



# Il Ministro dell'Ambiente

## DI CONCERTO CON IL

### MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

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

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 GAB/97/560/DEC in corso di registrazione per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTO** l'art. 1 della legge n. 220/92 "interventi per la difesa del mare";

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia da realizzarsi in Comune di Civitavecchia, presentata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, con sede in Civitavecchia in data 28 novembre 1996;

**VISTO** il parere formulato in data 24 giugno 1997 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

**preso atto che** la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la variante al PRP di Civitavecchia già approvata dal Ministero dei Lavori Pubblici con decreto n. 3252 del 27 dicembre 1990, conformemente al voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 669 del 28 marzo 1990;
- la variante approvata prevedeva la realizzazione in quattro fasi, sostanzialmente confermata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia per rispondere alle seguenti esigenze:
  - allontanare i traffici a rischio di incendio dal resto del porto, attraverso la realizzazione di una idonea darsena petrolifera, ed ampliare il bacino esistente suddividendolo rigidamente in due parti per separare il traffico crocieristico, in espansione, dal traffico commerciale e dai traghetti;

- attualmente il Porto di Civitavecchia è costituito da: una diga foranea, parallela alla costa, che forma un lungo canale con accesso da nord, una serie di darsene e bacini, ricavati da successivi adattamenti di quanto esistente, nel corso di varie epoche storiche. Oltre alla darsena Romana, il porto è costituito dal bacino Michelangelo, dominato dal complesso monumentale del forte omonimo, destinato a complesso logistico della Capitaneria di Porto, il contiguo bacino Umberto I e il bacino Vespucci derivano da adattamenti delle opere esistenti nel periodo rinascimentale. Le più recenti darsene Albicini e Petroli, realizzate negli anni sessanta, costituiscono lo sviluppo del porto verso nord;
- nella darsena Traianea accostano i traghetti della Tirrenia per la Sardegna e le imbarcazioni da diporto; nella darsena Romana attraccano le imbarcazioni da pesca e da diporto e i natanti della Guardia di Finanza e dei Carabinieri; lungo il molo del Bicchiere accostano le navi per la Sardegna e le imbarcazioni merci con presenza in banchina dei silos per cereali. Nel bacino Umberto I e presso gli antemurali Umberto I e Traiano si scaricano caolino e cemento; l'antemurale Colombo ospita le navi da crociera. Tutti i traffici a terra, su gomma e ferro, sono fortemente congestionati per le ridotte dimensioni dei varchi e per la commistione dei traffici. Proseguendo verso nord il bacino Vespucci ospita le attività cantieristiche e i traghetti delle Ferrovie; nella darsena Albicini accostano le navi per il trasporto merci; il molo SOI ospita le navi container; il traffico di prodotti petroliferi si concentra sulla cosiddetta darsena Petroli, delimitata dalla banchina S. Fermina (300 m di lunghezza) e dalla banchina XXIV Maggio (250 m di lunghezza); la banchina Flavioni, posta alla radice della darsena, non viene utilizzata per la sua ridotta dimensione (140 m di lunghezza). La tipologia strutturale della banchina XXIV Maggio, a giorno su pali, condiziona l'agibilità marittima della darsena Petroli in relazione alla scarsa protezione offerta per le ondate provenienti da nord - ovest;
- la darsena Petroli è attualmente gestita dalla società AGIP Petroli e i prodotti petroliferi movimentati sono l'olio combustibile, destinato principalmente all'alimentazione delle centrali termoelettriche ENEL di Torrevaldaliga Nord e Sud, e i prodotti leggeri (benzina, cherosene e gasolio), destinati sia al trasporto aereo (aeroporto di Fiumicino) sia alla distribuzione in sede locale;
- ancora più a nord si trova la darsena della Mattonara e le strutture a mare delle centrali Enel di Torrevaldaliga Nord e Sud;
- l'attuale impianto portuale è caratterizzato da condizioni di forte degrado. Le carenze delle strutture portuali, la presenza di numerose superfetazioni, le interferenze dei traffici con conseguente congestione dei trasporti a terra, le condizioni di forte inquinamento acustico e atmosferico e delle acque portuali, le condizioni di rischio dovute al traffico di prodotti petroliferi rappresentano i principali problemi del porto di Civitavecchia;

**osservato che:**

- in considerazione della rilevanza degli interventi previsti nella prima fase del progetto rispetto al complesso e del ruolo della darsena grandi masse, l'Ente Porto ha modificato il contenuto della prima fase nel seguente modo: traslazione dalla seconda alla prima fase del completamento del banchinamento nord della darsena grandi masse (accosto petroliere da 100.000 tonnellate), dragaggio della darsena merci grandi masse fino a 18 metri di profondità, costruzione del piazzale retrostante la banchina petroli nord (30.000 m<sup>2</sup>); ampliamento della durata della realizzazione delle opere di prima fase da 5 a 8 anni;
- in questo nuovo scenario le opere della nuova prima fase possono essere così elencate:
  - prolungamento dell'antemurale Colombo (dalla progressiva 863,5 alla progressiva 1401,0 per complessivi 537,5 metri);



# Il Ministro dell' Ambiente

- sistemazione delle banchine del porto storico per l'ormeggio delle nuove navi traghetto passeggeri;
- ampliamento e rettifica degli accosti 12 e 13 per la realizzazione di un'unica banchina rettilinea di circa 635 metri di lunghezza;
- rifiorimento della scogliera retrostante S. Fermina (per evitare i fenomeni di sormonto della diga in corrispondenza degli accosti 12 e 13);
- nuove banchine commerciali in corrispondenza della foce del torrente Fiumaretta per uno sviluppo di complessivi 680 metri (realizzazione del riempimento del terrapieno e sistemazione del torrente Fiumaretta);
- primo accosto per navi portacontainer per uno sviluppo complessivo della banchina di 300 metri;
- ristrutturazione del porticciolo della Mattonara (comprendente il dragaggio del canale di accesso e la realizzazione delle banchine di ormeggio per natanti di minori dimensioni);
- cassa di colmata per il futuro piazzale merci e sistemazione del fosso del Prete;
- realizzazione della darsena grandi masse (diga di sopraflutto per complessivi 1.576 metri, pontile petroli per l'accosto di due navi da 50.000 tonnellate, banchinamento nord della darsena con un accosto per petroliere da 100.000 tonnellate, realizzazione del porto di servizio, della banchina di riva e dei piazzali retrostanti);
- il progetto prevede una consistente azione di dragaggio dei fondali:
  - canale di accesso al porto fino alla quota di - 14 m s.l.m.m.;
  - fondali antistanti le banchine commerciali fino alla quota di - 13 m s.l.m.m.;
  - fondali a sud delle nuove banchine commerciali fino a - 9 m s.l.m.m. e banchinamento di riva della stessa area;
  - darsena grandi masse a profondità fino a - 18 m s.l.m.m. e bacino di evoluzione nonché bacino interno alla darsena;
- nella tabella viene riportato il quadro, delle quantità escavate e reimpiegate durante la nuova prima fase dei lavori;

Quantità scavate (m <sup>3</sup> )	Materiale refluito in cassa di colmata (m <sup>3</sup> )	Materiale portato a discarica in mare (m <sup>3</sup> )	Materiale portato al trattamento (m <sup>3</sup> )
7.451.000	5.407.000	1.900.000	144.000

- le attività di riqualificazione del porto storico consistono in:
  - demolizione delle superfetazioni post belliche sia amministrative che produttive nell'ambito del porto storico;
  - ripristino dei valori storici ed architettonici del porto monumentale (fortezza Bramantesca e darsena Traianea), attraverso la demolizione dei manufatti estranei alle caratteristiche del sito, dei binari ferroviari e dei silos per lo stoccaggio delle granaglie e del cemento;
  - salvaguardia delle attività di pesca;
  - restauro e riqualificazione del molo del Lazzaretto;
  - individuazione di un percorso storico;
  - eliminazione dei fasci di binari lungo il forte Michelangelo;
  - sistemazione a verde dell'area portuale e di tutte le aree fra la fascia di viabilità costiera e le nuove opere;

