavia questi non sono stati illustrati nè documentati nella loro applicazione;

- il progetto non fornisce elementi di alcun tipo in ordine alle opere complementari previste per l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto rese indispensabili dal potenziamento dello scalo marittimo ed in merito alle opere che eventualmente si rendessero necessarie per consentire il rapido collegamento del porto con il previsto centro merci di Orte, i cui servizi potranno essere essenziali per le destinazioni più lontane del sud e del nord Italia;

- il quadro di riferimento progettuale fornisce informazioni insufficienti in relazione al dimensionamento e alle modalità dei traffici di prodotti energetici; considerazioni analoghe valgono per l'impossibilità di verificare l'attendibilità delle stime sia per il traffico passeggeri, sia per il traffico merci;

- circa il quadro di riferimento ambientale la trattazione può ritenersi accettabile per quanto riguarda la descrizione veramente qualitativa degli elementi presenti, mentre è del tutto insufficiente per documentare l'importanza del sito rispetto al sistema degli ecosistemi circostanti. Lo studio appare nel complesso inadeguato per quanto attiene alla descrizione dei sistemi ambientali interessati e l'individuazione della criticità degli equilibri esistenti. In particolare, con riferimento al D.P.C.M. del 27/12/88, non risultano sufficientemente i livelli di qualità preesistenti all'intervento per ciascuna componente ambientale interessata, non sono descritte le modificazioni delle condizioni d'uso e della fruizione potenziale del territorio in rapporto alla situazione preesistente, non è descritta la prevedibile evoluzione a seguito dell'intervento delle componenti e dei fattori ambientali, nonché delle relative interazioni e del sistema ambientale complessivo;

- risultano opportuni studi specifici sullo stato di erosione del tratto di costa interessato e delle possibili evoluzioni a seguito degli interventi previsti;

CONSIDERATO Che in detto parere la Commissione è addivenuta alla conclusione che:

- lo studio presentato delinea un approccio in termini prevalentemente qualitativi degli effetti ambientali di opere portuali non ancora univocamente definite e suscettibili di modifica per effetto degli studi in corso;

- lo studio stesso si configura come un quadro preliminare riferimenti ambientali significativi ma non esaustivi, in quanto privo di dati e di informazioni necessarie per valutare la compatibilità ambientale dell'opera in tutti i suoi aspetti;

- non vengono chiaramente definite le ragioni né dimostrata l'opportunità circa il dimensionamento dell'intervento che prevede un potenziamento pari ad oltre il doppio della attuale capacità portuale;

- alla sostanziale incompletezza della documentazione esibita fa riscontro una prevedibile rilevante incidenza dell'opera in progetto sul sistema ambientale nel suo complesso, sia per gli aspetti fisici che naturali ed antropici, sia in fase di costruzione che di esercizio;

VISTA la nota del Ministero della Marina Mercantile, Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei porti, del 14 luglio 1989 che evidenzia, tra l'altro, che la comunicazione dello studio di impatto è stata trasmessa senza che fosse preliminarmente sentito il Ministero della Marina Mercantile, così come previsto all'art. 8, comma 5, del D.P.C.M. 27 dicembre 1988;

RICHIEDE

che sia ripresentata la domanda di pronuncia sulla compatibilità con le modalità previste all'art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988, integrata con la documentazione risultata insufficiente sulla base delle osservazioni in narrativa riportate e con osservanza di quanto previsto all'art. 8, comma 5 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988.

RENDE NOTO

che tale richiesta, ai sensi dell'art. 6, comma 4, del D.P.C.M. 27 dicembre 1988, ha effetto di pronuncia interlocutoria negativa

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Consorzio Autonomo per il Porto di Civitavecchia, al Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, al Ministero della Marina Mercantile, al Ministero dei Lavori Pubblici ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma 3, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza degli enti locali ed altre amministrazioni eventualmente interessate.

ROMA, 11 AGOSTO 1989

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE