

4.10

7/11/16



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 3024 del 31/05/2019

<p>✓</p> <p>Progetto</p>	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Progetto del nuovo PRP Piano Regolatore Portuale del Porto di Anzio - Darsena sud - Fase 3. Verifica di ottemperanza prescrizioni del D.M. n. 794 del 11/12/2003. Prescrizioni a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, b.1, b.2, c.1, c.2, d, e, f</p> <p>VIP 4232</p>
<p>Proponente</p>	<p>Soc. Capo d'Anzio ed il Comune di Anzio</p>

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature 'A. F. C.' and other illegible marks.

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare la Parte seconda concernente “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il decreto di compatibilità ambientale n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 con il quale è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi in Comune di Anzio (RM);

VISTA la domanda presentata dalla Società Capo d’Anzio S.P.A. in data 09/08/2018 con nota prot.n.56 per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di VIA n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 relativamente alla realizzazione dei lavori di Fase 3 della Darsena Sud nell’ambito del progetto di realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi nel Comune di Anzio (RM);

PRESO ATTO che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/18649 del 09/08/2018;

VISTA la nota prot.n.DVA/19743 del 03/09/2018, acquisita con prot.n.CTVA/3181 del 04/09/2018, con la quale la DVA ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. con riferimento alle prescrizioni poste in verifica di ottemperanza presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare di cui alle lettere a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, b.1, b.2, c.1, c.2, d, e, f, g, ed ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale (CTVA) la relativa documentazione;

PRESO ATTO che con il decreto di compatibilità ambientale n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi in Comune di Anzio (RM) con le seguenti prescrizioni:

- a) prima dell’avvio dei lavori e contestualmente alla redazione del progetto esecutivo dovrà essere:
 1. *predisposto un progetto di cantierizzazione che definisca i poli di cava da utilizzare, i percorsi cava-cantiere, le modalità realizzative esplicitando le attività che possono essere espletate lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra. In tal senso si dovrà tendere ad escludere l’uso della viabilità urbana per l’approvvigionamento dei materiali e dovranno, comunque, essere privilegiate le modalità realizzative che limitano*

- l'aumento della pressione sul contesto antropico anche in riferimento alle stagioni. Tale progetto dovrà anche contenere la determinazione delle interferenze ambientali e delle relative mitigazioni;*
2. *predisposto un idoneo progetto per le attività di dragaggio (da concordare con l'ARPA Lazio), con una specifica caratterizzazione dei sedimenti che si intendono rimuovere c/o riutilizzare. In tal senso dovrà essere acquisito il parere previsto per le attività di dragaggio e di questo dovrà essere data evidenza agli soggetti interessati alla procedura VIA;*
 3. *elaborato un progetto di sistemazione ambientale che espliciti le modalità di posa in opera delle opere a verde e la scelta delle essenze;*
 4. *eseguita l'implementazione dei capitolati di appalto al fine di inserire tutti gli accorgimenti e le attenzioni sia gestionali che realizzative inserite nello studio di impatto ambientale e che dovranno essere considerate sia durante la fase di costruzione che nella gestione;*
 5. *redatto un piano di monitoraggio, relativo alle fasi di costruzione e di esercizio, che consideri tutte le componenti ambientali. Detto piano di monitoraggio dovrà essere concordato con l'ARPA e dovrà prevedere anche un idonea banca dati per la consultazione e l'informazione;*
- b) *dovrà essere realizzato un sistema di protezione delle acque che consideri:*
6. *il controllo delle acque di tutte le superfici portuali con particolare attenzione ai piazzali e alla zona dei cantieri. Tali acque dovranno essere totalmente raccolte, trattate e successivamente immesse nei corpi idrici ricettori in postazioni predefinite e monitorate;*
 7. *le modalità di circolazione e ricambio delle acque interne e della pulizia al fine di evitare ristagni e presenza di rifiuti solidi galleggianti.*
- c) *per il tratto di costa tra Anzio e Nettuno dovrà:*
8. *essere previsto un sistema di monitoraggio della linea di riva che testimoni lo stato attuale e l'evoluzione della stessa. Tale monitoraggio dovrà avere inizio prima dell'avvio dei lavori e dovrà, con cadenza semestrale, svilupparsi per l'intera vita dell' opera.*
 9. *essere realizzato, anche a titolo di compensazione, un ripascimento sulla base di un apposito progetto esecutivo che tenga conto di:*
 - *utilizzo di ripascimenti morbidi al fine di evitare strutture che contrastano con la configurazione fisionomico-strutturale dei luoghi precedentemente agli interventi;*
 - *estensione dell'intervento per l'intero tratto presente tra il porto di Anzio e quello di Nettuno;*
 - *gestione dell'intervento per la vita utile dell'opera con dimensionamento del necessario apporto di sedimenti nel corso del tempo ed individuazione delle modalità di approvvigionamento del materiale;*
- d) *le dighe foranee dovranno essere realizzate con massi, che dovranno essere opportunamente dimensionati e verificati, e dovranno essere simili ai massi naturali ma possibilmente realizzati senza far ricorso diretto a risorse non rinnovabili;*
- e) *dovrà essere eseguito uno studio acustico che consenta di definire puntualmente gli interventi antirumore (es. pavimentazione drenante-antirumore) che dovranno essere adottati sulla rete viaria comunale al fine di rispettare, anche nelle condizioni di punta, i limiti assunti nello studio di impatto ambientale (65 dBA nel periodo diurno e 55 dBA nel periodo notturno) ovvero i limiti indicati dalla tabella D del DPCM 14.11.97. A tal fine si raccomanda all'Amministrazione Comunale di Anzio di porre in essere un Piano di disinquinamento acustico che porta essere idoneo supporto per la definizione degli interventi di cui trattasi;*
- f) *dovrà essere eseguito il monitoraggio del rumore generato dal porto per quanto riguarda le attività portuali e per i traffici connessi alla rete di adduzione. Il monitoraggio dovrà essere eseguito direttamente in corrispondenza dei ricettori e sulla base dei risultati ottenuti, qualora non fossero rispettati i limiti sopra indicati, dovranno essere eseguiti interventi diretti sui ricettori al fine di rispettare i limiti di qualità del DPCM 14.11.97;*
- g) *prima dell'entrata in esercizio dell'intervento dovranno essere completati e messi in esercizio i lavori di adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 207 Nettunense;*

CONSIDERATO che

- *l'intervento, si inserisce nell'ambito dei lavori di realizzazione del nuovo Marina di Capo d'Anzio, previsti dal Piano Regolatore Generale (PRG), dal Piano Regolatore Portuale (PRP), dal Piano di*

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Coordinamento dei Porti della Regione Regolatore Portuale (PRP) e dal Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio, che si pongono l'obiettivo di razionalizzare ed ampliare l'antica struttura portuale di Anzio a fini prevalentemente, ma non esclusivamente, dipartistici attraverso la ristrutturazione, l'ammodernamento e il potenziamento del bacino esistente, la Darsena Nord, e la costruzione di un nuovo bacino portuale, la Darsena Sud, ubicata sul versante sud del Molo Innocenziano;

- In seguito alla Determinazione n. G04342 della Regione Lazio del 04/04/2014 ed alla consegna finale delle aree del 02/07/2014 sono state modificate le fasi realizzative dell'opera secondo la seguente articolazione:
 - Fase 1, Messa in sicurezza del bacino esistente;
 - Fase 2, Adeguamento della Darsena Nord;
 - Fase 3, Completamento delle opere (Darsena Nord e Darsena Sud)

CONSIDERATO che:

1. Il progetto del PRP di Anzio è costituito da due darsene, la darsena Nord (quella attualmente presente) e la darsena Sud (da realizzare);
2. la fase di messa in sicurezza risulta terminata;
3. le prescrizioni lettera a) si riferiscono alla fase della redazione del progetto esecutivo (prima dell'inizio dei lavori) ed il Proponente, nella documentazione allegata, elenca lo stato di avanzamento delle diverse attività;
4. le prescrizioni b, c, d, f, g si riferiscono a prescrizioni che riguardano le fasi di cantiere, o successive, e che al momento non possono essere ottemperate, dato che i lavori non sono iniziati;
5. per quanto riguarda la darsena Nord, la Soc. Capo d'Anzio S.p.A. ha presentato le seguenti verifiche di ottemperanza alle prescrizioni di cui al DEC. VIA 0794/2003 dell'11/12/2003 del Piano Regolatore Portuale di Anzio:
 - prescrizioni a1), a2), a3), a4), b), c), d), e), f), e g) Fase 2, concluse con parere CTVA n. 2247 del 02/12/2016;
 - prescrizione lettera a2) Fase 2, conclusa con parere CTVA n. 2454 del 07/07/2017;
 - prescrizioni a4) conclusa con parere CTVA n. 2363 del 21/04/2017;
 - la documentazione in esame con il presente parere si riferisce alla verifica delle prescrizioni a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, b.1, b.2, c.1, c.2, d, e, f, g, relative alla darsena Sud;

CONSIDERATO che le prescrizioni di cui al presente parere riguardano la Fase 3, area della Darsena Sud;

CONSIDERATO che le prescrizioni sono le seguenti:

a) prima dell'avvio dei lavori e contestualmente alla redazione del progetto esecutivo dovrà essere:

a1) Predisposto un progetto di cantierizzazione che definisca i poli di cava da utilizzare, i percorsi cava-cantiere, le modalità realizzative delle opere esplicitando le attività che possono essere espletate lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra. In tal senso si dovrà tendere ad escludere l'uso della viabilità urbana per l'approvvigionamento dei materiali e dovranno, comunque, essere privilegiate le modalità realizzative che limitano l'aumento della pressione sul contesto antropico anche in riferimento alle stagioni. Tale progetto dovrà anche contenere la determinazione delle interferenze ambientali e delle relative mitigazioni.

a2) Predisposto un idoneo progetto per le attività di dragaggio (da concordare con ARPA Lazio), con una specifica caratterizzazione dei sedimenti che si intendono rimuovere e/o riutilizzare. In tal senso dovrà essere acquisito il parere previsto per le attività di dragaggio e di questo dovrà essere data evidenza ai soggetti interessati alla procedura di VIA;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la prescrizione a1) il Proponente presenta la documentazione relativa al progetto di cantierizzazione (approvvigionamento dei materiali, percorsi cava-cantiere, modalità di realizzazione, determinazione delle interferenze ambientali e delle relative mitigazioni), da cui si rileva che :

- Il progetto del cantiere di costruzione della Fase 3, Realizzazione della Darsena Sud del Marina di Capo d'Anzio, è stato predisposto tenendo conto delle caratteristiche costruttive e tipologiche delle opere da realizzare e delle caratteristiche ambientali del contesto in cui l'infrastruttura è inserita
- L'intervento si articola nelle seguenti macro - fasi realizzative:
 - o Fase 1: Allestimento cantiere logistico, operativo e viabilità; Prefabbricazione massi Antifer; Realizzazione nuova diga di sopraflutto "Radice".
 - o Fase 2: Prefabbricazione massi Antifer; Realizzazione nuova diga di sopraflutto, "Corpo di diga";
 - o Fase 3: Prefabbricazione massi Antifer; Realizzazione nuova diga di sopraflutto, "Corpo di diga"; Realizzazione cassoncini in cls; Banchinamento su pali.
 - o Fase 4: Prefabbricazione massi Antifer; Realizzazione nuova diga di sopraflutto, "Corpo di diga"; Realizzazione cassoni in cls per Sporgente Centrale; Banchinamento su pali.
 - o Fase 5: Dragaggio fondali Darsena Nord; Dragaggio fondali Darsena Sud; Demolizione pavimentazione e salpamento massi naturali molo Innocenziano; Riempimento terrapieni; Realizzazione delle sovrastrutture di banchina e pavimentazione; Predisposizione impiantistica.
 - o Fase 6: Completamento impianti; Realizzazione edifici; Opere stradali, installazione arredi banchina e sistemazioni a verde; Sistemi di ormeggio delle unità da diporto; Opere di finitura.
 - o Fase 7: smantellamento cantiere.
- Nella documentazione sono illustrate le attività di cantierizzazione nell'ambito dell'intervento di realizzazione della Darsena Sud del Marina di Capo d'Anzio, le attività più rilevanti consistono nella:
 1. Realizzazione della nuova diga di sopraflutto
 2. Realizzazione della diga di sopraflutto e sporgente centrale
 3. Realizzazione corpo di diga, sporgente centrale e banchinamento su pali
 4. Completamento banchine, realizzazione sovrastrutture, costruzione edifici, pavimentazioni, completamento impianti e predisposizione del sistema di ormeggio delle unità da diporto
 5. Smantellamento cantiere di costruzione
- L'opera sarà realizzata in circa 26 mesi complessivi e continuativi.
- Il cronoprogramma prevede le seguenti fasi realizzative:
 1. Allestimento cantiere, realizzazione nuova diga di sopraflutto;
 2. Realizzazione nuova diga di sopraflutto;
 3. Realizzazione nuova diga di sopraflutto, banchinamento terrapieno est e ovest, banchinamento su pali;
 4. Realizzazione nuova diga di sopraflutto "completamento coronamento", realizzazione sporgente centrale;
 5. Dragaggio dei fondali, riempimento terrapieni e cassoni;
 6. Predisposizione dei sistemi di ormeggio, Realizzazione impianti, Realizzazione edifici, Opere esterne (passeggiata pedonale, viabilità, parcheggi e verde)
 7. Smantellamento cantiere e predisposizione parcheggio auto;
- Per quanto riguarda l'approvvigionamento dei materiali, il Proponente dichiara che la realizzazione della Fase 3, Realizzazione della Darsena Sud, comporta l'approvvigionamento dei seguenti quantitativi di materiali principali:
 - materiale per la formazione della mantellata della diga di sopraflutto:
 - massi naturali del peso del singolo elemento compreso tra 50 kg e 1000 kg per formazione filtro: 55.000 t;
 - massi naturali del peso del singolo elemento compreso tra 1 t e 3 t: 119.000 t;
 - massi naturali del peso del singolo elemento compreso tra 3 t e 7 t: 140.500 t;

- materiale per formazione scanno di imbasamento e rinfianco cassoni, pietrame di natura calcarea, granitica o basaltica in elementi del peso singolo da 5 a 50 kg: 61.900 m³
 - materiale per il riempimento delle celle dei cassoni e per rinterri: 39.620 m³; e lo smaltimento dei seguenti quantitativi di materiali:
 - materiali provenienti dalla demolizione della pavimentazione del Molo Innocenziano: 7.000 m³.
 - materiale proveniente dal salpamento dei massi a protezione del Molo Innocenziano: 44.000 t m³.
 - la realizzazione di parte del filtro della mantellata, degli scanni di imbasamento e rinfianco cassoni e il riempimento delle celle dei cassoni e i rinterri saranno effettuati impiegando i materiali derivanti da, sedimenti dragati, forniture esterne proveniente di cava, materiale proveniente dallo scavo per la formazione del cassonetto di appoggio dei cassoncini;
- Dalla documentazione presentata dal Proponente si rileva che il progetto di cantierizzazione risulta ben strutturato, le modalità di realizzazione sono evidenziate, i poli di cava ed i percorsi cava-cantiere sono elencati, ed è stata individuata la viabilità che consente di minimizzare le pressioni sul tessuto urbano;
- La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:
- minimizzazione della lunghezza dei percorsi nell'area residenziale o lungo la viabilità con elementi di criticità (strette, semafori, passaggi a livello, ecc.);
 - scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
 - scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra il cantiere e la viabilità a lunga percorrenza.
- Il cronoprogramma dei lavori è stato studiato in modo tale che l'approvvigionamento del cantiere avvenga principalmente dal mare e con netta diminuzione nei periodi non consentiti (durante l'estate);
- Nell'ambito della documentazione sono stati considerati gli impatti ambientali sulla componente atmosfera sulla componente rumore sull'ambiente idrico marino e le misure da adottare per mitigare gli stessi;
- Sono state inoltre determinate le interferenze ambientali e le relative mitigazioni che il Proponente intende adottare;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la prescrizione a)2, il Proponente presenta la documentazione relativa al progetto di dragaggio, redatto ai sensi del DM 173/2016, (allegato tecnico decreto attuativo dell'art. 109, comma 2, lettera a - Percorso I, area portuale esterna alla imboccatura per un volume complessivo superiore a 40.000 mc). Di seguito sono elencate le attività relative al progetto che il Proponente ha analizzato nella documentazione presentata:

- inquadramento dell'area di dragaggio e la restituzione su carta nautica 1:2000;
- analisi delle principali pressioni che insistono sull'area (esterna al porto esistente);
- analisi degli elementi di pregio naturalistico presenti nell'area e entro un raggio di 9.6 km (aree Natura 2000, l'unico rilevato entro il raggio di 5 km dall'area di dragaggio, è il SIC IT6030048, il SIC IT6000011 "Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere" interessato dalla presenza di habitat prioritari quali "praterie di Posidonia oceanica", risulta esterno all'ambito delle 5MN dal sito di escavo, mentre entro 9.6 km sono presenti la Riserva Naturale Regionale di Tor Caldara e la Riserva Naturale Regionale Villa Borghese di Nettuno (5 km);
- analisi le aree destinate ad usi legittimi, cavi, condotte e installazioni petrolifere, poligoni militari, maricoltura, trasporti marittimi, barriere artificiali, terminali offshore, ecc. (nell'area di escavo e nelle aree limitrofe entro un raggio di 5MN non sono presenti cavi, condotte e installazioni petrolifere, né terminali off-shore);

- analisi delle eventuali attività di escavo pregresse, effettuate dal 2006 al 2013 ma per la Darsena Nord a causa di insabbiamenti del canale portuale;
- informazioni sulle caratteristiche morfo-batimetriche e sulle caratteristiche dei fondali
- caratteristiche chimiche dei sedimenti dell'area di escavo (non sono note per la della Darsena Sud ma sono note per l'area della Darsena Nord, la cui verifica di ottemperanza della prescrizione è stata esitata con parere n. 2454 del 07/07/2017);
- programmazione delle attività di escavo e gestione dei materiali (il progetto prevede di approfondire il fondale di circa 1 m, in modo da raggiungere la quota di fondale di - 5 m s.l.m.m. L'area di dragaggio "A" è ubicata all'esterno dell'imboccatura portuale per una superficie di circa 114.779 m², mentre l'area di dragaggio "B", interna alla nuova Darsena Sud occupa una superficie di circa 38.473 m². Il Proponente segnala che saranno rimossi complessivamente circa 138.308 m³ di sedimenti marini che, previa autorizzazione da parte delle Autorità competenti, saranno utilizzati nell'ambito del cantiere di costruzione (riutilizzo in situ previo trattamento di soil washing). In base alle indagini pregresse il Proponente segnala che la qualità dei sedimenti dovrebbe appartenere alle classi C e D della classificazione di cui alla tabella 2.7 dell'allegato tecnico al DM 173/2016);
- caratterizzazione e classificazione dei materiali, (il Proponente fornisce la planimetria con l'ubicazione delle indagini puntuali secondo lo schema previsto, 28 stazioni, le metodologie di campionamento, lo schema di campionamento, la preparazione dei campioni, la modalità di esecuzione delle analisi in proprio e segnala che incaricherà ARPA Lazio o ISPRA di eseguire un numero significativo di campioni in replica (10 %);
- elencazione delle opzioni di gestione del materiale dragato, il Proponente formula le ipotesi di gestione in base alla qualità dei sedimenti che saranno dragati, rimandando la caratterizzazione ad una fase successiva del progetto;
- attività di monitoraggio ambientale il Proponente segnala che il dragaggio avverrà in ambiente conterminato con panne galleggianti e durante il dragaggio sarà inoltre svolto il monitoraggio della torbidità;

