



*Il Ministro dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio*

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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";

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 19 settembre 2002 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 realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi in Comune di Anzio (RM), presentata dalla società Capo d'Anzio S.p.A. ed il Comune di Anzio con sede in piazza Cesare Battisti 25 - 00042 Anzio, in data 10 dicembre 2002;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa società Capo d'Anzio S.p.A. ed il Comune di Anzio in data 8 luglio 2003;

VISTA la nota n.D2/2A/00/161954 (determinazione n. B2231) della Regione Lazio del 24 ottobre 2003, pervenuta il 28 ottobre 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/408/29490/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 3 settembre 2003, pervenuta in data 10 settembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 547 positivo con prescrizioni formulato in data 24 luglio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla società Capo d'Anzio S.p.A. ed il Comune di Anzio;

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

- le attività caratterizzanti il porto sono quelle relative ai traffici passeggeri, alla pesca, alla cantieristica ed alla nautica da diporto. Le attività commerciali, e in particolare il trasporto di merci, sono limitate alle necessità collegate alle Isole Pontine;
- le potenzialità del porto sono considerevoli sia per la sua collocazione geografica che lo vede in una posizione baricentrica tra il polo O/D rappresentato dalla città di Roma e dal suo hinterland e l'arcipelago Pontino;
- dette potenzialità, allo stato attuale sono limitate da una serie di criticità tecnico-funzionali tra cui l'accessibilità in determinate condizioni meteomarine, l'interrimento dell'imboccatura, il disordine organizzativo connesso alla commistione delle funzioni, alla posizione dei cantieri nautici, ecc.;
- il progetto si pone l'obiettivo di migliorare le condizioni del traffico passeggeri, recuperare e riqualificare il waterfront cittadino, rilanciare il porto di Anzio, diventare un centro nautico di particolare importanza, accogliere imbarcazioni turistiche di ogni taglia con sviluppo dell'occupazione e del turismo;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- gli obiettivi del progetto sono coerenti con le indicazioni strategiche dei piani a livello nazionale, e per quanto riguarda il livello regionale la coerenza è esplicita sia per quanto riguarda il settore dei trasporti sia la pianificazione territoriale;
- rispetto al Piano Regionale dei Trasporti il progetto assicura gli obiettivi rivolti alla valorizzazione della vocazionalità per la nautica da diporto ed il collegamento turistico con le isole Pontine. Inoltre detto piano indica lo sviluppo delle infrastrutture di accesso al porto, assicurando in tal modo una corretta e funzionale accessibilità viaria e ferroviaria;
- il Piano dei Porti del Lazio (delibera dalla Giunta Regionale n.491 del 22.12.1998 pubblicato su BUR del 10.4.1999) definisce in modo evidente la struttura che i progettisti hanno ripreso per la definizione del Piano Regolatore Portuale;
- per quanto riguarda i piani territoriali, le norme tecniche del Piano Territoriale Paesistico (ambito n.10 Latina) prevedono, in attesa dell'approvazione dello specifico piano di settore per le coste, che le attrezzature portuali possono essere autorizzate, anche se all'interno di fasce protette, solo se in ambiti circoscritti ed attrezzate per finalità turistiche;
- per quanto riguarda il Piano regolatore comunale vi è coerenza diretta, assicurata dal fatto che il Proponente è lo stesso Comune attraverso la società Capo d'Anzio;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- gli elementi essenziali considerati dal proponente per definire la struttura portuale sono:
 - l'assenza del traffico merci;
 - il mantenimento dell'attuale dimensione della flotta pescherecci;
 - l'adeguamento della ricettività per il traffico passeggeri alle esigenze attuali, individuando un margine di espansione per future opzioni di sviluppo;
 - il soddisfacimento del fabbisogno turistico in ordine a una domanda potenziale di 1000 posti barca;

AR



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- in riferimento alle soluzioni alternative presentate, quella scelta privilegia il mantenimento dell'attuale spazio a terra occupato dal porto e si estende maggiormente verso mare;
- gli interventi si distinguono fondamentalmente due tipologie di intervento: quelli sul bacino esistente e la realizzazione del nuovo bacino;
- gli interventi sul bacino esistente non risultano particolarmente invasivi in quanto si limitano ad ampliare lievemente la ricettività delle imbarcazioni da diporto e a ricollocare i circoli nautici;
- per quanto riguarda il nuovo bacino, le realizzazioni più impegnative sono l'intera diga di sopraflutto ed il terrapieno sul quale verranno trasferiti i cantieri navali;
- la ristrutturazione del bacino esistente consente di realizzare un'opera che prevede uno specchio acqueo di 136.000 m² e che accoglie 791 posti barca, mentre il nuovo bacino, configurato mediante la realizzazione di una diga di sopraflutto di circa 1300 ml, racchiude uno specchio acqueo di 134.000 m² ospitando 291 posti barca, 2 attracchi per traghetti e 2 attracchi per aliscafi oltre ai servizi, alla zona cantieristica e ai pescherecci, ecc;
- la ricettività totale per la nautica da diporto passa dagli attuali 600 posti (200 stabili + 400 nel periodo di punta) a 1082 posti barca;
- durante l'esercizio dell'infrastruttura sono previsti incrementi del traffico veicolare, specialmente nelle ore di punta, e che al riguardo sono già in fase di approvazione interventi di potenziamento sia della viabilità di accesso (S.S. Nettunense) sia degli assi viari e delle intersezioni della rete urbana;
- lo studio di impatto ambientale ed il progetto dichiarano che il transito trasversale dei sedimenti in corrispondenza dell'attuale struttura portuale è di modesta entità;
- gli studi eseguiti dal proponente sulla dinamica costiera laziale, con indicazione del trasporto solido, confermano i risultati degli studi sedimentologici eseguiti dall'ICRAM, che mostrano una tendenza al trasporto solido verso nord nella zona di litorale immediatamente a nord del promontorio di Anzio;
- lo studio integrativo presentato dal proponente, che ha riguardato l'incidenza che la nuova struttura comporterà per il regime del moto ondoso e delle correnti litoranee, e di conseguenza per il trasporto solido, mette in evidenza la compatibilità con l'assetto attuale, con benefici funzionali alla struttura portuale e con una possibile agevolazione nel transito trasversale dei sedimenti;
- nel progetto sono previsti parcheggi dedicati all'uso del porto in base agli standard di parcheggi ad uso pubblico, ipotizzando quindi una propria autonomia rispetto alla dotazione di parcheggi urbana;
- la profondità dei fondali necessari per la funzionalità del nuovo assetto portuale prevede, nel bacino del porto vecchio, fondali alla quota di -3,50 mslm per l'area del diporto e -5,00 mslm per i canali navigabili interni, mentre il nuovo bacino si attesta alla batimetria -7,00 mslm e prevede un fondale minimo di -6,00 mslm;
- le necessità di dragaggio sono di circa 200.000 m³, che verrebbero interamente riutilizzati nell'ambito del progetto, e che il Proponente stima che i sedimenti non siano contaminati;
- i materiali per la costruzione possono essere reperiti nell'ambito delle attività estrattive regionali;

- esiste la possibilità di trasportare i materiali necessari per la realizzazione da mare;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- l'area di intervento si trova all'interno del contesto urbano della città di Anzio;
- è previsto un ampio recupero e una evidente riqualificazione del waterfront cittadino;
- per quanto riguarda le praterie di Posidonia Oceanica e di Cymodocea nodosa, lo studio di impatto ambientale indica la completa assenza di tali elementi. Nella zona sono segnalate solamente alcune presenze di Posidonia a ridosso della fascia costiera oltre Nettuno in direzione di Torre Astura e quindi fuori dalla zona di influenza, anche potenziale, del nuovo intervento;
- le modifiche del fondale saranno limitate alla zona dell'intervento e alle attività di dragaggio, che sono comunque limitate all'ambito portuale;
- dall'analisi risulta che le modifiche delle condizioni di trasporto solido non potranno incidere sulla qualità delle comunità bentoniche presenti sia perché nel post operam le condizioni saranno sostanzialmente analoghe a quelle attuali (non si avrà modifica rispetto alla velocità della corrente litoranea e il pennacchio risulta ruotato verso est, rispetto all'attuale che è pressoché parallelo alla costa) sia perché le precedenti esperienze di dragaggio dei fondali (su dati ICRAM) mettono in evidenza una buona capacità di adattamento da parte delle specie esistenti alle mutate condizioni post operam;
- le indicazioni sulla gestione delle fasi di costruzione e di esercizio sono riferite a tutti gli aspetti peculiari dell'opera, ma sono generiche e quindi necessitano della precisa predisposizione di idonei capitolati di appalto prima dell'inizio dei lavori;
- le strade più importanti dal punto di vista trasportistico e comunque di pregio per la presenza di residenze poste sul bordo (strade urbane) sono tutte soggette, già nelle condizioni attuali, a livelli sonori notturni che nel periodo di punta sono superiori ai limiti ammissibili; dai dati riportati dallo SIA, si evince che il superamento dei limiti ammissibili dell'inquinamento acustico è sempre comunque inferiore ai 3 dbA per il Livello sonoro equivalente;
- le indicazioni sul monitoraggio sono riferite a tutti gli aspetti peculiari dell'opera ma sono generiche e quindi è necessaria la predisposizione di un dettagliato piano delle attività prima dell'inizio dei lavori;
- la configurazione di progetto delle opere esterne del porto di Anzio può indurre miglioramenti nei riguardi dell'interrimento delle imboccature portuali, in quanto provocato dall'attuale elevata frequenza di frangimenti del moto ondoso causata dai bassi fondali dell'imboccatura che verrebbero a ridursi con lo spostamento, su fondali maggiori, della testa del molo;
- in base alla documentazione progettuale, si desume che il porto di Anzio non interferisce in maniera significativa con la corrente longitudinale non inducendo dunque fenomeni di erosione nel tratto di litorale a Est del porto;
- i lavori potranno essere eseguiti con il minimo impegno del lato terra, anche per i trasporti, e che potranno essere ridotti nei periodi di alta stagione.
- non sono da ascrivere interferenze relativamente alle componenti dell'ambiente idrico-acque superficiali (lato terra), suolo e sottosuolo, vegetazione, flora e fauna;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- non vi sono aree protette e siti di interesse comunitario all'interno dell'area di influenza dell'intervento;
- le potenziali criticità riscontrate nei confronti della salute pubblica dovuti all'incremento di traffico veicolare, possono ritenersi superate dalla realizzazione degli interventi di potenziamento della viabilità di accesso al porto;
- per quanto riguarda il rumore connesso alle attività portuali la nuova configurazione prevista dal PRP riduce l'impatto acustico in quanto vengono allontanate le stesse in aree interne al bacino portuale e quindi il rumore che raggiunge il fronte edificato è ridotto, anche rispetto allo stato attuale;
- nelle situazioni in corrispondenza degli archi di ingresso ad Anzio (S.S. Nettunense) e di uscita verso Nettuno, il livello di pressione sonora diminuisce di 1 db(A) rispetto alla situazione attuale;
- nelle situazioni relative a Via Fanciulla d'Anzio (in entrata ad Anzio), Riviera di Levante e Riviera Zanardelli a fronte di un aumento di circa 2-3 dB della pressione sonora legato alla costruzione della nuova struttura portuale e ai traffici indotti, potrebbe verificarsi una riduzione anche di 3 dB legata alla realizzazione degli interventi infrastrutturali per il miglioramento dell'accessibilità al porto e l'adeguamento della rete stradale extraurbana;
- nelle situazioni della Riviera di Ponente, all'ingresso dell'area diportistica e all'accesso ai traghetti, che rappresentano la situazione che si avrà generalmente attorno al porto, il livello di pressione sonora aumenta mediamente di 2 db(A) con punte massime in alcuni casi di 3 db(A);
- con le dovute attenzioni progettuali (pavimentazioni fonoassorbenti) e principalmente con un oculato strumento di gestione del traffico (es. adozione di un piano del traffico e del piano di disinquinamento acustico) gli effetti, determinati a carico della componente rumore, sono mitigabili;

CONSIDERATA la nota n.D2/2A/00/161954 (determinazione n. B2231) della Regione Lazio del 24 ottobre 2003, pervenuta il 28 ottobre 2003, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

“preliminarmente alla fase realizzativa delle opere la proponente dovrà elaborare in forma esecutiva:

- *elaborazione di un piano di sicurezza relativo alla fase di realizzazione e di esercizio dell'opera (incendio, sversamenti accidentali, collisioni ecc.);*
- *un piano per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali in fase di costruzione con individuazione dei siti e delle modalità di intervento;*
- *le infrastrutture di accesso e di sosta dovranno assicurare una gerarchizzazione dei flussi evitando la commistione di traffico urbano, extraurbano e di accesso al porto in conformità alle previsioni del P.R.G. attualmente in istruttoria;*
- *in fase di cantierizzazione, per quanto attiene la mobilità locale, i provvedimenti che si intendono adottare per evitare congestionamenti, dovranno essere concordati con i competenti uffici comunali, tenendo comunque in considerazione i seguenti fattori:*