*GB*  
*OR*

- in relazione alla necessità di ampliare le infrastrutture portuali in vista del prevedibile aumento di traffico turistico e commerciale durante il Giubileo dell'anno 2000 (le maggiori compagnie di crociera hanno previsto un notevole aumento del traffico di navi da crociera), l'Autorità Portuale, in accordo con il Comune e con la Capitaneria di Porto di Civitavecchia, ha elaborato nell'ottobre 1995 una proposta di ampliamento dell'attuale porto, in parziale attuazione del progetto di variante, prevedendo alcuni interventi per aumentare da subito lo sviluppo delle banchine adibite al traffico turistico e commerciale;
- in data 11 dicembre 1995, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, è stato firmato un protocollo d'intesa per la ristrutturazione e l'ampliamento del Porto di Civitavecchia, "al fine di dare funzionalità e razionalità al crescente flusso passeggeri e merci previsto, anche, per le celebrazioni del Giubileo 2000";
- le linee guida del programma possono così riassumersi:
  - a) potenziamento e razionalizzazione del Porto di Civitavecchia, costruzione di una nuova banchina commerciale e costruzione di volumi per lo spostamento dei servizi;
  - b) costruzione e valorizzazione del porto storico di Civitavecchia e delle infrastrutture storiche ad esso collegate mediante: la dismissione, da parte degli Enti attualmente fruitori, delle destinazioni d'uso del Forte Michelangelo (con relativo trasferimento delle funzioni presso la Caserma Stegher), dell'Infermeria Presidiaria e delle "Carcerette", prevedendo l'acquisizione in uso dei predetti beni al Comune di Civitavecchia per scopi storici e culturali; attuazione di un piano di tutela e valorizzazione del Forte Michelangelo e delle aree funzionali alla sua utilizzazione culturale e turistica;
  - c) potenziamento e razionalizzazione degli accessi per i passeggeri e della fruibilità delle aree portuali di sosta e di transito pedonali, su gomma e su ferro;
  - d) realizzazione del tratto Civitavecchia - Vetralla della superstrada Civitavecchia - Orte;
  - e) realizzazione dei servizi di trasporto ferroviario tra Civitavecchia e Roma;

**osservato altresì che:**

- con decreto del 29 ottobre 1996 il Ministro dell'ambiente ha formulato un giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale del progetto relativo a un terminale in mare aperto e relativi oleodotti di collegamento con la terraferma da realizzarsi nel paraggio di Civitavecchia;
- l'opera consiste in un terminale per la ricezione e lo scarico di navi petroliere di taglia fino a 100.000 tonnellate, localizzato a circa 2.400 m dalla costa e collegato agli esistenti depositi a terra attraverso due oleodotti (un primo oleodotto costituito da due linee da 24" per i prodotti pesanti, quali olio combustibile, e un secondo oleodotto costituito da due linee da 22" per i prodotti leggeri, quali gasolio e benzina); l'opera rientra tra quelle previste dall'articolo 1 della legge 28 febbraio 1992, n. 220 "Interventi per la difesa del mare";
- i depositi a terra sono di proprietà della stessa Italtipetroli S.p.A. (titolare di concessione n. 15133 del 1 ottobre 1990 concessa dal Ministero dell'Industria per la gestione di un deposito costiero della capacità complessiva di 93.400 m<sup>3</sup>) e delle società Sodeco S.p.A. e Sipic S.p.A. (entrambe facenti capo allo stesso gruppo della società Italtipetroli), titolari di concessione per depositi costieri di capacità rispettivamente pari a 170.000 m<sup>3</sup> e 113.300 m<sup>3</sup>;
- il Ministro dell'ambiente, in sede di prescrizioni, prospettava una eventuale revisione del giudizio in base ad "una valutazione complessiva degli impatti ambientali" che tenesse anche conto del progetto della nuova darsena petrolifera che un gruppo di soggetti privati stava attuando nell'ambito degli interventi compresi nel progetto di variante portuale (darsena grandi masse);

GB



# Il Ministro dell'Ambiente

- nel parere reso dalla Regione Lazio (note del 1 agosto 1996 e del 7 ottobre 1996) veniva inoltre posto un vincolo di rimozione della struttura a mare non appena conclusi i lavori di realizzazione che rendessero operativa la nuova darsena petrolifera;
- durante l'istruttoria sul terminale in mare aperto per lo scarico di prodotti petroliferi nel paraggio di Civitavecchia e relativi oleodotti di collegamento con la terraferma, la Compagnia Italtroli S.p.A., titolare dell'iniziativa, aveva prefigurato, con la realizzazione dell'opera, i seguenti scenari:
  - *a breve termine*, una riduzione del traffico petrolifero nel Porto di Civitavecchia con un flusso annuo residuo di circa 100 navi di taglia compresa fra 10.000 e 30.000 tonnellate, per lo più adibite al trasporto di prodotti leggeri;
  - *a medio termine*, l'eliminazione del traffico petrolifero dal Porto di Civitavecchia, al verificarsi di almeno una delle seguenti condizioni:
    - riduzione del numero complessivo di navi entro il limite di potenzialità del terminale (150 navi/anno), ottenibile mediante un graduale ricorso a navi di taglia maggiore (30.000 tonnellate per i prodotti leggeri e fino a 80.000 tonnellate per i prodotti pesanti);
    - realizzazione di una nuova darsena energetica, esterna rispetto al Porto di Civitavecchia e con una configurazione ridotta rispetto a quanto previsto dal Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale, così da consentire la movimentazione e l'attracco di navi fino a 30.000 tonnellate (le navi di maggior taglia andrebbero indirizzate al terminale Italtroli);
  - *a lungo termine*, la realizzazione della "darsena merci grandi masse" nella configurazione prevista dal progetto di variante, con l'eventuale rimozione dei manufatti che costituiscono il terminale Italtroli;
- La Compagnia Italtroli S.p.A. aveva inoltre evidenziato che *"l'opera di per sé non è causa di incrementi di traffico energetico, ma determina esclusivamente una sua redistribuzione tra l'esistente sistema portuale e la nuova installazione, con una tendenza alla riduzione del numero complessivo di navi in relazione alla possibilità di operare alla torre di ormeggio con navi di maggior taglia dell'attuale"* e in tal senso *"l'ubicazione del terminale posto a circa 5 km a nord - ovest dell'attuale porto va incontro all'esigenza di favorire lo sviluppo equilibrato dei traffici, riducendo al minimo ogni interferenza con le rotte delle navi dirette sia all'attuale porto sia alla futura darsena energetica"*;

## valutato che:

- quanto alla previsione di domanda e al dimensionamento del piano, la Variante di Piano Regolatore Portuale, include una verifica simulativa dei diversi scenari di offerta di accosti incrociati con le previsioni di traffico assunte dal progetto. Di tali simulazioni lo Studio conclude con un giudizio di correttezza e adeguatezza del dimensionamento del progetto. Conclusioni che, tuttavia, ad una attenta disamina appaiono non condivisibili;

## nello specifico, relativamente al traffico petrolifero:

- le simulazioni originarie della V.P.R.P. hanno preso in considerazione le previsioni di traffico redatte nel 1989, ipotizzando, all'anno 2000, 7.915.000 t. (di cui 5.000.000 per l'ENEL, 2.915.000 per altri utenti minori; rispettivamente + 19% e +62%, rispetto ai traffici 1995, secondo le proporzioni dichiarate). Il Progetto Direttore, aggiorna tali previsioni e le proietta all'anno 2020, prevedendo un traffico di 9.700.000 t;
- tale previsione appare eccessiva, sia riguardo ai traffici ENEL, rispetto alle previsioni di progressiva diversificazione energetica (crescente uso del metano nelle centrali rifornite), sia riguardo al trend dei prodotti non ENEL;

- la distribuzione di frequenza degli approdi fra le diverse classi di naviglio (assortimento dei "parchi navali") considerata nella simulazione appare poco motivata, in quanto risulta caratterizzata da dimensioni medie decisamente contenute e non si considera la probabile tendenza al riclassamento dimensionale del parco, indotta sia dai nuovi e più favorevoli limiti di accessibilità del Nuovo Porto di Civitavecchia, sia da più generali dinamiche di innovazione del parco su scala nazionale ed internazionale (ad esempio determinata dalla esigenza di nuovi standard di sicurezza e relative innovazioni tecnologiche come il naviglio a doppio scafo).
- analoga osservazione di sottodimensionamento delle potenzialità di movimentazione può essere avanzata anche per la cosiddetta "rata di movimentazione", cioè la potenzialità degli apparati di bordo per lo scarico dei prodotti, vero e proprio fattore limitante della potenzialità delle banchine per il quale le possibilità di utilizzo di apparati più potenti degli attuali, pure riconosciute dal proponente, poi in realtà non sono state contemplate nella simulazione;
- nella simulazione originaria non si è presa in considerazione la serie di scenari caratterizzati dalla presenza di due accosti entrambi di lunghezza pari a 320 m, in grado cioè di assicurare totale intercambiabilità per i differenti parchi navali dei due utenti (ENEL e minori) e, quindi, prestazioni complessivamente ben maggiori di quelle considerate nello studio. Viceversa il progetto della variante al PRP optava per la configurazione a 3 accosti, mentre nell'aggiornamento progettuale del Progetto Direttore viene addirittura previsto un ulteriore quarto accosto, introduzione largamente immotivata e comunque non verificata nella sua funzionalità e nelle prestazioni.
- quanto sopra lascia intendere che i risultati delle simulazioni effettuate per le varie configurazioni a due accosti (in particolare le condizioni di elevata congestione, utilizzazione, percentuali e tempi medi di attesa), non siano né inevitabili né probabili, potendo infatti ipotizzarsi livelli di traffico più contenuti e comunque diverse e più efficienti condizioni di attrezzamento e di organizzazione dell'attività rispetto a quanto contemplato nelle simulazioni. Ne deriva un quadro di insufficiente ed incerta giustificazione dei dimensionamenti di banchina e di attrezzamento portuale per il traffico petrolifero che da quelle simulazioni dovevano risultare ricavati e comprovati;

*relativamente agli altri traffici merci:*

- analoghe considerazioni sul sovradimensionamento degli impianti portuali si possono avanzare relativamente alle altre tipologie merceologiche (general cargo, rinfuse, granaglie e semi oleosi, container), per le quali si riscontra una generale sottovalutazione delle potenzialità di banchina (in termini di potenzialità degli impianti, entità dei tempi morti unitari, durata dei tempi giornalieri e settimanali di servizio, possibilità di accosto plurimo), da cui deriva un generale sovradimensionamento degli accosti (in numero, lunghezza, specializzazione), sia per tipologia merceologica che nel complesso;
- in sintesi lo scenario complessivo di traffici su cui pare effettivamente dimensionato il porto, tenuto conto dei potenziali consistenti incrementi di capacità di banchina ignorati nelle simulazioni, risulta ben al di sopra delle stesse previsioni ottimistiche di traffico;
- sulla base di ciò può motivarsi una indicazione di riduzione di tali potenzialità e relativi dimensionamenti fisici, riduzione che già da ora sembra applicabile allo sviluppo complessivo sia degli accosti sia delle relative aree di retrobanchina (per le quali manca, nello Studio d'impatto ambientale, qualsiasi considerazione critica o di verifica sia qualitativa che quantitativa, pur assumendo il progetto predisposto a ben 62 ha) così come anche dell'area destinata a parco ferroviario (in cui i binari di solo stazionamento, da progetto, ammonterebbero a 19, per una lunghezza complessiva superiore agli 11 km, pari ad almeno 500 carri lunghi simultaneamente);



# Il Ministro dell'Ambiente

- relativamente al traffico passeggeri il dimensionamento proposto per gli impianti a servizio di tale traffico non risulta verificato da alcuna simulazione d'esercizio e nemmeno viene motivato.

A fronte di previsioni di mantenimento della domanda su livelli analoghi agli attuali, rispetto alla attuale offerta (3 moli Ro-Ro della Tirrenia, 2 moli FS, per complessivi 600 m) l'assetto previsto per la 4<sup>a</sup> fase (6 moli Ro-Ro e 4 moli FS per complessivi 1800 m) appare palesemente sovradimensionato.

- quanto alle attrezzature di parcheggio automobili a servizio del traffico traghetti (circa 3,5 ha) la capacità complessiva appare congrua al fabbisogno della punta critica, ma eccedente rispetto alla domanda media degli altri periodi dell'anno. È questo quindi un caso tipico di possibile destinazione polifunzionale di una delle aree che, destinate ad altri usi ordinari durante il rimanente periodo annuale, in corrispondenza dei due mesi di punta critica, può essere temporaneamente liberata (con adattamento logistico di parte delle altre attività portuali) per far spazio alle esigenze transitorie di un altro settore di domanda. Tali ipotesi di polifunzionalità tuttavia non risultano prese in considerazione.

## valutato altresì che:

- nelle condizioni attuali il porto di Civitavecchia è caratterizzato da un evidente degrado. Le carenze delle strutture portuali, la presenza di numerose superfetazioni, il degrado architettonico e lo spregio del patrimonio archeologico, la commistione dei traffici nel bacino portuale, la congestione dei trasporti a terra, la necessità di adeguamenti finalizzati all'organica programmazione delle attività portuali, le condizioni di inquinamento acustico, atmosferico ed idrico, le condizioni di rischio associate alla presenza di sostanze pericolose, rappresentano le principali negatività;

- lo scenario di riferimento si è dimostrato ancor più articolato a causa di altri parametri:

- la valutazione di impatto ambientale effettuate su una variante già approvata nel 1990 dal Ministero dei Lavori Pubblici, che l'Autorità Portuale ha solo parzialmente rivisto per non pregiudicare le autorizzazioni intervenute;

- la variante comprende numerosi interventi, ingenti oneri finanziari e lunghi tempi di realizzazione dei manufatti. Ciò ha condotto l'Autorità Portuale a calibrare le azioni in fasi dovendo, fra l'altro, tener conto dei finanziamenti disponibili o possibili. L'orizzonte temporale per il completamento delle opere è pari a circa 25 anni. Gli interventi di prima e seconda fase si potranno attuare nei primi 8 anni;

- nonostante siano trascorsi quasi 8 anni dalla prima pronuncia interlocutoria negativa del Ministero dell'Ambiente sulla variante al PRP di Civitavecchia, gli elaborati progettuali e lo studio di impatto ambientale sono risultati poco più che sufficienti ed hanno richiesto numerosi approfondimenti;

- in sintesi la variante al PRP prevede la realizzazione delle opere in quattro fasi. Gli interventi previsti hanno priorità e impatti differenti. L'Autorità Portuale ha motivato gli interventi anche tenendo conto delle risorse economiche. Si è sviluppata pertanto l'analisi dei potenziali impatti, differenziando la tempistica di realizzazione dei manufatti;

- in tal senso appare emblematica la cosiddetta "darsena grandi masse", per la quale la documentazione prodotta delinea ancora un approccio in termini prevalentemente qualitativi degli effetti ambientali delle opere, in particolare quelli relativi allo scarico in mare del materiale dragato. Non vengono chiaramente definite le ragioni del dimensionamento dell'opera che comporta peraltro impatti significativi sull'ambiente marino, generati prevalentemente dalle attività di dragaggio;



- le previsioni di traffico non sembrano giustificare un ampliamento degli attracchi per i prodotti energetici (confronto fra la darsena grandi masse e l'attuale darsena petroli). Bisogna sottolineare anche che il sito prescelto per la localizzazione della darsena grandi masse non dimostra sufficiente compatibilità riguardo alla tutela dei beni archeologici ed inoltre determinerebbe un continuo artificiale della costa di 6 km circa a saldatura tra porto storico, città ed insediamenti energetici;
- occorre ricordare che la legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" prevede che alle varianti di PRP, riguardanti porti con funzioni industriale e petrolifera, sia allegato uno specifico rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dalla normativa sui rischi di incidenti rilevanti. Tale documentazione non è compresa tra gli elaborati prodotti;
- il Comune di Civitavecchia ha comunicato il contemporaneo impegno ad eseguire i necessari interventi sia sull'impianto di depurazione sia sulla discarica di rifiuti, essenziali all'opera di riordino e riqualificazione ambientale del porto;
- gli impatti di rilievo sono identificati nella rilevante e permanente sottrazione di superfici per la realizzazione del bacino portuale e per le connesse infrastrutture, per la realizzazione delle vie di accesso e dei servizi, per l'apertura o l'ampliamento delle cave di prestito (necessarie per l'approvvigionamento dei materiali impiegati nella realizzazione delle opere) e delle annesse piste carrabili, nonché per le attività di cantiere relative alla realizzazione delle opere in mare e a terra;
- ulteriori impatti di natura territoriale e paesaggistica sono identificabili nella definitiva alterazione dell'assetto naturale della costa (corsi d'acqua, profilo naturale del litorale, etc.) per un tratto di circa 3,5 km e conseguente formazione di un affaccio a mare artificiale ed urbanizzato di circa 6 km a saldatura fra l'attuale porto e la zona delle centrali termoelettriche di Torrevaldaliga Nord e Sud;
- si rileva inoltre un elevato impiego di risorse destinate alla realizzazione delle imponenti opere, parte delle quali potrebbero non essere utilizzate in quanto alcune previsioni di crescita delle diverse tipologie di traffico risultano alquanto ottimistiche, se non proprio sovradimensionate. Non risultano inoltre sempre giustificate le dimensioni delle diverse parti del complesso portuale (in particolare le dimensioni degli accosti e delle banchine);
- la consistente espansione verso Nord, ipotizzata nel Piano, non risulta efficacemente graduata rispetto ai possibili andamenti della domanda (per singole merceologie come nel complesso) cosicché l'estensione del territorio compromesso (soprattutto nella dimensione longitudinale) risulta, sin dalla prima fase, attuata al massimo grado, determinando subito impatti ambientali comunque elevati ed estesi anche in caso di successiva attuazione solo parziale del Piano o di sviluppo dell'attività portuale più contenuto rispetto alle attuali previsioni (per revisioni progettuali, per difficoltà attuative, per motivi di domanda);
- le ripercussioni delle opere in progetto sull'ambiente marino, innescate in massima parte durante la fase di realizzazione dei manufatti, riguardano principalmente gli effetti negativi, anche distruttivi, sul benthos ed in particolare sulle praterie di Posidonia oceanica. Gli impatti maggiori sono causati dalla movimentazione dei sedimenti portuali, che determinerebbe la messa in sospensione di considerevoli quantità di materiale fine, con alta percentuale di metalli pesanti ed inquinanti pericolosi, e dallo scarico a mare del materiale dragato (quasi 2 milioni di metri cubi), che provocherebbe un ulteriore intorbidamento delle acque ed il conseguente trasporto e deposito di sedimenti fini verso aree distanti dalle zone di intervento. Tutto ciò potrebbe determinare un danno irreversibile sulla prateria di Posidonia oceanica dell'Alto