Si segnala che il progetto non risulta essere concordato con ARPA Lazio, diversamente dal dettato prescrittivo. La CTVIA ha comunque esaminato e valutato il progetto in questione in quanto già nella verifica di ottemperanza della darsena Nord (parere CTVIA n. 2454 del 7/7/2017) era stata acquisita la nota di ARPA Lazio (prot. CTVA n 3497 del 17/10/2016), con la quale lo stesso Ente comunicava di non potere espletare quanto evidenziato nel dettato prescrittivo, contenuto nel Decreto VIA n. 794 del 11/12/2003: " *si ritiene pertanto opportuno che il progetto di dragaggio si conformi alla nuova disciplina in materia ed in particolare a quanto previsto dall'allegato tecnico dello stesso decreto. Si evidenzia inoltre che l'Agenzia non ha nello specifico competenza in relazione ad autorizzazioni, pareri, nulla osta o atti di assenso. Pertanto la scrivente Agenzia non ha tra le proprie competenze quella consultiva nella redazione del progetto specifico e per tale motivo la prescrizione "a)" inerente il progetto di dragaggio non può essere espletata dall'Agenzia*";

a3) *Elaborato un progetto di sistemazione ambientale che espliciti le modalità di posa delle opere a verde e la scelta delle essenze.*

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto di sistemazione ambientale è stato predisposto e presentata la relativa documentazione e prevede la realizzazione di circa 2.544 m² di aree a verde con specie resistenti ai climi marini e rappresentative della flora locale autoctona (macchia mediterranea);

a4) *Eseguita l'implementazione dei capitolati d'appalto al fine di inserire tutti gli accorgimenti e le attenzioni, sia gestionali che realizzative, inserite nello studio di impatto ambientale e che dovranno essere considerate sia durante la fase di costruzione che nella gestione.*

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente ha presentato la documentazione "Progettazione Esecutiva - Fase 3 Realizzazione Darsena Sud - Capitolato Speciale d'Appalto del Luglio 2018, che comprende le attenzioni sia gestionali che realizzative che devono essere considerate sia nella fase di costruzione che di gestione;

a5) Redatto un piano di monitoraggio, relativo alle fasi di costruzione e di esercizio che consideri tutte le componenti ambientali. Detto piano di monitoraggio dovrà essere concordato con l'ARPA e dovrà prevedere anche un'ideale banca dati per la consultazione e l'informazione;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente ha presentato la documentazione relativa al PMA, in accordo con le "Linee guida per la predisposizione del progetto di monitoraggio ambientale (PMA) delle opere soggette a procedura di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.);

In particolare il documento fornisce le modalità, i protocolli e la tempistica per l'esecuzione del monitoraggio delle componenti ambientali nelle fasi di monitoraggio ante-operam, in corso d'opera e post-operam, sempre mediante le campagne di misura, secondo la metodologia descritta nel documento, di seguito elencata:

- inquadramento dell'intervento, ossia la descrizione sintetica dell'area e dell'intervento, dei principali effetti indotti dall'opera sull'ambiente nonché l'identificazione delle componenti ambientali da monitorare;
- aspetti generali del Piano, ossia i principali riferimenti normativi, gli obiettivi e l'identificazione delle aree interessate e quella delle componenti ambientali da monitorare;
- dettaglio delle componenti ambientali da monitorare, ossia i richiami normativi specifici, le finalità del monitoraggio, i parametri, le postazioni e le campagne di misura; - le misure di mitigazione adottabili;

Nel documento il Proponente individua le componenti ambientali che saranno oggetto di monitoraggio tenendo conto della documentazione di carattere ambientale e prescrittiva del Piano Regolatore Portuale di Anzio e del DEC. VIA 0794/2003 del 16/12/2003;

Le componenti ambientali prese in esame ai fini del PMA, quindi quelle ritenute maggiormente coinvolte dalla realizzazione della Darsena Sud sono le seguenti:

- Atmosfera
- Rumore
- Acque superficiali marine

Per quanto riguarda la consultazione pubblica e l'archiviazione dei dati, il Proponente segnala che la predisposizione dei rapporti tecnici, la loro pubblicazione e le modalità di archiviazione dei dati raccolti nelle varie campagne di misurazioni fonometriche saranno concordate con ARTA Lazio e che i risultati e rapporti del monitoraggio ambientale, saranno conservati e consultabili nella pagina web del sito www.marinadicapodanzio.it;

b) dovrà essere realizzato un sistema di protezione delle acque che consideri:

b1) Il controllo delle acque di tutte le superfici portuali con particolare attenzione ai piazzali e la zona dei cantieri. Tali acque dovranno essere totalmente raccolte, trattate e successivamente immesse nei corpi idrici ricettori in postazioni predefinite e monitorate prestando particolare attenzione al fine di evitare ristagni e presenza di rifiuti solidi galleggianti. b.2 Le modalità di circolazione e ricambio delle acque interne e della pulizia al fine di evitare ristagni e presenza di rifiuti solidi galleggianti

CONSIDERATO e VALUTATO che dalla documentazione presentata dal proponente "Progettazione Esecutiva – Fase 3 Realizzazione Darsena Sud – Relazione impianti del Luglio 2018, si rileva che è stata eseguita correttamente la progettazione di opere relative alla raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia dei piazzali e delle aree di cantiere, nonché degli impianti di trattamento per la successiva immissione nel corpo idrico. Sono inoltre previsti sistemi per favorire la circolazione ed il ricambio delle acque interne per evitare i ristagni di acqua e l'implementazione di raccolta dei rifiuti solidi galleggianti ed la predisposizione di Isole Ecologiche;

Il PMA del PRP di Anzio prevede inoltre il monitoraggio delle acque interne al fine di evitare fenomeni di inquinamento ambientale all'interno del bacino portuale;

Si segnala che, una volta che gli impianti di raccolta e trattamento acque di prima pioggia e dei sistemi per favorire la circolazione delle acque interne portuali saranno realizzati, il Proponente ne dovrà dare opportuna comunicazione al MATTM;

c) per il tratto di costa tra Anzio e Nettuno dovrà:

c1) Essere previsto un sistema di monitoraggio della linea di riva che testimoni lo stato attuale e l'evoluzione della stessa. Tale monitoraggio dovrà avere inizio prima dell'avvio dei lavori e dovrà, con cadenza semestrale, svilupparsi per l'intera vita dell'opera.

c.2) Essere realizzato, anche a titolo di compensazione, un ripascimento sulla base di un apposito progetto esecutivo che tenga conto di: - utilizzo di ripascimenti morbidi al fine di evitare strutture che contrastino con la configurazione fisionomica-strutturale dei luoghi precedentemente agli interventi. - estensione dell'intervento per l'intero tratto presente tra il Porto di Anzio e quello di Nettuno; - gestione dell'intervento per la vita utile dell'opera con dimensionamento del necessario apporto di sedimenti nel corso del tempo ed individuazione delle modalità di approvvigionamento del materiale.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda il punto c1) la verifica di ottemperanza della prescrizione riguarda la realizzazione di un monitoraggio della evoluzione della linea di costa in seguito alla realizzazione della Darsena;

Il Proponente ha presentato lo studio "monitoraggio della linea di riva", orientato a :

- determinare l'influenza delle nuove opere portuali sulle spiagge adiacenti ed individuare i necessari interventi mitigatori;
- determinare il rateo medio annuo di insabbiamento dell'imboccatura portuale (relazione idraulico marittima e studi su modello;

Dalla documentazione e dalla metodica applicata (metodo di Silvester e Hsu) si rileva che la valutazione dell'impatto delle nuove opere si è concentrata l'attenzione sul tratto di costa compreso tra Anzio e Nettuno, dato che la metodica applicata non faceva ripercussioni sul litorale posto immediatamente a nord di Anzio. Inoltre la metodica segnalava che la realizzazione delle nuove opere foranee avrebbe comportato, in assenza di opportune mitigazioni, una rotazione della linea di riva in senso antiorario nel tratto di litorale adiacente al molo di sottoflutto e, per conseguenza, l'avanzamento della linea di battigia nel tratto di costa adiacente al porto a scapito della spiaggia sopraflutto soggetta ad una evidente erosione. Le ipotesi che sono state quindi avanzate dal proponente e che dovranno essere verificate anche in base ai risultati del monitoraggio, a porto in esercizio, sono le seguenti:

- versamento di un volume di sabbia pari a circa 200.000 m3 per compensare la rotazione della linea di riva;
- la realizzazione di un pennello (della lunghezza di 150 m) finalizzato a limitare la rotazione della linea di riva e ripascimento (pari a circa 30.000 m3 di sabbia) del tratto di spiaggia ad est del pennello;
- la realizzazione di due pennelli di contenimento della lunghezza di circa 70 m e ripascimento (circa 10.000 m3 di sabbia) nel tratto di litorale prospiciente la rotatoria;

Le ipotesi di mitigazione dovranno comunque essere validate dai risultati del monitoraggio e, dato che il monitoraggio della costa non è stato ancora implementato, in quanto i lavori non sono ancora iniziati, si segnala che, una volta implementato il monitoraggio costiero, il Proponente ne dovrà dare opportuna comunicazione al MATTM;

Per quanto riguarda il punto c2) la verifica di ottemperanza della prescrizione riguarda la realizzazione e gestione di ripascimenti sabbiosi sul litorale compreso tra il Porto di Anzio e quello di Nettuno e pertanto dovrà essere presentata in seguito alla realizzazione dell'intervento. Tale intervento risulta inoltre strettamente correlato al precedente punto ed ai risultati del monitoraggio che dovrà essere implementato dopo l'inizio dei lavori;

d) Le dighe foranee dovranno essere realizzate con massi che dovranno essere opportunamente verificati e dimensionati e dovranno essere simili a massi naturali ma possibilmente realizzati senza far ricorso diretto a risorse non rinnovabili.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'AN' and 'L']

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente illustra nei documenti progettuali la realizzazione dell'intervento ed in particolare l'utilizzo dei massi, che verranno disposti:

- nella nuova diga di sopraflutto, che consiste in un'opera a gettata, composta da un nucleo in tout venant di cava protetto sul lato esterno dall'azione ondosa da una mantellata in doppio strato costituita da massi naturali di III categoria e massi artificiali di Antifer da 6 e 9 m³;
- nella diga di sopraflutto che consiste in un'opera a gettata sormontata sul lato mare da uno strato filtro di massi da 50-1000 kg, da 1 a 3 tonnellate e da 3 a 7 tonnellate, sia naturali (da recupero) che artificiali tipo Antifer;