- dovranno essere assicurati permanentemente gli accessi carrabili agli edifici contermini o prossimi all'area di cantiere, da parte dei mezzi di soccorso;
 - dovranno essere garantite le condizioni di fluidità del traffico;
- altresì dovranno essere predisposti tutti i necessari accorgimenti per:
- mantenere il livello del rumore prodotto nell'ambito dei limiti consentiti della normativa vigente;
 - ridurre al minimo il rumore dei macchinari;
 - controllare l'emissione delle polveri mediante periodici annaffiamenti delle terre da movimentare;
 - le strade interessate dalla percorrenza degli automezzi diretti da o per il cantiere dovranno essere mantenute libere e pulite da fango e/o polveri;
- predisposizione di in piano teso alla definizione di un sistema di trasporto e di riutilizzo del materiale rimosso periodicamente dall'imboccatura del porto ai fini del rinascimento degli arenili in accordo con gli interventi programmati dalle apposite autorità di settore, conseguente al monitoraggio periodico degli effetti dell'opera sulla morfodinamica costiera eseguito anche nei tratti di costa limitrofi al fronte dell'impianto (Nettuno, Torre Astura);
 - predisposizione di un impianto per la raccolta delle acque di sentina da avviare a depurazione, nonché di un impianto per la ricezione e lo smaltimento delle acque meteoriche sia sulle banchine fisse che lungo la viabilità carrabile e i parcheggi;
 - al fine di assicurare una idonea circolazione delle acque, con conseguente ossigenazione e prevenzione dell'eutrofizzazione, all'interno di tutte le darsene, dovranno essere realizzati collegamenti idraulici con la diga di sopra e sotto flutto e tra i bacini medesimi, tali collegamenti saranno realizzati da idonea sezione che dovrà essere ad una profondità di 50cm dalla superficie del pelo d'acqua e sufficientemente alta dal fondale per evitare il trasporto di materiale solido e/o di materiale galleggiante;
 - predisposizione di idonei impianti della distribuzione dell'energia elettrica in banchina, sostitutivo dei motori a combustione per l'alimentazione elettrica delle imbarcazioni in sosta;
 - nel caso in cui si debba procedere ad opere di cantierizzazione che implicano la diffusione in atmosfera di polveri solventi e/o quanto altro di carattere inquinante dovranno essere predisposte idonee strutture in PVC con copertura detraibile o similari onde assicurare le installazioni lungo il sconfinamento di tali attività lavorative;
 - per la realizzazione della struttura di mantellata sia prescelta la soluzione dell'utilizzazione dei massi di origine naturale provenienti da cava;
 - dovranno essere realizzati tutti i presidi previsti dalla D.G.R. n°2546 del 12.12.2000 riguardante i parcheggi;
 - per le aree destinate a verde di uso pubblico e verde di arredo dovranno essere previste specie resistenti a climi marini e rappresentative della flora locale autoctona;
 - si dovrà inoltre provvedere a realizzare un intervento di arredo architettonico idoneo ad assicurare una coerenza di carattere stilistico e cromatico fra tutte le cubature e gli impianti



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

previsti nell'area, in maniera da connotare e qualificare anche sul piano dell'inserimento urbano il complesso architettonico dell'insediamento”;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/29490/2003 del 3 settembre 2003, pervenuta in data 10 settembre 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“Con apposita istanza prot. n. 48513 del 09/12/02, acquisita al protocollo di questa Direzione Generale con n. ST/408/45790 del 13/12/02, il Comune di Anzio, ai sensi dell'art. 6 comma 3 della Legge 349/86 e s.m. e dell'art.6 del D.P.C.M. del 27.12.1988 - ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto del “Nuovo Piano Regolatore Portuale” del porto situato nel Comune di Anzio.

Al riguardo, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Lazio con nota prot. n. 14812/B del 05/02/2003, ha comunicato quanto segue:

- *“(.....) L'intero intervento riguarda l'ampliamento dell'attuale porto con miglioramento della viabilità di accesso all'area portuale;*
- *il Comune di Anzio, dal punto di vista paesaggistico, rientra nel Piano Territoriale Paesistico n.10;*
- *la maggioranza delle opere ricadono nella zona di rispetto dei 300 metri della fascia costiera, l'area è classificata zona A e B dal P.R.G.;*
- *l'area in oggetto è interessata dai vincoli paesaggistici imposti con D.M. 21.10.1954 e D.M. 07.02.1997.*

Questa Soprintendenza, esaminato gli elaborati progettuali pervenuti per il parere di cui al D.P.C.M. del 27.12.1988 e verificato la compatibilità delle opere con il contesto ambientale della zona, per quanto di propria competenza esprime parere favorevole di massima con il suggerimento di verificare al meglio sia la viabilità secondaria, di accesso all'area portuale, sia la viabilità principale di collegamento intercomunale che dovranno essere eseguite adottando gli accorgimenti necessari atti a salvaguardare i siti storici e le aree assoggettate a vincolo monumentale esistenti in prossimità della viabilità in questione.”

La Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio con nota prot. n.00504 del 16/01/03, acquisita a questo protocollo con n. ST/408/3292 del 28/01/03, ha comunicato quanto segue:

“Questo Ufficio dopo aver esaminato il progetto e la documentazione riguardante lo studio di impatto ambientale per il piano regolatore portuale di Anzio, nell'esprimere parere di massima favorevole, per quanto di competenza, rileva quanto segue:

Il patrimonio archeologico di Anzio è riferibile non solo alle presenze romane di epoca imperiale, ma trae le sue origini fino dalla preistoria.

La conformazione dell'antico bacino del porto neroniano, ancora ben leggibile attraverso le sue strutture sommerse, non è stata invece ancora ben definita e individuata nella parte a terra. Le ipotesi ricostruttive sono molteplici. Vengono quindi individuate alcune aree che, interessate da opere collegate (sottopasso veicolare, parcheggio di scambio, parcheggio seminterrato multipiano sul molo Innocenziano) al porto e relative al nuovo dimensionamento del bacino

dovranno essere sottoposte ad indagini archeologiche, in quanto una capillare raccolta di dati di archivio segnalano questa area ricca di presenze archeologiche seppur obliterate o inglobate da strutture moderne:

Riviera di Levante, riviera Zanardelli e la Darsena Pamphili.

Si segnala inoltre le opere complementari riguardanti il raddoppio del sovrappasso veicolare sulla ferrovia nella zona NO della città, con provenienza S.S. nettunense, svincolo a raso all'intersezione tra la S.S. 207, la S.S. 601 e via Fanciulla d'Anzio intercetteranno probabilmente la via Severiana o i suoi diverticoli.

La costruzione del nuovo braccio del porto interferisce con le strutture portuali romane, nel punto di attacco del molo Innocenziano con la costa, tale area dovrà esser preceduta da uno scavo archeologico e da un attento rilievo anche della parte sommersa prima e non durante le operazioni di cantiere come si legge nella relazione esaminata (pag. 56, 1.5, analisi degli impatti).

Ambiente marino: nella zona di mare attorno ad Anzio il problema della erosione del litorale, come risulta dagli elaborati esaminati si manifesta con modalità diversificate, dipendendo ciò dalle condizioni morfologiche del promontorio, che funge in un certo senso da spartiacque, ma è legato soprattutto alla realizzazione delle opere foranee a protezione del vecchio bacino, (pag. 83 cap.3, 3.4 quadro di riferimento ambientale) .

Grande attenzione viene dedicata alla problematica tra Anzio e Nettuno (cap 2 pag.84, paragrafo 2.7.5.2 (quadro di riferimento programmatico e progettuale) “) lo studio in questione concentra l'attenzione esclusivamente sul tratto di costa compreso tra Anzio e Nettuno, mettendo in evidenza lo scarso valore delle ripercussioni riscontrabili sul litorale posto immediatamente a Nord di Anzio.

Tali “scarse ripercussioni” non vengono quantificate ed analizzate nel dettaglio e non è possibile valutare l'interferenza in relazione alla falesia rocciosa su cui sorgono i resti della villa imperiale cosiddetta di Nerone, la cui criticità e instabilità è ben nota. Si chiede quindi che venga effettuato uno studio approfondito che possa escludere fenomeni di erosione dopo la costruzione del nuovo bacino portuale.

Tale studio dovrà includere anche l'antico bacino portuale romano oggi sommerso per escludere possibilità di insabbiamenti.”

Questo Ministero , esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ed in conformità con quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Lazio e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, esprime parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale nella più scrupolosa osservanza delle condizioni su indicate.”;



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 al progetto per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi in Comune di Anzio (RM) presentato dalla società Capo d'Anzio S.p.A. ed il Comune di Anzio a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

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

- 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;
- 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 e/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;
- elaborato un progetto di sistemazione ambientale che espliciti le modalità di posa in opera delle opere a verde e la scelta delle essenze;
- 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;
- 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:

- 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;
- 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:

- 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.
 - 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 potrà 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;
- h) le precedenti prescrizioni dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio;
- 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;

AR



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla società Capo d'Anzio S.p.A. ed il Comune di Anzio, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti OO.MM. 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 11 DIC. 2003

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

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