# Il Ministro dell' Ambiente

Lazio, già in condizioni di degrado medio-alte, con il rischio di una ulteriore frammentazione dell'ultima fascia costiera della Regione che presenta una certa continuità (la prateria è già scomparsa sul litorale laziale tra Terracina e il Circeo, nel golfo di Gaeta e tra Anzio e Santa Marinella);

- la realizzazione della darsena grandi masse determinerebbe la soppressione di gran parte della prateria di Posidonia, denominata "La Mattonara", che si estende nello specchio d'acqua prospiciente le centrali di Torrevaldaliga e l'imboccatura del porto per una lunghezza di 2,5 km ed una superficie di 150 ettari circa.
- l'incremento di traffico marittimo, soprattutto del naviglio ad alto tonnellaggio, determinerà ulteriori impatti negativi quali il divieto della pesca artigianale e ulteriori disturbi sulle biocenosi dei fondali per la turbolenza generata dalle eliche;
- le operazioni di dragaggio per l'apertura dell'imboccatura del porto crocieristico (IV fase) andranno a lambire il lato nord della cosiddetta prateria di Civitavecchia, provocando notevole disturbo alle biocenosi, già in stato di avanzato degrado per l'inquinamento prodotto dall'abitato e dal porto. Le rotte di ingresso e di uscita delle navi arrecheranno ulteriori danni alla vegetazione per la turbolenza e la torbidità prodotta dai sistemi di propulsione;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale delle opere funzionali alla prima riqualificazione del porto;

**VISTA** la nota della Regione Lazio del 26 maggio 1997 pervenuta in pari data in cui si esprime un parere favorevole alle opere relative alla prima e alla seconda fase, individuate in planimetria nella tavola OSS 1 del febbraio 1997 e appresso sommariamente elencate, alle condizioni indicate, con l'esclusione della darsena energetica:

- *prolungamento dell'antemurale Colombo;*
- *costruzione di una banchina lungo l'interno della diga foranea;*
- *rifiorimento della scogliera di protezione dell'antemurale Colombo;*
- *spostamento della media luminosa;*
- *costruzione delle nuove banchine commerciali;*
- *costruzioni di volumi per spostamento servizi;*
- *della struttura portuale;*
- *attrezzature ed impianti a servizio dei nuovi attracchi;*
- *costruzioni di nuove sedi per gli enti e le amministrazioni pubbliche operanti nel porto;*
- *dismissioni da parte degli enti fruitori delle destinazioni d'uso degli edifici monumentali da riconvertire nell'ambito di un piano restauro e riuso dei beni;*
- *creazione di piazzali di stoccaggio e movimentazione;*
- *viabilità;*
- *realizzazione del nuovo scalo ferroviario con dismissione dell'attuale nelle darsene storiche;*
- *distribuzione dell'acqua;*
- *impianto antincendio;*
- *raccolta acque piovane;*
- *raccolta acque reflue;*
- *impianti di distribuzione dei prodotti petroliferi;*
- *bunkeraggio;*

- barriera idraulica;
- impianto di ricircolo forzato delle acque interne;
- impianto di forza motrice anche a servizio delle navi in attracco;
- stoccaggio e trattamento delle acque di zavorra;
- prevenzione degli incidenti;
- impianto di controllo della navigazione (VTS);
- impianti di telecontrollo per la movimentazione merci;
- opere di demolizione programmate nelle due fasi;
- restauro degli edifici ed insediamenti storici ed archeologici;
- ogni altro servizio ed opera funzionale all'attività programmata ricompresa nelle due prime fasi;

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

**Inquinamento:**

- collegamenti elettrici per le navi in banchina;
- fornitura d'acqua in banchina;
- accelerazione dei tempi di delocalizzazione delle navi traghetto dalla darsena storica e delocalizzazione dei parcheggi dei mezzi in attesa d'imbarco o in lunga sosta, consentendo una ordinata velocizzazione del complesso delle operazioni ed il conseguente alleggerimento delle fonti d'inquinamento atmosferico sul fronte urbano;
- ottimizzazione della separazione delle tipologie di trasporto in maniera da fluidificare i relativi traffici sia nell'area portuale che nelle immediate vie d'accesso;
- verifica della posizione della grande rotatoria all'esterno dell'area monumentale al fine di evitare interferenze con aree e i beni archeologici rinvenuti;
- le emissioni delle polveri indotte dalla movimentazione delle merci sfuse e grandi masse dovranno essere abbattute con frequenti bagnature;
- nella fase di cantiere il maggior peso del traffico dovrà essere assorbito dalle nuove arterie di scorrimento a nord dell'aggregato urbano, la viabilità di cantiere dovrà essere mantenuta in assenza di polveri con frequenti bagnature;
- il complesso della cantieristica dovrà impegnare l'area oggi rimbonita fra i due estuari dei fossi senza interferire con le attività urbane;
- le emissioni delle polveri indotte dalle grosse demolizioni, dovranno essere abbattute con frequenti bagnature ed attraverso il confinamento dei manufatti in demolizione con idonei parametri antidispersione;
- gli automezzi adibiti al trasporto dei detriti dovranno essere telonati;

**Compensazioni:**

- il recupero della pineta della Frasca dovrà essere subordinato a verifiche di carattere archeologico e naturalistico per non alterare le potenzialità del sito ed ottimizzare un intervento di riutilizzo;
- gli insediamenti artigianali ed industriali nonché gli interventi compensativi sull'area della Mattonara dovranno essere preceduti dal monitoraggio delle emergenze storiche seguito da un progetto mirato al soddisfacimento delle relative esigenze di valorizzazione e tutela da conciliare con le finalità socioeconomiche programmate;
- le misure compensative proposte a fronte della perdita della prateria di Poseidonia la Mattonara non si ritengono soddisfacenti sia per la scarsa possibilità di ripresa in caso di reintroduzione che per la localizzazione proposta, a seguito di monitoraggio sull'ecosistema

GB



# *Il Ministro dell'Ambiente*

*marino potranno essere previste altre forme di compensazione mirate al recupero complessivo delle condizioni del tratto di mare;*

- *a fronte della perdita di aree destinate alla pesca la compensazione proposta attraverso la realizzazione di barriere artificiali, necessita di un monitoraggio preventivo che possa consentire un reinserimento con tecniche e localizzazione più idonee alle caratteristiche dei fondali e alle movimentazioni dei mezzi in superficie;*
- *dovrà essere realizzato uno studio su l'asta dei fossi del Prete e della Fiumaretta per determinare la tipologia d'intervento idraulico e del disinquinamento delle acque;*
- *il Comune dovrà assicurare il corretto funzionamento dell'impianto di depurazione congiuntamente alle opere per il suo adeguamento nonché l'allontanamento delle acque effluenti oltre la diga foranea nei prescritti valori di tabella, dovrà inoltre assicurare interventi idonei alla sistemazione della discarica RSU a monte del fosso del Prete;*

## **Dragaggi:**

- *il dragaggio dovrà essere preceduto da apposita campagna di monitoraggio mirata alla definizione della qualità fisico meccanica, alla composizione chimica dei fanghi e quantitativa del materiale sulla scorta del quale potrà essere definito nel dettaglio un piano di destinazione finale.*
- *Il dragaggio dovrà essere condotto con tecnologie idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale.*

*In relazione agli esiti del trattamento ed alla qualità finale del materiale lo stesso potrà essere riutilizzato per il rimbonimento delle aree portuali o destinato ad impianti di smaltimento previa disidratazione secondo un apposito piano di smaltimento da concordare con la regione. Le vasche destinate al trattamento dovranno essere realizzate con idoneo manto di impermeabilizzazione secondo.*

*Le acque reimmesse in mare dovranno rispondere ai requisiti qualitativi previsti dalla normativa di settore.*

*Il ricorso allo scarico in mare del materiale dragato dovrà essere minimizzato e avverrà previo accertamento qualitativo dello stesso e solo in caso non si accerti l'impossibilità di provvedere ad un diverso riutilizzo a terra.*

*Le aree destinate alla eventuale reimmissione in mare dovranno essere individuate sulla scorta di uno specifico monitoraggio per minimizzare gli effetti sull'ecosistema bentonico presente a profondità superiori e/o matte di poseidonia presenti lungo le direttrici delle correnti.*

*Dovrà essere realizzato il confinamento degli specchi d'acqua soggetti a dragaggi per diminuire l'emissione di sedimenti in sospensione all'esterno del bacino in lavorazione;*

## **Cave:**

- *le quantità di 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 cava da utilizzare per le opere a mare. Tutte le acque raccolte nelle operazioni di lavaggio dovranno subire un processo di decantazione;*