Si segnala che, una volta realizzata l'opera, il Proponente ne dovrà dare comunicazione al MATTM, con opportuna documentazione;

e) Essere eseguito uno studio acustico che consenta di definire puntualmente gli interventi antirumore (es. pavimentazione drenante-antirumore) che dovranno essere adottati sulla rete viaria comunale al fine di rispettare, anche nelle condizioni di punta, i limiti assunti nello Studio di Impatto Ambientale (65 dBA nel periodo diurno e 55 dBA nel periodo notturno) ovvero i limiti indicati dalla tabella D del D.P.C.M. 14/11/1997. A tal fine si raccomanda all'Amministrazione Comunale di Anzio di porre in essere un Piano di disinquinamento acustico che potrà essere idoneo supporto per la definizione degli interventi di cui trattasi

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente allega uno studio acustico effettuato per definire gli interventi antirumore da adottare sulla rete viaria comunale necessari per rispettare i limiti assunti nello Studio di Impatto Ambientale pari a 65 dBA nel periodo diurno e 55 dBA nel periodo notturno, ovvero i limiti indicati dalla tabella D del DPCM 14.11.1997;

Vengono elencati gli interventi previsti per effettuare la misura del traffico veicolare esistente tramite il posizionamento dei rilevatori sulle arterie stradali che verranno maggiormente interessate dai transiti legati alla fase di esercizio della Darsena Sud. Dall'elaborazione dei dati di viabilità esistente e di viabilità aggiuntiva dovuta all'esercizio della nuova Darsena Sud, sono stati desunti i dati complessivi di traffico veicolare in fase di esercizio, che sono stati utilizzati dal Proponente per la redazione di uno studio acustico previsionale con il software SOUNDPLAN. Nel mese di luglio 2018 sono state eseguite misurazioni fonometriche per rilevare il livello di clima acustico locale in fase di ante operam in prossimità dei recettori potenzialmente esposti, e condotte misurazioni fonometriche della durata di 24 ore per la creazione dello scenario ante operam e per la taratura. Lo sviluppo della simulazione relativamente alla componente rumore da traffico veicolare in fase di esercizio della Darsena Sud, ha evidenziato un generale aumento del clima acustico locale con livelli assoluti superiori a 65 dB su Riviera Mallozzi e con un valore differenziale tra ante operam e post operam superiore a +5,0 dBA in prossimità della zona di accesso alla nuova Darsena Sud ed alle aree parcheggio;

In relazione ai risultati del modello, il Proponente stima che in esercizio saranno necessari interventi antirumore finalizzati alla riduzione dei livelli di rumore sulla viabilità Riviera Mallozzi e nelle aree parcheggio della nuova Darsena Sud;

Si segnala che, una volta realizzata l'opera, il Proponente dovrà effettuare quanto previsto dalla prescrizione, ne dovrà dare opportuna comunicazione al MATTM e coinvolgere l'Amministrazione Comunale di Anzio nella redazione e applicazione di un Piano di disinquinamento acustico;

f) Essere eseguito il monitoraggio del rumore generato dal porto per quanto riguarda le attività portuali e per i traffici connessi alla rete di adduzione. Il monitoraggio dovrà essere eseguito direttamente in corrispondenza dei ricettori e sulla base dei risultati ottenuti, qualora fossero rispettati i limiti sopra indicati, dovranno essere eseguiti interventi diretti sui ricettori al fine di rispettare i limiti di qualità del DPCM 14/11/1997.

CONSIDERATO e VALUTATO che la prescrizione impone al Proponente di eseguire i monitoraggi del clima acustico generato dal realizzando porto, Darsena Sud, sia per quanto riguarda le attività portuali che per i traffici connessi alla rete di adduzione, al momento non è ottemperabile in quanto il Porto, Darsena Sud, non è stata ancora realizzata;

Si segnala che, una volta realizzata l'opera, il Proponente dovrà effettuare quanto previsto dalla prescrizione e ne dovrà dare opportuna comunicazione al MATTM;

g) Prima dell'entrata in esercizio dell'intervento dovranno essere completati e messi in esercizio di lavori di adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 207 Nettunense.


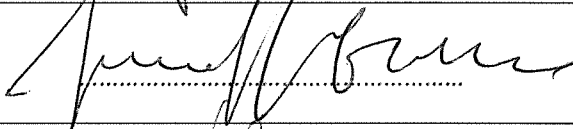
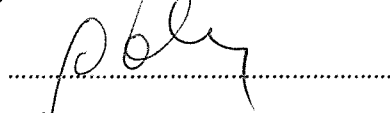
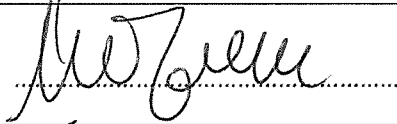
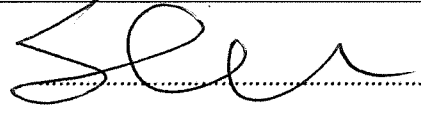
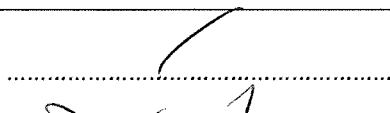
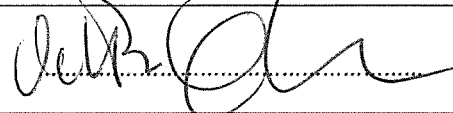
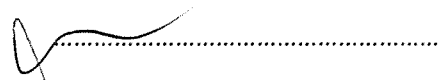
CONSIDERATO e VALUTATO che la verifica di ottemperanza della prescrizione riguarda una fase successiva alla realizzazione del progetto;

