

# *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/c 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 programmatori 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 frontaliera;
- 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;

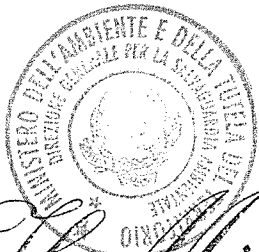
## per quanto riguarda il sistema dei vincoli:

- 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

- 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 per le Opere Marittime di Roma. La testata e l'intero 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 traghetto 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 m<sup>3</sup>, 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:

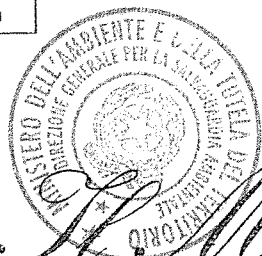
- per quanto riguarda la rete viaria, il Porto Commerciale è accessibile tramite:
  - la S.S. 213 (Flacca), principale direttrice litoranea del traffico locale (Sperlonga-Gaeta-Formia), che, correndo immediatamente a lato della zona di intervento, separa tale zona dall'abitato retrostante, nonché dall'area 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,



# Il 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;

i 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. Interm. 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 ondoso;
- 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):

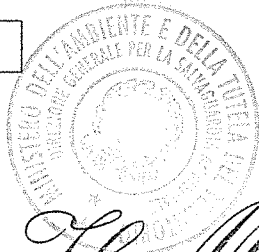
INFRASTRUTTURA STRADALE	Flussi veicolari (veicoli/ora equivalenti)			
	Situazione ante operam		Situazione post operam	
	Totale flusso	di cui, traffico pesante	Totale flusso	di cui, traffico pesante
<b>Scenari Versione A</b>				
S.S. 213 Flacca Formia – Gaeta (Consorzio)	1959	298	2127	425
Strada di collegamento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

- 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 stesso è comunque dell'ordine di circa 11 veq/h, come più sopra rilevato, 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:

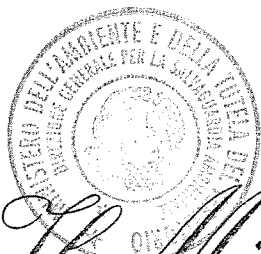
- la principale fonte di inquinamento atmosferico, nell'area di intervento, è il traffico veicolare, stante la contiguità del Porto con l'abitato di Gaeta;
- in merito alla qualità dell'aria ante operam:

- 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 <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	14		13,2	5,3
NO (µg/m <sup>3</sup> )			19,8	8,3
NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		42	57,3	34,0
NO <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			71,8	42,3
CO (mg/m <sup>3</sup> )	1,1		2,0	0,5
Particolato totale (µg/m <sup>3</sup> )	149	104	104,2	50,7
O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	128	100	124,5	65,8
Idrocarburi non metanici (µg/m <sup>3</sup> )			232,6	108,0
Metano (µg/m <sup>3</sup> )			1137,0	711,5
Benzene (µg/m <sup>3</sup> )			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, NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>, nonché alla metodologia CORINAIR, mentre per i fattori di emissione è stato utilizzato il programma Copert 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 <sub>2</sub>	6
PM <sub>10</sub>	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 <sup>3</sup> )	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )
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

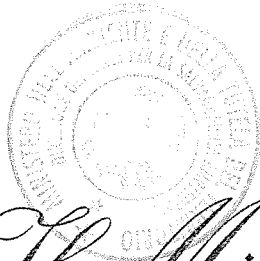
- sulla base dei dati riportati in tabella il proponente conclude che la situazione della qualità dell'aria ante operam deve ritenersi discreta, con valori che si mantengono sempre al di sotto dei limiti orari prescritti dal DM60/2002 e dal DPR 203/88;

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 <sup>3</sup> ) media oraria	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media oraria	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media annuale	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media oraria	CO (mg/m <sup>3</sup> ) media oraria	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media oraria	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) 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	0,53	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;





# *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 miglioramento 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 rimbondimento 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. ST/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 meteomarine 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 meteoroclimatici; 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;

**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 MINISTRO 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 fagli è conforme al suo originale.  
Roma, li 18/07/2005