## **Qualità delle acque:**

- *dovrà essere assicurata l'ossigenazione ed il riciclo delle acque in tutti i bacini attraverso la connessione fra gli stessi ed il mare aperto assicurando idonei collegamenti anche all'altezza*

*del bacino Umberto I nella zona corrispondente alla chiusura di Libeccio, onde assicurare la formazione di una corrente in grado di scongiurare il processo di eutrofizzazione;*

- *dovrà inoltre essere verificata la possibilità di ripristinare la funzionalità dei collegamenti idraulici fra la darsena Romana ed il Molo Vespucci, per recuperare l'ossigenazione del bacino sempre più confinato dalle ipotesi progettuali;*

**Sicurezza:**

- *i progetti esecutivi dovranno assicurare la localizzazione dei parcheggi, delle aree di servizio nonché la distribuzione dei percorsi in maniera funzionali alla separazione delle diverse tipologie di trasporto al fine di evitare la promiscuità dei vettori ed il sovraffollamento delle infrastrutture;*
- *il progetto esecutivo della nuova banchina merci dovrà verificare la possibilità di impegnare una minore occupazione di superficie a mare onde assicurare al naviglio di grande stazza la sicurezza di accesso e manovra nelle diverse darsene, riducendo le interferenze ed assicurando la compatibilità con gli accosti lungo la diga foranea;*
- *dovrà essere realizzato un sistema di Vessel Traffic Service (VTS);*

**Emergenze storiche archeologiche:**

- *qualsiasi intervento dovrà essere preceduto da un monitoraggio anche con indagini subacquee;*
- *si dovrà inoltre considerare la possibilità di non occultare definitivamente siti e strutture, prevedendo interventi non distruttivi che diano modo in qualsiasi momento di accedere ai siti stessi (utilizzo di materiali a copertura di evidenze, con eventuale inserimento di strutture antiche in costruzioni moderne ecc., che costituiscano motivo di interesse per l'utente);*

**Paesaggio:**

- *dovranno essere ricercate, nella progettazione esecutiva, soluzioni tese alla definizione di un quadro d'insieme in grado di coniugare la presenza di aree a verde, anche funzionali alle attività portuali, con i caratteri della tecnologia legata all'insediamento portuale. Le emergenze storiche rinvenute dovranno essere fruibili e non cancellate dalla presenza di direttrici di trasporto o magazzinaggio. Le soluzioni progettuali dovranno essere completate dall'elaborazione di simulazioni prospettiche grafiche e fotografiche;*

**Verifiche**

- *la conformità ai fini del rispetto delle condizioni sopra esposte dovrà essere assicurata attraverso la costituzione di un osservatorio ambientale con la partecipazione del Ministero dei beni culturali ed ambientali, del Ministero dell'ambiente nonché della Regione Lazio;"*

**VISTO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 25 giugno 1997, pervenuto in data 7 luglio 1997, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, alle sole opere di I e II fase relative alla Tav. OSS 1 di progetto - datata febbraio 1997 - con esclusione della darsena energetica o grandi masse, per la quale dovrà essere valutata successivamente l'effettiva necessità della realizzazione e/o condotto uno studio approfondito delle alternative anche in relazione al notevole impatto ambientale della medesima, le opere di I e II fase sono di seguito schematicamente e sommariamente elencate nei principali interventi:

- *prolungamento dell'antemurale Colombo;*
- *rifiorimento della scogliera posta a protezione dell'antimurale Colombo;*
- *spostamento della media luminosa;*

GB



# *Il Ministro dell' Ambiente*

- costruzione di una banchina all'interno, e in aderenza, alla diga foranea;
- costruzione delle nuove banchine commerciali, secondo le prescrizioni sotto riportate;
- costruzione di volumi per lo spostamento dei servizi, secondo le prescrizioni sotto riportate;
- attrezzature ed impianti a servizio dei nuovi attracchi, secondo le prescrizioni sotto riportate;
- costruzione delle nuove sedi per gli Enti e le Amministrazioni pubbliche operanti nel porto, secondo le prescrizioni sotto riportate;
- viabilità necessaria secondo le prescrizioni sotto riportate;
- restauro, riuso, valorizzazione di tutte le emergenze storico-monumentali e a valenza paesaggistica del porto, ivi compresa l'individuazione di nuove funzioni per tutti gli edifici monumentali ricadenti nell'area d'intervento attualmente destinati ad usi con essi non compatibili, da realizzarsi anche mediante accordi finalizzati tra le Amministrazioni interessate e secondo le prescrizioni sotto riportate;
- individuazione e realizzazione di percorsi di visita e di fruibilità del porto storico e delle sue emergenze storico-monumentali;
- realizzazione di tutte le opere impiantistiche e di sicurezza necessarie: idriche, antincendio, di regimentazione delle acque, di rifornimento e servizio delle navi-traghetto, etc;
- il parere favorevole su espresso è esteso altresì, oltre che alle opere di cui sopra, anche, secondo quanto esplicitamente segnalato dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Lazio, a quelle, individuate nella IV fase del P.R.P., necessarie per la completa separazione del traffico crocieristico da quello commerciale dei traghetti, che dovrà essere realizzato, possibilmente, già in prima fase;
- per tutte le opere dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:
  - 1) dovrà essere ripresentato alle Autorità in indirizzo, per la necessaria valutazione, l'approfondimento progettuale in merito alle opere stralciate;
  - 2) dovrà essere, se possibile, ridimensionata, compatibilmente con le esigenze progettuali e le finalità commerciali, l'ampia piattaforma verso mare della Mattonara, per la realizzazione della quale verrebbe ad essere colmata una grande superficie marina (50 ha), sottraendo ancora al mare grandi superfici e modificando ancora, pesantemente la costa;
  - 3) dovrà essere realizzata, possibilmente già in prima fase, come richiesto anche dalla Soprintendenza B.A.A. del Lazio, la completa separazione del traffico crocieristico (collocato a sud in corrispondenza del bacino dell'antico porto di Traiano) da quello commerciale, dei traghetti (destinati prevalentemente al traffico di collegamento su gomma e ferro da e per la Sardegna) ed energetico (destinato alla movimentazione di prodotti petroliferi delle vicine centrali Enel);
  - 4) negli interventi, così come richiesto dalla Soprintendenza B.A.A. del Lazio, occorrerà dare priorità, se possibile, alla realizzazione del prolungamento del Molo Vespucci fino all'antemurale di Traiano, per separare fisicamente e funzionalmente l'antico porto dal nuovo; ciò naturalmente con tutti i necessari accorgimenti per lo scambio delle acque nei bacini e i fattori biologici connessi;
  - 5) dovranno essere ripensati i flussi di traffico che nell'attuale stato progettuale risultano interferire tra loro, soprattutto nell'area del porto storico, dove si raccomanda di limitare il transito solo alle autovetture;
  - 6) dovranno essere riviste le progettate ubicazioni e definizioni dei parcheggi nel porto storico, che a loro volta dovranno essere riservati solo alle brevi soste, limitatamente al tempo necessario per la movimentazione passeggeri (come evidenziato anche dalla S.B.A.A. Lazio);

*in particolare dovrà essere ripensata, possibilmente, la localizzazione del parcheggio antistante il Forte di Michelangelo, dove il progetto prevede, data la progettata Stazione Marittima e le sue molteplici funzioni, un notevole traffico e una permanenza di lunga sosta;*