Si segnala che prima dell'entrata in esercizio dell'intervento dovranno essere completati e messi in esercizio di lavori di adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 207 Nettunense e il Proponente ne dovrà dare opportuna comunicazione al MATTM;

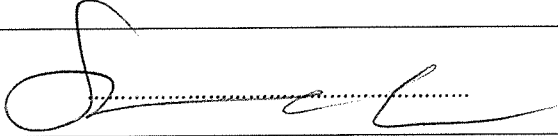
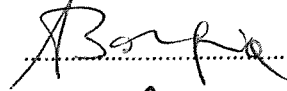
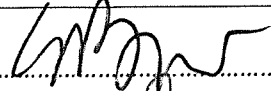
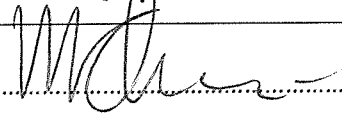
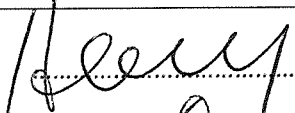
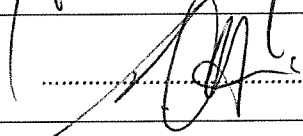
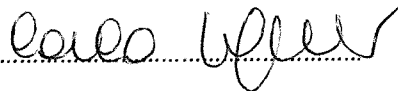
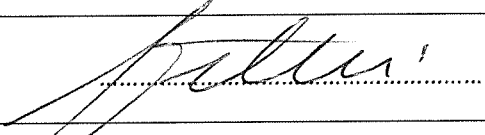
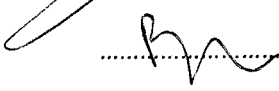
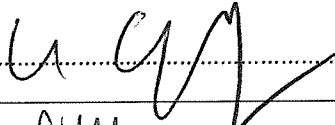
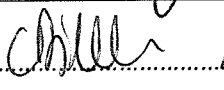
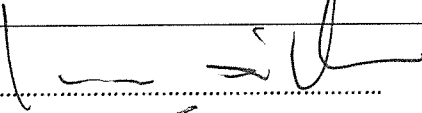
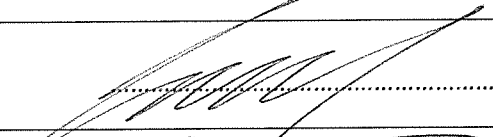
**Tutto ciò visto, considerato e valutato
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS**

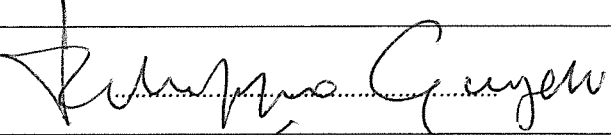
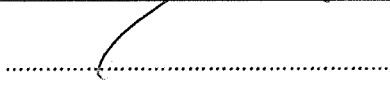
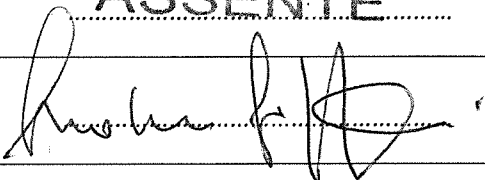

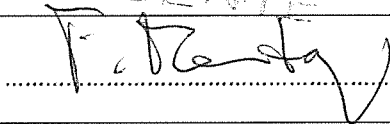
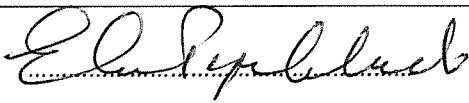
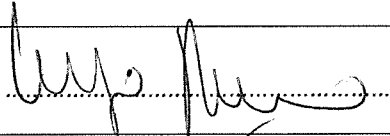
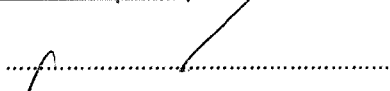
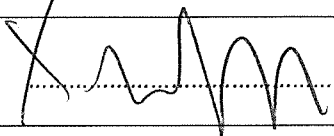
RITIENE

- Le prescrizioni lettera a) 1, a) 2, a) 3, a) 4, a) 5, b)1 e b)2, c) 1, d), e) ottemperate;
- Le prescrizioni c) 2, f), g) non ottemperabili al momento;

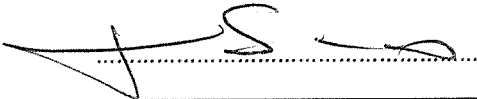

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including 'AS', 'M', 'G', 'L', and 'FM'.

Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	

ID VIP 4232 Progetto del nuovo PRP Piano Regolatore Portuale del Porto di Anzio - Darsena sud - Fase 3. Verifica di ottemperanza prescrizioni del D.M. n. 794 del 11/12/2003. Prescrizioni a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, b.1, b.2, c.1, c.2, d, e, f

Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	