- 7) dovranno essere rivalutati, in fase di approfondimento progettuale e/o di progettazione esecutiva, ai fini del vero recupero monumentale e della riqualificazione ambientale-paesaggistica del porto storico, la localizzazione e le volumetrie delle nuove costruzioni, nonché il recupero funzionale e le destinazioni d'uso di quelle esistenti, quali ad es. quelle relative agli ambienti ricavati nelle mura di Urbano VIII, attualmente destinati a celle frigorifere; tali approfondimenti progettuali dovranno essere corredati da simulazioni grafiche e fotografiche relative anche al contesto ambientale di riferimento;*
  - 8) il Forte Michelangelo, se possibile in relazione ai vincoli posti dalle attuali proprietà, gestioni e funzioni, dovrà essere, ciò è naturalmente auspicabile nell'ottica della riqualificazione del porto storico e delle sue presenze monumentali, recuperato ad usi più consoni alla sua tipologia architettonica, alla sua valenza storico-artistica e paesaggistica, coinvolgendo funzionalmente ed attivamente nell'intervento, in linea con quanto il progetto in questione si prefigge; in relazione quindi anche alla valorizzazione spaziale architettonica della fortezza, che verrebbe a realizzarsi con l'abbattimento degli attuali silos, si raccomanda di valutare, nel rispetto della veduta prospettica del monumento stesso e della sua connotazione nel contesto paesaggistico del porto storico, la localizzazione della nuova Stazione Marittima;*
  - 9) dovrà essere eliminata, come richiesto espressamente dalla Soprintendenza B.A.A. Lazio, l'attuale cesura viaria, ferrata e carrabile, della Rocca mediante il recupero architettonico e funzionale del monumento medesimo, nella sua interezza;*
  - 10) dovrà essere eseguito un accurato studio delle sistemazioni a terra, in particolare dei materiali e tipologie di pavimentazione dell'Antico Porto, assente nel progetto Direttore;*
  - 11) dovrà essere effettuato un approfondimento dell'impianto di illuminazione dell'Antico Porto (torri di illuminazione), in funzione della migliore valorizzazione del Porto e delle emergenze monumentali;*
  - 12) dovranno essere rivisti e meglio valutati alcuni interventi compensativi quali quello della collina artificiale, in quanto costituirebbe un elemento del tutto estraneo alla morfologia dei luoghi; a tal fine il materiale ottenuto dal dragaggio dovrà essere recuperato il più possibile nei cassoni cellulari da utilizzare nelle opere portuali o, comunque, dovrà essere prevista per esso altra utilizzazione;*
  - 13) dovrà essere finalizzato anche alla valorizzazione dei resti archeologici presenti nel sito, l'intervento compensativo di riqualificazione previsto per la pineta La Frasca;*
  - 14) dovrà essere redatto uno studio mirato alla sistemazione del verde nell'area portuale, corredato da apposite simulazioni grafiche e fotografiche d'insieme;*
  - 15) ai fini del controllo e della mitigazione degli impatti che verrebbero causati nell'entroterra dall'ingente estrazione e "raccolta" del materiale lapideo e degli inerti necessari alla realizzazione delle colmate in mare e delle altre opere, dovrà essere redatto uno studio preciso sulle effettive necessità e sulle aree di prelievo, studio volto a dimostrare la compatibilità dell'attività di estrazione e di raccolta menzionata con gli strumenti di pianificazione territoriale e con i vincoli monumentali-paesaggistici;*
- inoltre, come richiesto dalla Soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale:*



# *Il Ministro dell'Ambiente*

- 16) tutti i progetti esecutivi relativi alla realizzazione dei diversi interventi previsti e qualunque trasformazione dell'attuale assetto del sito che interessi la zona "adiacente o coincidente con la fascia retrospiciente il moderno spazio portuale", dovranno essere preceduti da esaustivi controlli ed indagini preliminari che consentano un'adeguata verifica di fattibilità delle opere;
  - 17) dovranno essere condotte su tutta l'area interessata dal progetto, al fine di salvaguardare eventuali presenze celate nel sottosuolo, non note allo stato attuale delle ricerche, campagne di indagini attraverso ricognizioni di superficie e/o preliminari asportazioni dello strato di terreno superficiale;
  - 18) per tutte le aree archeologiche indicate nella planimetria allegata al presente atto, dovrà essere accertata la reale estensione delle stesse, delimitandole attraverso mirate indagini di scavo o prospezioni, al fine di poter adottare idonee misure a garanzia della conservazione dei resti, anche in funzione di una loro auspicabile valorizzazione;
  - 19) per quanto riguarda le opere che riguardano, in particolare, la fascia costiera a nord dell'attuale porto, sino alla Torrevaldaliga, dovranno essere effettuate in via preliminare indagini di tipo archeologico-strumentale, archeologico-diretto e archeologico-subacqueo;
  - 20) dovranno essere effettuate indagini preliminari ed eseguiti puntuali controlli in corso d'opera per tutte le strutture archeologiche pertinenti il porto traiano interessato dai lavori. Una particolare attenzione dovrà essere posta, inoltre, su ogni intervento che andrà ad interessare il fondale della darsena del porto medesimo, dove dovranno essere previste preliminari indagini archeologiche e subacquee prima di dare inizio a qualsiasi opera;
  - 21) per quanto riguarda le numerose presenze archeologiche sommerse relative a relitti e strutture, dovranno essere condotte preliminari esaustive ricognizioni subacquee lungo l'intero tratto di costa, al fine di accertare la loro posizione, estensione, consistenza;
  - 22) tutti gli interventi ricognitivi e le indagini archeologiche di cui sopra dovranno essere eseguite sotto la sorveglianza della soprintendenza Archeologica competente;
- infine si raccomanda alle Autorità competenti in ordine alla realizzazione dell'intervento e agli Enti Locali interessati, e ciò al fine della riqualificazione effettiva dell'area costiera di Civitavecchia, di programmare, come sforzo comune, il recupero ambientale dei siti attualmente occupati dai silos e/o depositi, che a partire dal cimitero, fra essi costretto, invadono l'attuale linea di costa verso nord.

La verifica del rispetto del parere espresso, e quindi delle prescrizioni su esposte, la rispondenza delle revisioni e degli approfondimenti progettuali alle medesime prescrizioni, il monitoraggio della progettazione esecutiva e l'avanzamento delle opere autorizzate, potranno essere assicurati ed accertati, così come evidenziato e convenuto in sede di istruttoria V.I.A. ed accettato dall'Autorità Portuale con nota n. 1707 del 25 III. 1997, da un istituendo Osservatorio Ambientale Permanente nel quale dovranno essere rappresentate le seguenti Amministrazioni o Enti: Ministero per i beni culturali e ambientali, Ministero dell'ambiente, regione Lazio, Comune di Civitavecchia, Autorità Portuale di Civitavecchia;

VISTO il parere dell'Ispettorato Centrale per la Difesa del Mare del 17 giugno 1997, pervenuto il 20 giugno 1997, in cui si esprime parere favorevole a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:



- dovrà essere previsto, fin dall'inizio un programma di monitoraggio almeno quinquennale per seguire sia l'evoluzione del popolamento bentonico insediatosi che l'evoluzione del popolamento ittico orbitante attorno alle strutture medesime;
- per ciò che concerne le previste operazioni di dragaggio si sottolinea che le medesime debbono essere realizzate secondo le seguenti prescrizioni, previa definizione ed esecuzione di un piano di analisi dei sedimenti portuali, ponendo particolare attenzione ai metalli pesanti:
  - limitare al massimo i fenomeni di intorbidamento in ogni fase delle lavorazioni utilizzando tecnologie ed attrezzature che non sollevino e disperdano i sedimenti inquinati;
  - avviare al trattamento e smaltimento a terra i fanghi di dragaggio tossico-nocivi;
  - l'eventuale scarico a mare del materiale dragato, ivi compresa la precisa localizzazione delle relative zone di immissione, deve essere conforme alle prescrizioni del DMA del 24 gennaio 1996;
- sia adottato un programma di monitoraggio delle attività e dello stato dell'ambiente durante la realizzazione delle opere e successivamente al completamento delle medesime, al fine di garantire il rispetto di tutte le mitigazioni dell'impatto ambientale individuate in fase progettuale con particolare riferimento alla movimentazione dei materiali provenienti dall'escavo dei fondali;
- tale programma di monitoraggio, controllato e soggetto a revisione secondo la discrezionalità di un'apposito Osservatorio di sorveglianza, avrà una durata pari al periodo di esecuzione delle opere e in aggiunta al primo biennio successivo al completamento delle opere al fine di verificare lo stato della componente biotica dell'area marina interessata;
- si rappresenta inoltre, l'esigenza dell'attivazione del VTS (Vessel Traffic Service) quale sistema di controllo necessario per garantire, nella prospettiva di un'ampliamento dei traffici marittimi, la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino e costiero;

**preso atto che** non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 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;

### E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia da realizzarsi in Comune di Civitavecchia, presentata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, limitatamente agli interventi descritti nella tavola OSS 1, in quanto in linea con i principi di miglioramento dell'attuale struttura portuale, interventi di seguito elencati:

- prolungamento dell'antemurale Colombo, dalla progressiva 863,5 alla progressiva 1.401,0 per complessivi 537,5 m;
- ampliamento e rettifica degli accosti 12 e 13 per la realizzazione di un'unica banchina rettilinea per complessivi 635 m lungo l'interno della diga foranea;
- rifiorimento della scogliera di protezione dell'antemurale Colombo, per evitare i fenomeni di sormonto della diga in corrispondenza degli accosti 12 e 13;

GB



# Il Ministro dell'Ambiente

- spostamento della meda luminosa;
- costruzione delle nuove banchine commerciali in corrispondenza della foce del torrente Fiumaretta (banchina parallela alla costa per complessivi 680 m e banchina ortogonale alla costa per complessivi 280 m);
- realizzazione della darsena di servizio "La Mattonara" secondo le modalità indicate nel successivo punto m) Condizioni e prescrizioni;
- dragaggio dei fondali nel porto crocieristico, in corrispondenza delle nuove banchine commerciali, all'imboccatura del porto ed in corrispondenza della darsena di servizio "La Mattonara";
- costruzione di volumi per lo spostamento dei servizi e di impianti a servizio degli attracchi enumerati nel presente elenco;
- costruzione di nuove sedi per gli enti e le amministrazioni pubbliche operanti nel porto;
- dismissione, da parte dei soggetti attualmente fruitori, delle destinazioni d'uso degli edifici monumentali secondo un più articolato progetto di riqualificazione del porto storico;
- demolizione delle superfetazioni post belliche, restauro degli edifici e degli insediamenti storici ed archeologici;
- attuazione di un piano di tutela e valorizzazione dei beni artistici ed architettonici a fini culturali e turistici;
- potenziamento e razionalizzazione degli accessi alle diverse aree portuali secondo le modalità indicate nel punto m) delle prescrizioni;
- realizzazione dei sistemi di distribuzione dell'acqua, dell'impianto antincendio, del sistema di raccolta delle acque piovane e reflue (comprese le acque nere prodotte dalle navi all'ormeggio), del sistema di rifornimento del carburante e dell'energia elettrica in banchina per le navi all'ormeggio, dell'impianto di ricircolo forzato delle acque interne, dell'impianto di stoccaggio e trattamento delle acque di zavorra delle navi cisterna, del sistema per la prevenzione degli incidenti, del sistema di controllo della navigazione (VTS), dell'impianto di telecontrollo per la movimentazione delle merci e di tutti gli altri impianti di servizio (illuminazione, segnalazione, etc.);

**per le opere individuate alla tavola OSS 1 si dovranno ottemperare le seguenti prescrizioni:**

- a) in termini generali, per la mitigazione degli impatti sull'ecosistema marino (dragaggio dei fondali e realizzazione dei manufatti) e sull'entroterra (estrazioni di inerti), la progettazione esecutiva e l'organizzazione di cantiere dovrà considerare i seguenti criteri:
- adozione del maggior numero possibile di cassoni cellulari, per ospitare più elevate quantità di materiale dragato, non inquinato ma di scadenti caratteristiche e quindi non riutilizzabile tal quale, così da evitare totalmente o almeno in massima parte il ricorso alla discarica in mare. Il provvedimento è anche teso ad una riduzione dei quantitativi di tout venant previsti per la realizzazione delle dighe foranee;
  - realizzazione del prolungamento dell'antemurale preliminarmente (per quanto tecnicamente possibile) all'avvio delle altre opere e delle operazioni di dragaggio dei fondali da effettuare all'interno degli specchi portuali, al fine di contenere la diffusione di sedimenti in sospensione;
  - esecuzione dei dragaggi, per quanto tecnicamente possibile, con draga aspirante - refluyente, in acque calme ed in settori ulteriormente isolati attraverso idonei sistemi di contenimento, da utilizzare durante le operazioni per ridurre quanto più possibile l'emissione verso l'esterno di acque con sedimenti in sospensione;

- realizzazione delle opere a mare ed in particolare della diga foranea attraverso idonei accorgimenti per ridurre quanto più possibile la dispersione in mare di sedimenti, quali il lavaggio preventivo degli inerti da riversare in mare, l'aspirazione delle acque torbide affluenti dai cassoni cellulari durante il riempimento con inerti e di quelle eccedenti dai getti di calcestruzzo nelle casseforme; si esclude comunque l'impiego di inerti contenenti una frazione superiore al 5 % di materiale fine con granulometria inferiore a 0,05 mm;
  - se la predisposizione del piano di sedime della diga foranea e l'approfondimento dei fondali portuali imponesse il ricorso a sistemi di dragaggio più energici di quelli con draga aspirante-refluente, le operazioni dovranno essere concentrate in una unica fase e nel tempo più breve possibile allo scopo di ridurre drasticamente se non la quantità almeno la durata delle operazioni con emissione di acque torbide;
  - realizzazione di una o più vasche di sedimentazione e colmata, completamente isolate all'interno delle aree portuali, nelle quali sia assicurato il recapito senza perdite, fin dall'inizio e per l'intera durata dei lavori, oltre che dei materiali di risulta anche di tutte le acque prelevate nel corso delle attività e recanti sedimenti in sospensione (non inquinanti); la cassa di colmata dovrà comunque essere confinata entro il profilo coincidente con la linea delle nuove banchine commerciali parallele alla linea di costa; le condotte effluenti dalle vasche dovranno essere dotate di idonee trappole in grado di abbattere il contenuto di sedimenti e dovranno sfociare nelle zone più interne delle aree portuali;
- b) per dare significato alle azioni di monitoraggio, nel corso delle attività di realizzazione delle opere e per un congruo periodo successivo, è necessario acquisire preventivamente tutti i valori di riferimento dei parametri relativi alla qualità delle acque marine, al regime idrodinamico superficiale e profondo e alle caratteristiche delle biocenosi marine, nel tratto di costa compreso tra S. Severa e Lido di Tarquinia. Le osservazioni dovranno essere sviluppate attraverso un sufficiente numero di stazioni e per un significativo arco temporale prima dell'avvio dei lavori, come di seguito indicato:
- acquisizione preventiva di tutti i valori di riferimento riguardanti i fondali con sedimenti inquinati interessati da interventi di dragaggio o comunque da azioni che possano determinare una risospensione del materiale depositato sul fondo;
  - acquisizione preventiva delle caratteristiche anemologiche e marine (venti e correnti) del tratto di mare e costa compreso fra S. Severa e Lido di Tarquinia;
  - acquisizione preventiva delle caratteristiche delle acque (inquinamento e torbidità), in condizioni meteorologiche e meteomarine ordinarie ed in occasione di eventi significativi e/o estremi;
  - nel tratto di costa compreso fra S. Severa e Lido di Tarquinia dovranno essere effettuate indagini preliminari per completare la conoscenza di base dell'ecosistema marino nella configurazione attuale (redazione di una cartografia delle biocenosi, analisi della struttura e dello stato di conservazione delle praterie di Posidonia, analisi bionomica dei popolamenti bentonici, etc.);
- c) per rendere possibili gli interventi di mitigazione degli impatti causati durante la realizzazione delle opere e negli anni successivi, è necessario monitorare l'ecosistema marino con l'osservanza dei seguenti criteri, in parte già proposti negli approfondimenti dello studio di impatto ambientale:
- per tutta la durata delle attività di dragaggio, il materiale di risulta dovrà essere analizzato secondo un programma definito di controlli che potrà essere calibrato sulla base degli



# Il Ministro dell' Ambiente

accertamenti intervenuti, nonché in relazione alle conoscenze acquisite sulle caratteristiche dei sedimenti dei fondali;

- per tutta la durata delle attività di dragaggio, della fase di realizzazione delle opere e per un congruo periodo della successiva fase di esercizio, il monitoraggio degli inquinanti e della torbidità dovrà essere calibrato in funzione delle conoscenze acquisite sulle condizioni ante operam, attraverso prelievi in punti significativi prossimi alle aree operative (draghe, turbazioni, immissioni, etc.) prima dell'inizio delle operazioni giornaliere, durante i lavori e con un ritardo definito dopo il termine della giornata lavorativa;
  - il monitoraggio degli inquinanti e della torbidità dovrà costituire una rete di controllo della migrazione dei sedimenti verso le aree sensibili individuate, così da modificare le operazioni di cantiere nel caso di superamento di soglie prefissate;
  - il monitoraggio della sedimentazione del materiale risospeso dovrà prevedere idonee stazioni di rilevamento posizionate sui fondali secondo una localizzazione che abbia tenuto conto di tutte le conoscenze acquisite durante le indagini ante operam;
  - il monitoraggio dello stato di conservazione della Posidonia in corso d'opera dovrà prevedere idonee postazioni così da documentare eventuali arretramenti della prateria. Le indagini dovranno continuare per 2 anni dopo il termine dei lavori;
  - le modalità operative del monitoraggio dell'ecosistema marino dovranno essere definite in un apposito manuale che dovrà essere redatto sulla base di specifiche indicazioni dell'ANPA ed approvato dal Ministero dell' Ambiente;
- d) i materiali inquinati provenienti dai dragaggi dovranno essere opportunamente trattati e smaltiti. L'Autorità Portuale dovrà definire idonee procedure di certificazione, analisi e controllo dei rifiuti in uscita dal porto. Tutti i dati dovranno essere trascritti in un apposito registro di carico e scarico, le cui pagine dovranno risultare numerate progressivamente e regolarmente vidimate. L'Autorità Portuale dovrà concordare con le strutture preposte al controllo un organico programma che stabilisca la più corretta caratterizzazione degli inquinanti e i più idonei sistemi di trattamento e smaltimento;
- e) a fronte degli impatti determinati dalla realizzazione delle opere portuali, tra gli interventi di compensazione in mare proposti si ritiene adeguata la realizzazione della sola barriera artificiale.
- Diversamente non si ritiene utile il reimpianto della Posidonia in quanto ad oggi è stato realizzato solo in fase di sperimentazione, in aree molto ristrette, con ridottissime percentuali di attecchimento e ad elevati costi di realizzazione:
- successivamente alla comunicazione del provvedimento di compatibilità ambientale dovrà essere presentato un progetto per la realizzazione della barriera artificiale, comprendente una più dettagliata analisi dei costi. Il progetto dovrà specificare le specie ittiche che si vogliono avvantaggiare (a fini biologici e di prelievo), le specie bentoniche che si possono insediare, i tempi e le modalità di sviluppo delle comunità bentoniche ed ittiche;
  - l'idoneità del progetto e della localizzazione andrà accertata dal Ministero dell' Ambiente e dagli altri organi competenti. La posa in opera dei manufatti dovrà essere preceduta da accurate indagini fisiche e biologiche degli ambienti marini coinvolti per dimostrare l'idoneità del sito prescelto. La realizzazione della barriera dovrà essere accompagnata da un programma di monitoraggio da protrarsi per i 5 anni successivi al completamento dell'opera;
- f) la quantità di materiale proveniente da cave dovrà essere ridotta al minimo attraverso il riutilizzo del materiale dragato e l'impiego di cassoni cellulari. Per il controllo e la mitigazione

GB  
an

degli impatti derivanti dalle attività di estrazione del materiale lapideo e degli inerti, prima dell'avvio dei lavori, dovrà essere presentato uno studio delle attività estrattive, in relazione ai fabbisogni per ciascuna tipologia di materiale, con indicazione delle effettive aree di prelievo e con dimostrazione della compatibilità delle attività con gli strumenti di pianificazione territoriale. Lo studio dovrà essere corredato da un programma di movimentazione dei materiali in cui vengano analizzate le soluzioni volte a privilegiare il trasporto su ferro e i provvedimenti tesi a minimizzare i disagi causati alle popolazioni residenti dalle su indicate attività e da quelle di cantiere in prossimità dell'area portuale (inquinamento acustico ed atmosferico, traffico indotto, etc.). Lo studio dovrà essere presentato all'Osservatorio di cui al successivo punto n) delle presenti prescrizioni;

- g) dato l'obiettivo prioritario dell'allontanamento del traffico traghetti dal porto storico, coerentemente con i principi più volte enunciati dallo Studio di impatto ambientale, è necessario che l'Autorità Portuale produca idonea documentazione progettuale che concretizzi il conseguimento di questo obiettivo fin dalla prima fase, anche diversificando, se necessario, la sistemazione e la destinazione delle varie opere esistenti e di quelle di cui al precedente elenco, ivi compresi gli edifici di servizio;
- h) per la riduzione delle emissioni in atmosfera legate alle attività di cantiere, alla riorganizzazione portuale e all'incremento delle attività di sbarco e imbarco delle navi si dovranno attuare le seguenti azioni:
- realizzazione dei collegamenti elettrici in banchina così da eliminare, durante la sosta delle navi, le emissioni prodotte dal funzionamento dei generatori di bordo; alimentazione elettrica delle macchine per la movimentazione delle merci;
  - ulteriore ottimizzazione delle attività portuali così da fluidificare i traffici nel porto e lungo le vie di accesso ai moli;
  - frequente bagnatura dei piazzali e della viabilità di cantiere e costante pulitura delle aree adibite a movimentazione delle merci;
- i) per la razionalizzazione dei flussi veicolari al fine di rendere coerenti le previsioni di viabilità all'interno del porto, in sede di progetto esecutivo dovranno essere adottati i seguenti criteri:
- in coerenza con l'obiettivo di non consolidare ed anzi quanto prima dismettere la viabilità di attraversamento interna al porto storico, non deve essere realizzato quanto previsto nel progetto come "adeguamento e razionalizzazione" della viabilità di accesso alle attuali banchine traghetti della Tirrenia da e per il varco Vespucci e la Porta Livorno;
  - parcheggi non devono essere realizzate nuove aree a parcheggio direttamente affacciate sulla darsena Traianea; gli altri parcheggi previsti nelle aree di retrobanchina dell'attuale porto (a Sud della Fortezza Michelangelo, sul Molo del Bicchiere, sulle Banchine Colombo ed Umberto I) devono sin dall'inizio essere destinati esclusivamente alle necessità del traffico crocieristico. Di questi parcheggi si prescrive una realizzazione progressiva e dimensionata fase per fase sui fabbisogni reali effettivamente misurati;
  - al fine di rendere coerenti e funzionali le previsioni di viabilità con le opere marittime oggetto del presente parere non deve essere realizzato il 3° svincolo di prima fase (varco Nord, contiguo alla darsena petroli) né la viabilità ed i piazzali collocati più a Nord del raccordo ferroviario (quest'ultimo già in fase di realizzazione). La viabilità sia "perimetrale esterna" che "interna" deve essere contenuta e conclusa, verso Nord, entro l'ingombro del raccordo ferroviario su detto;



# Il Ministro dell' Ambiente

- al fine di ridurre le turbative al traffico sulla vicina SS. Aurelia e dare piena funzionalità alla viabilità interna il secondo svincolo di prima fase (accesso alla zona doganale) deve essere modificato prevedendo:
  - l'innesto della "viabilità interna" (terminale Nord del tratto confermato) sulla "rotatoria interna", con tracciato ripiegato ed adagiato sul confine Est della zona doganale (sempre entro i confini dell'area portuale);
  - l'inserimento della "rotatoria interna" (o altra soluzione di intersezione) a cavallo della "tangenziale esterna", senza propria ulteriore immissione sulla "rotatoria esterna", così da consentire le connessioni A 12 (svincolo Fiumaretta) - zona doganale - "viabilità interna" senza alcun ricarico della "rotatoria esterna", collocata a cavallo della SS Aurelia;
  - i binari operativi per le banchine commerciali e il terminal container dovranno essere innestati, sin dalla prima fase, in punti e con modalità idonee ad evitare sin dall'inizio ogni attraversamento a raso della "viabilità interna" e successive demolizioni di opere nuove realizzate appena qualche anno prima;
  - deve essere anticipata al termine della prima fase (immediatamente dopo il trasferimento della banchina Tirrenia) l'interruzione della viabilità passante sui bastioni del porto storico (o quanto meno di quella di uno dei due varchi), mantenendo in esercizio l'accesso Sud esclusivamente per il traffico crocieristico, con passaggio esclusivamente a Sud della Fortezza Michelangelo;
- al fine di evitare ogni ricarico del traffico di cantiere sulla viabilità a margine dell'area urbana e di attuale accesso principale al porto (Varco Vespucci), così come ogni interferenza con il traffico ferroviario, deve essere anticipato in prima fase il collegamento diretto dell'asse viario interno al raccordo Orte - Viterbo - Civitavecchia. Tale realizzazione, assieme ai primi tronchi dello stesso asse viario interno, dovrà precedere ogni altro lavoro di movimenti di terre e di cantierizzazione nelle aree di espansione verso Nord (nuovo porto);
- al fine di contenere gli ingombri deve essere verificata la possibilità di trasferire in sottosuolo (sottopasso) il sovrappasso previsto alla radice Nord del fascio ferroviario, onde contenere l'intrusione visuale oltre che la differenza di quota e le lunghezze e/o pendenze delle rampe;
- l) le opere pertinenti alla darsena di servizio "La Mattonara" non dovranno sopravanzare a Nord la congiungente l'interno dell'attuale moletto di sopraflutto con la radice dell'attuale moletto di sottoflutto;
- m) tutti gli interventi dovranno essere condotti tenendo conto delle possibili emergenze archeologiche, sotto monitoraggio e secondo le disposizioni impartite dalle locali Soprintendenze e, più in generale, dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali;
- n) tutte le attività di cantiere dovranno essere attentamente monitorate attraverso la costituzione di un apposito Osservatorio Ambientale con la partecipazione del Ministero dell' Ambiente, del Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, della Regione Lazio, del Comune di Civitavecchia e dell' Autorità Portuale di Civitavecchia;
- o) dovranno essere ottemperate altresì le prescrizioni del Ministero dei beni culturali e della Regione Lazio ove non ricomprese nelle sopracitate prescrizioni;

## ESPRIME

- giudizio interlocutorio negativo per quanto riguarda l'ipotesi progettuale della nuova darsena grandi masse, evidenziando che se da una parte è condivisibile la separazione delle attività di

sbarco dei prodotti petroliferi dalle altre attività portuali, con evidenti vantaggi per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza, dall'altra sono necessarie ulteriori verifiche programmatiche, progettuali ed ambientali delle soluzioni da offrire a tali necessità, visti i gravi impatti connessi alla realizzazione della darsena attualmente proposta e così dimensionata, localizzata e configurata, anche in rapporto allo scarico termico della centrale Torvaldaliga nord;

- anche per le altre opere non citate elencate nel presente provvedimento si ritiene necessario lo stralcio delle ipotesi progettuali in attesa di una più puntuale analisi sia per quanto riguarda gli aspetti programmatici sia per quanto riguarda le soluzioni impiantistiche;

### DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Civitavecchia, al Ministero per i beni culturali e ambientali, al Ministero dei trasporti Demanio Marittimo e Porti, al Ministero dei lavori pubblici Opere Marittime 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;

per quanto riguarda le opere non approvate con il presente decreto si dispone che:

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
  - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
  - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
  - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
  - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Lazio.

Roma li 22 DIC. 1997

  
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

  
IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI