

Regione Lazio

DIREZIONE INFRASTRUTTURE E POLITICHE ABITATIVE

Atti dirigenziali di Gestione

Determinazione 10 novembre 2015, n. G13804

OGGETTO: Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, resa ai sensi dell'art. 23, parte II del D.Lgs. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008 sull' intervento ampliamento, riqualificazione ambientale ed adeguamento tecnologico del porto turistico Base Nautica Flavio Gioia, nel Comune di Gaeta, Provincia di Latina, in loc. Lungomare Caboto. Registro elenco progetti n. 41/2014

OGGETTO: Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, resa ai sensi dell'art. 23, parte II del D.Lgs. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008 sull' intervento *ampliamento, riqualificazione ambientale ed adeguamento tecnologico del porto turistico Base Nautica Flavio Gioia*, nel Comune di Gaeta, Provincia di Latina, in loc. Lungomare Caboto. Registro elenco progetti n. 41/2014

II DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE AMBIENTE E POLITICHE ABITATIVE

Su proposta del Dirigente dell'Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione d'Impatto Ambientale.

Vista la L.R. n.6 del 18/02/2002, concernente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché le disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;

Visto il Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale n. 1/2002 e s.m.i.;

Vista la D.G. 211 del 06/05/2015. con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative all'Ing. Mauro Lasagna;

Visto il Regolamento Regionale del 30/09/2013, n.16 "Modifiche al Regolamento Regionale del 06/09/2012, n. 1 (Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale) e successive modificazioni, con il quale si dispone che le funzioni amministrative esercitate dai Dipartimenti soppressi ai sensi dell'art.14, c.1 della L.R. 4/2013, sono attribuite, contestualmente al relativo contingente di personale e alle relative risorse, alle Direzioni Regionali e alle Agenzie in ragione delle rispettive competenze;

Vista la Determinazione n. G09803 del 07/07/2014, concernente "Accorpamento, soppressione, istituzione, modifica e ridenominazione delle strutture organizzative di base e delle funzioni della Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative. Modifica delle determinazioni dirigenziali n. A05885 del 17/07/2013 e n. G03638 del 24/03/2014, revoca della determinazione dirigenziale n. A07686 del 27/09/2013", che prevede l' istituzione dell'Ufficio "Valutazione Impatto Ambientale" ordinato all'interno dell'Area "Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale";

Visto l'Atto di Organizzazione n. G10724 del 25/07/2014 con il quale è stato conferito l'incarico di Dirigente dell'Area "Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale" della Direzione Regionale "Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative" al Dott. Aldo Palombo;

Dato atto che il Responsabile del Procedimento è l'Arch. Paola Pelone;

Visto il Decreto Legislativo 3/04/2006, n. 152 "Norme in materia ambientali e s.m.i.";

Vista la Legge regionale 16/12/2011, n. 16, "Norme in materia ambientale e di fonti rinnovabili";

Vista la Legge 7/08/1990, n. 241 e s.m.i. "Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

Vista l'istanza del 06/08/2014 con la quale il Soggetto Proponente ha trasmesso alla Regione Lazio,

Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale - Ufficio V.I.A., il progetto "ampliamento, riqualificazione ambientale ed adeguamento tecnologico del porto turistico Base Nautica Flavio Gioia", ai fini degli adempimenti previsti per l'espressione delle valutazioni sulla compatibilità ambientale adempiendo alle misure di pubblicità di cui al D.Lgs 152/06.

Considerato che la competente Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale, Ufficio Valutazione Impatto Ambientale, ha condotto l'istruttoria tecnico-amministrativa che è da considerarsi parte integrante della presente determinazione tenendo conto della documentazione depositata, delle osservazioni pervenute e dei pareri acquisiti e considerando gli impatti determinati dalle interferenze dell'intervento sul contesto ambientale;

Ritenuto di dover procedere all'espressione del giudizio di compatibilità ambientale sulla base della relazione istruttoria effettuata dall' Ufficio Valutazione d'Impatto Ambientale;

D E T E R M I N A

Per i motivi di cui in premessa che formano parte integrante e sostanziale del presente atto,

di esprimere, ai sensi del D.Lgs 152/2006, **giudizio positivo di compatibilità ambientale**, secondo le risultanze di cui alla istruttoria tecnico-amministrativa da considerarsi parte integrante della presente determinazione;

di stabilire che le prescrizioni e le condizioni elencate nella istruttoria tecnico-amministrativa dovranno essere espressamente recepite nei successivi provvedimenti di autorizzazione;

di precisare che l'Ente preposto al rilascio del provvedimento finale è tenuto a vigilare sul rispetto delle prescrizioni di cui sopra, così come recepite nel provvedimento di autorizzazione e a segnalare tempestivamente all'Ufficio VIA eventuali inadempimenti , ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del D.lgs 152/2006;

di stabilire che il progetto esaminato, ai sensi dell'art. 26, comma 6 del D.lgs 152/2006, dovrà essere realizzato entro cinque anni dalla data di pubblicazione del presente provvedimento sul BURL. Trascorso tale periodo, fatta salva la proroga concessa su istanza del proponente la procedura di impatto ambientale dovrà essere reiterata;

di trasmettere, la presente determinazione al Proponente, al Comune e alla Provincia;

di pubblicare la presente determinazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio e sul sito web www.regione.lazio.it/ambiente;

di comunicare che i pareri di altre Autorità citati nella presente Determina, sono consultabili integralmente presso la sede regionale dell'area V.I.A.;

di dichiarare che il rilascio del presente provvedimento non esime il proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti per la realizzazione dell'opera, fatto salvo i diritti di terzi;

di rappresentare che avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio nel termine di 60 giorni dal ricevimento secondo

le modalità di cui al D.lgs 2/07/2010, n.104, ovvero, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di 120 giorni;

di comunicare che gli elaborati progettuali dovranno essere ritirati dal proponente o da altro incaricato, munito di specifica delega, presso l'Ufficio VIA dell'Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione d'Impatto Ambientale.

Il Direttore
Ing. Mauro Lasagna



DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE, AMBIENTE E POLITICHE ABITATIVE
 AREA CONSERVAZIONE QUALITA' DELL'AMBIENTE
 E VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
UFFICIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	Ampliamento, riqualificazione ambientale ed adeguamento tecnologico del porto turistico Base Nautica Flavio Gioia
Proponente	Base Nautica Flavio Gioia S.p.A.
Ubicazione	Provincia di Latina Comune di Gaeta Località Lungomare Caboto

Registro elenco progetti n. 41/2014 V.I.A.

**Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23,
parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.**

ISTRUTTORIA TECNICO-AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone _____ M.T. M.A. _____	IL DIRIGENTE DELL'AREA Dott. Aldo Palombo _____
---	--



Preso atto che, come previsto all'art. 23, comma I, parte II del suindicato Decreto Legislativo, in data 06/07/2014 il sig.re Luca Simone in qualità di legale rappresentante della Base Nautica Flavio Gioia S.p.A. ha depositato presso l' Ufficio V.I.A., nonché presso la Provincia di Latina e il Comune di Gaeta, gli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale e ha provveduto alle misure di pubblicità pubblicando sul quotidiano "Il Messaggero Latina" l'annuncio di avvenuto deposito, ai sensi dell'art. 24, comma 2, parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Il progetto e lo studio di cui sopra sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 41/2014 dell'elenco.

Nel termine di 60 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico, ai sensi dell'art. 24, comma 4, parte II del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.;

Nei termini di cui agli art.24, comma 4 e art.25, comma 3, parte II, del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i., non sono pervenute osservazioni.

Esaminati gli elaborati trasmessi a seguire:

- Relazione descrittiva
- Relazione geologica
- Indagini geologiche
- Relazione geotecnica e sismica
- Relazione agronomica
- Relazione Storica
- Relazione Paesaggistica
- Inquadramento urbanistico
- Inquadramento Stradale ed Accessibilità
- Planimetria di rilievo batimetrico
- Planimetria di rilievo topografico
- Planimetria dello state attuale con indicazione delle aree in concessione
- Planimetria dello state attuale con indicazione delle aree in concessione – Individuazione degli atti formali
- Edifici esistenti - Piante, Prospetti e Sezioni
- Rilievo fotografico
- Fotoinserimento - Vista complessiva dell'intervento
- Fotoinserimento - Comparazione stato attuale stato di progetto
- Viste fotorealistiche di progetto - Yachting Club
- Viste fotorealistiche di progetto - Manufatti
- Planimetria di progetto con indicazione degli interventi
- Planimetria dello stato attuale con sovrapposizione del progetto
- Sovrapposizione progetto definitivo - progetto preliminare
- Planimetria di progetto con indicazione della viabilità e delle aree a parcheggio
- Planimetria di Progetto con Indicazione delle Aree destinate a Spazi Pubblici (di cui all'art. 37 delle NTA del PRG) ed a Parcheggio
- Edificio Yachting Club e Provveditoria - Pianta Piano Terra, Prospetto e Sezione
- Edificio Yachting Club e Provveditoria - Pianta Piano Primo, Prospetti e Sezione
- Edificio Yachting Club e Provveditoria - Pianta Coperture, Prospetti e Sezione
- Edifici Guardianie GUI - GU2
- Servizi Igienici SII - SI2
- Depositi DPI - DP2 - DP3
- Pianta, Prospetti e Sezioni
- Edifici Servizi Igienici e Depositi SI4/DP4
- Cabina Elettrica EL2
- Laboratorio di Cantiere LAB2



- Depositi e Ufficio di Cantiere DP5/UC5
- Piante Prospetti e Sezioni
- Edifici Laboratorio di Cantiere LAB I
- Coperture Rimessaggio CR11 - CR12
- Piante, Prospetti e Sezioni
- Edifici Torre di Controllo e Ufficio di Banchina TC/UB,
- Locale Ristoro LR, Scuola Velica SV, Bunkeraggio BK,
- Infrastruttura Ponte Pedonale CPP
- Pianta, Prospetti e Sezioni
- Relazione idraulico-marittima
- Relazione tecnica di calcolo opere a mare
- Planimetria posti barca
- Planimetria posti barca
- Planimetria descrittiva degli interventi di progetto
- Planimetria delle opere al fondo
- Planimetria: Principali Dimensioni Opere a Mare
- Sezione A: Molo di Sopraflutto - Sezione B: Risagomatura Molo di Sopraflutto Esistente
- Sezione C: Banchina di Collegamento - Sezione D: Risagomatura Testata di Sopraflutto Esistente
- Sezione E e Sezione F: Prolungamento Banchina Sopraflutto Esistente
- Sezioni Tipo Cassoni Prefabbricati
- Particolare Pontile Galleggiante
- Particolare Frangiflutti Galleggiante
- Piano Economico e Finanziario
- Studio di Impatto Ambientale
- Piano di Utilizzo Materiali di Scavo
- Studio Trasportistico
- Rapporti di misura e di prova delle emissioni atmosferiche
- Indagine acustica ambientale
- Valutazione previsionale di impatto acustico ambientale
- Valutazione previsionale di impatto atmosferico
- Sintesi Non Tecnica

Tenuto conto della riunione tecnica tenutesi in data 10/02/2015, con la Società Proponente e la Società di progettazione, presso questi Uffici, per approfondimenti inerenti le proposte mitigative e compensative riguardanti l'opera ma anche chiarimenti e integrazioni riguardanti le problematiche inerenti la gestione delle terre e le rocce da scavo per l'intervento in oggetto.

Considerato l'incontro tecnico tenutosi presso l'Ufficio VIA, in data 24/03/2015, al quale sono stati convocati la Società di progettazione, l'Area Difesa del Suolo e Bonifiche durante il quale sono stati rappresentati gli studi e le eventuali soluzioni inerenti il piano di gestione dei materiali da scavo.

Considerato che il Proponente ha presentato la documentazione rispondente a tali richieste, acquisita con nota prot.n°506267 del 23/09/2015.

Esaminati gli elaborati trasmessi a seguire:

- piano di gestione dei materiali di scavo
- corografia
- sezioni tipiche opere a terra ante e post operam
- rete fognaria fecale planimetria
- rete idrica planimetria
- planimetria delle opere di fondo



- opere a mare: planimetria descrittiva degli interventi di progetto
- sezione A molo di sopraflutto
- sezione B risagomature molo sopraflutto esistente
- sezione C-C banchina di collegamento
- sezione D-D risagomatura testata soprafluttoesistente
- sezione E-E prolungamento banchina sopraflutto esistente
- sezione F-F prolungamento banchina sopraflutto esistente

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

QUADRO PROGRAMMATICO

Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.)

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Gaeta è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regione Lazio n° 1498 del 10/10/1973 e classifica l'area di intervento come "Attrezzature Nautiche".

Il centro abitato subito a ridosso dell'attrezzatura diportistica è classificato parte come zona A (conservazione e risanamento) e parte come zona B (completamento).

È evidente che l'intervento in progetto si inquadra perfettamente nella zonizzazione comunale.

Il Piano Paesistico Regionale (P.T.P.R.)

Si rimanda al parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale (Prov. FR-LT), trasmesso con nota prot.° 597927 del 31/10/2014;

Designazione Area Sensibile

Con DGR n° 116 del 19/02/2010, la Giunta Regionale del Lazio ha dichiarato "area sensibile" il tratto di mare dell'estensione 30,43 km² compreso tra la linea di costa e la linea di congiunzione tra il promontorio di Gaeta e torre di Fico; ha altresì dichiarato "bacino drenante" la porzione di territorio dell'estensione di 173,40 km² che vi sversa (i cui principali canali sono costituiti da Rio d'Itri, Canale Acqua Traversa, Rio Capo d'Acqua-Santa Croce), ai sensi della direttiva 91/271/CEE e del D.Lgs. n° 152/2006.

La delibera di designazione del Golfo di Gaeta quale "area sensibile" non è in contrasto con il progetto definitivo avanzato. La stessa delibera non limita le attività portuali, che infatti non sono oggetto delle disposizioni citate.

Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria

Sulla base della Valutazione Previsionale di Impatto Atmosferico (28 luglio 2014), in allegato, e sulla base dei rilevamenti della qualità dell'aria fatti effettuare dalla "Base Nautica Flavio Gioia S.p.A." tra l'11/03/2014 e il 01/04/2014 si riportano le conclusioni a firma del Dott.re F. Martinelli.

Sulla base delle valutazioni

Atteso che sulla base della classificazione del territorio regionale, in relazione alle zone di Piano, Gaeta è classificata in classe C ovvero ricade nei comuni a basso rischio di superamento dei limiti di legge.

Premesso che relativamente alla componente atmosferica dell'impatto ambientale generale, la maggior fonte di inquinamento dell'aria dovuta alla realizzazione del piano di progetto di ampliamento della Base Nautica Flavio Gioia è costituita dal lieve aumento di traffico nautico e veicolare,

considerate le normali correnti d'aria dispersive del gradiente di inquinamento generato al punto di ormeggio o di accesso dei veicoli considerato che i ricettori sensibili più vicini sono solo sul lato a monte ed oltre 100m di distanza dal confine stradale ci sembra lecito dichiarare che dall'evidenza dell'elaborato progettuale si evince che relativamente ai tempi di osservazione considerati, coincidenti con il perdurare del fenomeno di disturbo, nelle situazioni esaminate l'emissione di inquinanti atmosferici nell'ambiente esterno siano da considerarsi trascurabili e comunque in linea con i limiti nazionali.



Classificazione acustica

Ad oggi il Comune di Gaeta non è dotato di una classificazione acustica o di un piano di risanamento acustico. Si applicano le disposizioni di cui alla Legge Quadro sull'inquinamento acustico (n°447 del 26/10/95), al D.P.C.M. 14/11/1997 e alla L.R. n°18/2001.

Le rilevazioni del traffico condotte sul Lungomare Caboto nel mese di Luglio 2014, a cavallo del fine settimana (e dunque in uno dei periodi di massima affluenza, attesa la vocazione nettamente vacanziera e balneare della città di Gaeta), nell'arco di 16 ore (dalle 7.00 alle 23.00), di cui allo Studio Trasportistico allegato, hanno registrato una portata media pari a circa 740 veicoli/ora (circa 365-375 veicoli/ora per ciascun senso di marcia).

Le misure fonometriche commissionate dalla "Base Nautica Flavio Gioia S.p.A." ed eseguite nell'Aprile 2014, in periodo diurno, in prossimità dei confini della proprietà, hanno attestato la presenza di un rumore di fondo proveniente dal traffico veicolare sul Lungomare Caboto in media intorno ai 58.80 dB(A).

Si tratta di valori quindi già estremamente elevati, che in periodo diurno sfiorano i valori limite ammessi dalla norma per la IV classe (vedi tabella seguente, che riassume le tabelle allegate al D.P.C.M.).

All'interno della struttura diportistica, è stata comunque verificata la conformità dei Livelli Equivalenti riferiti al Rumore Ambientale consentiti per le aree con di classe IV (vedi Indagine Acustica Ambientale a firma dell'ing. Stefano Martinelli in allegato).

Per quanto riguarda la nuova configurazione del porto a seguito delle opere previste, non si prevede di superare, nell'esercizio della struttura diportistica, i limiti massimi ammessi. Il progetto prevede peraltro l'inserimento di un'ampia fascia di verde a monte delle opere portuali, che funge anche da barriera per il contenimento e l'abbattimento delle emissioni sonore. Tale previsione è supportata dalla Valutazione previsionale di impatto acustico ambientale a firma del dott. Fabrizio Martinelli.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Accessibilità territoriale

Per quanto riguarda l'accessibilità territoriale, oltre al lungomare Caboto, l'altro grande asse viario di accesso a Gaeta è costituito dalla S.S. n°213, via Flacca, che costeggia il centro storico a nord, e in alternativa a questa la via Sant'Agostino. Nei mesi estivi tutte e tre queste infrastrutture viarie si trovano a dover sopportare un peso di traffico notevole, che sul Lungomare Caboto raggiunge i 740 veicoli/ora (vedi Studio Trasportistico allegato) e sulla Flacca sfiora anche i 2.000 veicoli l'ora (dati del Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Sud Pontino, 2008).

Per quanto riguarda le opere di sistemazione urbana, si rileva che nel periodo estivo la richiesta di parcheggi nel comune di Gaeta aumenta esponenzialmente. Uno degli elementi di maggior criticità è la mancanza di aree attrezzate per la sosta a servizio delle varie attività portuali (turistica, militare, commerciale, peschereccia) che sono tutte dislocate in vicinanza del centro urbano, influenzando sulla viabilità cittadina e sovrapponendosi alla già forte domanda di sosta legata alla funzione di polo attrattivo turistico dell'area.

A tal fine si osserva che relativamente alle nuove banchine, che formeranno, in concreto, nuove terre emerse, bisognerà ottemperare agli obblighi previsti dalle NTA del PRG (cfr. art. 37 delle NTA di PRG), per cui bisognerà destinare "area per spazi pubblici compresi i parcheggi" nella misura del 25% dell'area utilizzata, ovvero: $mq\ 3.516 \times 25\% = mq\ 879$. A fronte dell'ampliamento rappresentato dalle nuove banchine, un'ampia area al confine sudoccidentale della Base Nautica, nei pressi dell'ingresso I, sarà destinata a spazi pubblici da realizzare a cura della "Base Nautica Flavio Gioia S.p.A." e da cedere al Comune di Gaeta. Tale area, dell'ampiezza di 997 mq (> di 879 mq), sarà per 697 mq adibita a parcheggi e per 300 mq adibita a verde pubblico a vantaggio della collettività.

Per quanto riguarda la dotazione di attrezzature a servizio della Base Nautica Flavio Gioia, il progetto prevede:

- il recupero di edifici già esistenti all'interno del porto da adibire a vecchi o nuovi usi a servizio del



- porto;
- la demolizione e ricostruzione di nuovi edifici da adibire ad attrezzature al servizio della nautica;
- la dotazione di servizi quali yachting club, provveditoria nautica, spaccio alimentare, ristorante, scuola vela,
- la dotazione di un servizio di guardiania;
- la dotazione di banchine e moli con tutti i servizi necessari ad un confortevole stazionamento delle imbarcazioni ospitate (erogazione di elettricità e di acqua potabile, smaltimento rifiuti, ecc.);
- l'organizzazione di un nuovo servizio di erogazione carburanti per le imbarcazioni in transito;
- la dotazione di nuovi depositi a servizio dell'area cantieri e della clientela;
- la realizzazione di un'isola ecologica per la differenziazione dei rifiuti;
- la riorganizzazione dell'area rimessaggio e cantieristica;
- la dotazione di nuovi servizi igienici a servizio delle banchine e del personale;
- la dotazione di ampi spazi di parcheggio;
- la dotazione di ampie aree a verde;
- una nuova torre di controllo e un nuovo faro;
- la dotazione di impianti indispensabili per la fruizione del porto: rete idrica con impianto antincendio; impianto di irrigazione delle aree verdi; rete di distribuzione dell'energia elettrica e illuminazione; rete di fognatura; impianti di raccolta dei rifiuti solidi e degli olii esausti; impianti di trattamento acque di lavaggio; impianto di aspirazione polveri sottili, fumi e solventi; impianti di comunicazione, segnalazione e di sicurezza; impianti di climatizzazione con alimentazione integrata da fonti rinnovabili.

Opere a mare

Le opere previste sono improntate alla estensione dell'attuale porto, così da consentire un deciso miglioramento del servizio reso all'utenza, sia in termini di incremento della flotta complessiva ospitabile (+46%, per un totale di 269 posti barca) sia in termini di capacità di ormeggio di imbarcazioni di maggiori dimensioni (superiori a 12 m e fino a un massimo di 60 m).

L'attuale porto consta di una diga di sopraflutto, parallela alla costa, lunga circa 200 m, collegata alla terraferma attraverso un molo di lunghezza pari a circa 100 m, e di un pontile fisso, lungo la linea di costa, di circa 130 m. La struttura ospita 184 posti barca, di cui 166 stanziali e 18 di transito, con 10 ormeggi per imbarcazioni fino a 40 m.

Alle aree portuali propriamente dette si aggiunge la darsena cantieri dotata di banchina di accosto ed ormeggio, scalo di alaggio e varo, piazzali asserviti a strutture di terra adibite a cantiere nautico. Dalla banchina situata in corrispondenza della darsena cantieri ha origine anche un pontile galleggiante in grado di consentire l'ormeggio alle imbarcazioni di piccole dimensioni.

Il progetto prevede la realizzazione di circa 3.516 mq di banchine e moli sullo specchio acqueo assentito in concessione con l'atto formale suppletivo del 25/10/2011. Le principali opere foranee previste in progetto possono essere sintetizzate come segue:

- ampliamento della banchina esistente (attuale molo di sopraflutto);
- realizzazione di una nuova banchina di sopraflutto, a largo di quella esistente e ad essa radicata;
- realizzazione di una banchina di collegamento tra la nuova banchina e quella ampliata.

Opere a terra

Le opere a terra riguardano prevalentemente la riorganizzazione delle strutture esistenti, attraverso una riconfigurazione plano-volumetrica tesa tanto alla riqualificazione ambientale quanto all'ammmodernamento tecnologico di tutto l'ambito di pertinenza della Base Nautica Flavio Gioia. Il progetto prenderà corpo sia mediante il recupero delle strutture esistenti che mediante edifici di nuova realizzazione. Tutti gli edifici ospiteranno prevalentemente attività improntate al servizio per la nautica:



Guardiana, Yachting Club, Provveditoria Nautica, Servizi igienici, docce e spogliatoi per il personale, Servizi igienici, docce e spogliatoi a servizio delle banchine, Depositi a servizio delle banchine, Locale Ristoro a servizio delle banchine, Scuola di Vela, Torre di Controllo, Ufficio di Banchina, Faro, Ponte pedonale, Laboratori di cantiere, Ufficio di cantiere, Depositi di cantiere, Cabina Distributore Bunkeraggio, Cabina Distributore Carburante, Cabina Elettrica, Gruppo Elettrogeno, Isola Ecologica – Area, Stoccaggio temporaneo rifiuti solidi urbani, Aree verdi.

Infrastrutture

In particolare è stato considerato fondamentale garantire una sicura circolazione dei pedoni, questo è stato reso possibile grazie alla realizzazione di marciapiedi ed aree di esclusivo uso pedonale.

In ogni caso, la viabilità di progetto, a doppia carreggiata per quasi tutto il comparto, consentirà anche a mezzi pesanti (mezzi di cantiere, di trasporto imbarcazioni e di emergenza) l'agevole movimentazione all'interno del porto attraverso idonei spazi di transito e di manovra.

Il nuovo ponte

Attualmente, il porto turistico risulta diviso in due parti, fisicamente separate dal canale d'entrata alla darsena "Montesecco" che conduce all'omonimo porticciolo destinato alle imbarcazioni dei pescatori; una prima parte, a sud, prevalentemente destinata al rimessaggio delle imbarcazioni ed alle attività per la gestione del porto; la seconda parte, a nord, corrispondente con l'area dei moli, principalmente indirizzata all'ormeggio dei natanti.

Tale condizione, oltre a non consentire una razionale gestione dell'attività produttiva, rappresenta un vero e proprio limite logistico per la direzione aziendale. Il presente progetto prevede la riunificazione fisica e funzionale del porto attraverso la realizzazione di un nuovo ponte pedonale di collegamento.

Tale ponte, caratterizzato da un'architettura leggera e poco impattante, è stato concepito in maniera da non rappresentare in nessun modo un ostacolo, né al passaggio dei natanti ormeggiati all'interno della darsena dei pescatori, né alla visuale panoramica che si può godere dal Lungomare Caboto.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Geologia, geomorfologia

Si rimanda al parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative, Area Difesa del Suolo e Bonifiche, trasmesso con nota prot.n° 155840 del 20/03/2015.

Fascia costiera, idrodinamica costiera

Come già evidenziato nell'analisi del Piano Regionale di Difesa delle Coste, l'area in cui verrà effettuato l'intervento non è interessata da erosione costiera e non rientra nell'ambito dei litorali a rischio di erosione.

Per quanto riguarda l'insabbiamento, la Base Nautica Flavio Gioia non è inclusa nel novero dei numerosi porti laziali che presentano fenomeni d'insabbiamento e che necessitano di operazioni di dragaggio su base annuale, infatti, la particolare conformazione della costa, l'andamento delle correnti marine e l'assenza di foci fluviali nelle vicinanze fa sì che non si manifesti alcun fenomeno di insabbiamento e quindi non sia necessario alcun dragaggio di materiale solido.

Caratterizzazione meteorologica e qualità dell'aria

Indagini svolte e conseguenze sul progetto

Nell'ambito della progettazione definitiva delle opere, la "Base Nautica Flavio Gioia S.p.A." ha commissionato all'"Agrochimica Pontina s.r.l." un'analisi della qualità dell'aria al fine della determinazione delle condizioni ambientali esterne attraverso dei campionamenti ambientali.

I prelievi sono stati effettuati in quattro giornate durante le quali sono state prese in esame tre postazioni, per un totale di 12 misurazioni.

I risultati di tali misurazioni sono riportati nei Rapporto di misura e di prova a firma dell'ing. Stefano Martinelli e del dott. Giovanni Martinelli, in allegato, a cui si rimanda per ogni ulteriore dettaglio.

È stato inoltre condotto uno Studio Trasportistico che, oltre a indagare i flussi di traffico veicolare attualmente presenti sul Lungomare Caboto e i flussi di traffico nautico relativi alla Base Nautica "Flavio



Gioia”, ha compiuto un’analisi previsionale dell’ipotizzabile incremento di tali flussi di traffico in seguito alla realizzazione degli interventi in progetto.

Il monitoraggio del traffico veicolare ha avuto luogo in un periodo altamente critico, in quanto è stato svolto in estate, a cavallo del primo fine settimana di luglio, e ha mostrato un traffico medio di 11.852 veicoli al giorno, 740,75 veicoli/ora.

Infine, sulla base dell’analisi della qualità dell’aria e dello studio trasportistico condotti, è stata richiesta una “Valutazione previsionale dell’impatto atmosferico” dovuto alla nuova configurazione del porto, i cui risultati sono riportati nell’elaborato allegato, a firma del dott. Fabrizio Martinelli.

L’analisi ha evinto che, sulla base della situazione di partenza e dei dati previsionali relativi all’incremento di traffico veicolare e nautico, il valore medio generale della base nautica non risulta alterato in modo significativo se visto ai propri confini, e soprattutto rimane sostanzialmente inferiore agli attuali valori misurabili al centro del Cantiere Navale.

Rumori e vibrazioni

Indagini svolte e conseguenze sul progetto

I campionamenti, le misurazioni e l’analisi dei dati sono stati effettuati secondo quanto disposto dalla normativa vigente in materia. In particolare, le misurazioni sono state eseguite nel periodo diurno in assenza di precipitazioni atmosferiche, di nebbia e/o neve, nella giornata del 01/04/2014 tra le ore 11.00 e le ore 17.30.

I risultati dell’indagine hanno confermato la conformità dei Livelli Equivalenti di Immissione, riferiti al Rumore Ambientale, rispetto a quanto consentito per le aree di classe IV, concludendo che la Base Nautica è adeguata per la “tutela dell’ambiente abitativo dall’inquinamento acustico, ai sensi e per gli effetti dell’articolo 117 della Costituzione Italiana”.

È stato inoltre condotto uno Studio Trasportistico che, oltre a indagare i flussi di traffico veicolare attualmente presenti sul Lungomare Caboto e i flussi di traffico nautico relativi alla Base Nautica “Flavio Gioia”, ha compiuto un’analisi previsionale dell’ipotizzabile incremento di tali flussi di traffico in seguito alla realizzazione degli interventi in progetto.

In base al modello matematico adottato, si è previsto che in seguito alla realizzazione delle opere in progetto tale traffico sarà incrementato in media di 75 veicoli al giorno, con punte di 92 veicoli al giorno nel mese di agosto. Ipotizzando un afflusso/deflusso concentrati nell’arco di sole tre ore, tale incremento si tradurrà in un incremento medio di 25 veicoli/ora, con punte di 31 veicoli/h nel mese di agosto.

Per quanto riguarda il traffico nautico, si è fatto riferimento alla banca dati fornita dalla Base Nautica “Flavio Gioia”, suddivisa in arrivi e partenze di ciascun mese e relativa agli ultimi venti anni, che ha mostrato un traffico medio annuo di 1.754 natanti in arrivo e 1.750 natanti in partenza. In seguito all’incremento del 46,2% dei posti barca, si è potuto ipotizzare un corrispondente incremento negli arrivi (+46,18%) e nelle partenze (+46,34%) da e per la Base Nautica. Tale traffico rappresenterà una percentuale irrisoria del traffico nautico totale che si svolge nel golfo di Gaeta.

Sulla base dell’ Indagine Acustica Ambientale e dello Studio Trasportistico condotti, è stata commissionata una Valutazione previsionale dell’impatto acustico ambientale dovuto alla nuova configurazione del porto (in allegato, a firma del dott. Fabrizio Martinelli). I risultati di tale analisi, cui si rimanda per ogni ulteriore dettaglio, hanno evidenziato che:

in relazione alle attività di cantiere, non sussistono motivi di preoccupazione dal punto di vista dell’impatto acustico; in merito all’incremento del traffico veicolare, esso risulta trascurabile, in quanto inferiore al valore di arrotondamento strumentale in fase di misurazione del rumore ambientale;

a regime i valori riscontrabili al ricettore risultano abbondantemente inferiori ai rispettivi valori limite del D.P.R. 142/04 relativo alle infrastrutture stradali ed al più generale D.P.C.M. 14/11/1997;

in merito all’incremento del traffico nautico, è prevedibile che anch’esso non incida in modo rilevabile sulle



risultanze delle analisi effettuate, al ricettore sensibile; in definitiva, non sono necessarie misure di attenuazione al verificarsi delle ipotesi progettuali nella valutazione dello scenario esistente.

Flora fauna ed ecosistemi e paesaggio

Indagini svolte e conseguenze sul progetto

Fin dalle sue fasi iniziali, il progetto presentato ha prestato particolare cura e attenzione agli aspetti paesistici, intendendo preservare la peculiarità del paesaggio gaetano, formato da una perfetta sintesi tra le bellezze naturali e le testimonianze culturali, che costituiscono anche la forza attrattiva di questo territorio a fini turistici.

In particolare, la salvaguardia delle visuali che attualmente si godono verso il mare e dal mare sono state oggetto di approfondito studio, al fine di non precludere i punti di vista, i percorsi panoramici e il panorama attualmente godibili sia dal lungomare Caboto che dal versante marino.

Per questa ragione, le opere a mare sono state progettate in modo da non superare il limite visivo rappresentato dal molo di Sant'Antonio e dalle barriere di sicurezza a protezione delle navi della NATO (salsicciotti).

Impatto sul clima acustico

Pur considerando le emissioni sonore prodotte dai natanti (che aumentano in tutto di 85 unità) e dai veicoli (che aumentano in maniera proporzionale rispetto al numero di posti barca e ai servizi offerti dall'attrezzatura diportistica), si prevede che l'impatto risultante sia di tipo trascurabile (vedi le risultanze della Valutazione Previsionale dell'Impatto Acustico Ambientale in allegato)

Le emissioni sonore saranno in ogni caso mitigate dall'ampia dotazione di aree verdi a servizio dell'attrezzatura diportistica, che fungeranno da barriera naturale alla diffusione del rumore.

Comunque, le emissioni sonore prodotte all'interno dell'infrastruttura saranno tenute sotto controllo mediante monitoraggio periodico, onde accertarsi che i relativi valori siano sempre contenuti entro i limiti previsti dalle normative vigenti.

Impatto sull'ambiente idrico

Il progetto prevede tre impianti di trattamento: oltre al disoleatore già presente nell'area di rifornimento dei carburanti, l'impianto per il trattamento delle acque di lavaggio delle imbarcazioni sarà dislocato e adeguato, e a questo andrà aggiunto un nuovo impianto a servizio delle altre aree a terra comprese tra ingresso e parcheggi; anche la cucina dello Yachting Club, inoltre, sarà dotata di un pozzetto "condensa grassi" che provvederà a separare i grassi dai residui liquidi.

Per quanto riguarda lo scarico in mare di rifiuti solidi, olii esausti e acque reflue (come acque di sentina e acque di lavaggio) provenienti dalle imbarcazioni, l'attrezzatura diportistica è dotata di apposito Regolamento che definisce le norme per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e oleosi, nonché per lo svuotamento delle sentine delle imbarcazioni, impedendo tassativamente lo scarico in mare dei reflui e delle acque contenenti detersivi e sostanze inquinanti.

In particolare per i rifiuti solidi provenienti dalle imbarcazioni, il progetto prevede la raccolta differenziata e lo stoccaggio temporaneo nell'apposita Isola Ecologica, ove saranno convogliati tutti i rifiuti solidi prodotti all'interno della struttura diportistica.

È invece del tutto escluso l'eventuale scarico in mare di reflui di altra origine, come quelli provenienti dai servizi igienici della strutture a terra o dalle aree circostanti, che produrrebbero problematiche relative all'igiene e alla salute pubblica ma anche processi di eutrofizzazione con conseguente fenomeno di anossia del corpo acqua: la rete fognaria del porto è progettata in modo tale da servire tutti gli edifici a terra e tutti i servizi igienici presenti in banchina e sui moli.

In ogni caso, sarebbe utile prevedere un monitoraggio sistematico delle acque del bacino e dei fanghi del fondale, effettuando periodicamente analisi chimiche, fisiche e microbiologiche al fine di individuare eventuali anomali incrementi degli elementi inquinanti e analizzare gli opportuni metodi di abbattimento.



Fabbisogni idrici

Recenti studi nei porti italiani hanno dimostrato che il consumo medio annuo di acqua per barca è di circa 50-70 m³ (150-200 l/giorno per barca), con picchi massimi giornalieri (in luglio ed agosto) di 750 l/barca. Pertanto il consumo medio aggiuntivo prevedibile per la struttura diportistica, per la quale è prevista la creazione di ulteriori 85 posti barca, è pari a circa 9.900 m³ per anno.

La struttura diportistica, già dotata di impianto di acqua potabile e di lavaggio in banchina, sarà dotata di acqua potabile proveniente dall'acquedotto cittadino e resa disponibile mediante tubazioni fino all'ormeggio.

Opere di mitigazione e compensazione

Gli interventi in progetto prevedono un forte potenziamento della vegetazione presente all'interno dell'attrezzatura diportistica, che non sarà più costituita da sporadiche alberature o semplici filari di alberi, ma da vere e proprie aree verdi: il porto sarà dotato di ben 4.500 mq di aree a verde, che configureranno il porto quasi come un porto-parco piuttosto che come un semplice punto di ormeggio servito.

Il verde sarà distribuito in ampie zone, prive di recinzione e dunque pienamente fruibili, dislocate per tutto il compendio, con particolare attenzione alle zone poste a ridosso dei posti barca e degli edifici costituiti. Esso sarà composto sia da aree a prato che da aree piantumate con fiori e arbusti, oltre che da viali e zone alberate (in particolare lungo il perimetro di confine, lungo i viali di accesso e nei parcheggi al fine di costituire una barriera al caos esterno e una gradevole ombreggiatura). Si andrà a costituire così un vero e proprio "polmone verde" che assolverà a molteplici funzioni:

Dotazione di parcheggi

Per sopperire alla cronica carenza di parcheggi che investe Gaeta nel periodo estivo, incrementando ulteriormente il problema del traffico cittadino, il progetto ha previsto poi la realizzazione di un'ulteriore area di 693 mq adibita a parcheggio da cedere al Comune di Gaeta, e dunque a vantaggio della cittadinanza (vedi opere di compensazione).

Salvaguardia delle visuali

L'attuale soluzione progettuale riduce notevolmente l'impatto visivo delle opere a mare (moli e banchine) rispetto alle proposte progettuali avanzate in precedenza, in quanto esse sono state concepite in modo da non superare il limite visivo rappresentato dal molo di Sant'Antonio e dalle barriere di sicurezza a protezione delle navi della NATO (salsicciotti), ma di rimanere sempre all'interno del "cono d'ombra" rappresentato dal molo militare.

Inoltre, le opere a terra sono state progettate in modo da non frapporti alle principali direttrici panoramiche e da non invadere i coni ottici dei più bei punti di vista.

Accorgimenti in fase di cantiere

In fase di realizzazione delle opere previste in progetto, l'area di cantiere relativa alle opere a terra sarà opportunamente schermata verso l'esterno al fine di ridurre il fastidio arrecato alla cittadinanza dalla presenza del cantiere (diffusione di rumore, polveri, gas di scarico prodotti da macchinari e mezzi). Per ridurre l'impatto visivo del cantiere, è previsto inoltre che le infrastrutture di cantiere e lo stoccaggio dei materiali siano posizionati in aree di minore accessibilità visiva.

In particolare, la diffusione di eventuali polveri sarà scongiurata mediante telonatura dei mezzi di trasporto, bagnatura periodica dei cumuli di terra stoccata e movimentata, bagnatura e manutenzione delle strade percorse dai mezzi pesanti. Per ridurre le emissioni sonore è previsto l'utilizzo di dispositivi insonorizzanti per macchinari e mezzi di cantiere.

dispersione e la sospensione dei sedimenti fini, e il conseguente intorbidimento delle acque.

Per ridurre l'impatto sul traffico locale, è previsto che i materiali necessari alla realizzazione delle opere siano reperiti in località non troppo distanti dal sito d'intervento.

Anche per la realizzazione delle nuove opere previste in progetto è stata concordata con il Comune di Gaeta la realizzazione di opere di urbanizzazione a cura e carico della "Base Nautica Flavio Gioia S.p.A.",



con successiva cessione all'Amministrazione Comunale.

Pertanto, a fronte dell'ampliamento rappresentato dalle nuove banchine, un'ampia area (997 mq) al confine sudoccidentale della Base Nautica, nei pressi dell'ingresso 1, sarà destinata a spazi pubblici; per la precisione, 2/3 (697 mq) saranno adibiti a parcheggi e 1/3 (300 mq) a verde pubblico attrezzato.

Le opere sopra descritte, essendo state realizzate a vantaggio della collettività, per quanto a scomputo degli oneri di urbanizzazione, si configurano a tutti gli effetti quali opere di compensazione a fronte dell'ampliamento della Base Nautica.

Piano di Gestione dei materiali di scavo

Per la realizzazione delle opere a terra, il progetto prevede scavi di sbancamento per un volume complessivo di materiale di 3.452 mc in banco (3.800 mc con 10% di rigonfiamento) e la demolizione dei manufatti esistenti. Per quanto riguarda il materiale proveniente dalle demolizioni, il Piano in esame prevede una gestione come rifiuto ai sensi della normativa vigente.

Dalle indagini geologiche effettuate, risulta che gli scavi in questo settore interesseranno l'unità stratigrafica definita come "Ripporto antropico/Trovanti lapidei", per uno spessore massimo di 1 metro.

Per la realizzazione delle nuove opere a mare invece, non si prevede alcuna operazione di scavo, ma come rappresentato in dettaglio nelle sezioni di progetto, il consolidamento del sottofondo delle banchine verrà realizzato attraverso lo sversamento di materiale inerte di diversa pezzatura.

Per l'ampliamento della banchina esistente invece, si prevede la movimentazione ed il ricollocamento nello stesso sito dei massi che formano la scogliera esistente.

L'unità litostratigrafica sulla quale poggeranno le opere a mare, è stata individuata come "Limo sabbioso sciolto con frazioni organiche".

Al fine di caratterizzare dal punto di vista fisico-chimico il materiale proveniente dagli scavi, nell'area a terra sono stati prelevati campioni di terreno mediante n. 7 scavi esplorativi, spinti fino alla profondità di scavo prevista.

Tenuto conto della limitata soggiacenza della falda nell'area di intervento, sono stati prelevati anche campioni di acqua, successivamente analizzati in laboratorio.

Anche se il progetto non prevede dragaggi a mare, sono stati prelevati n. 3 campioni di materiale del fondo marino, in corrispondenza dell'attuale imboccatura portuale.

Come riportato nel Piano di Gestione esaminato, le analisi sui campioni prelevati a terra, hanno evidenziato per i parametri presi in considerazione, valori inferiori a quelli soglia di contaminazione di cui all'Allegato 5, tabella 1, colonna A al Titolo V del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i..

Le analisi effettuate sui campioni prelevati a mare, hanno dato valori inferiori a quelli riportati nella colonna B della stessa tabella.

Per quanto concerne la destinazione delle terre e rocce da scavo, anche sulla base dei risultati delle analisi effettuate, il Piano prevede il completo riutilizzo in sito per le operazioni di riempimento degli scavi per i sottoservizi, per il livellamento delle aree e per il riempimento dei cassoni delle banchine ad integrazione del tout venant di cava.

Il materiale di scavo proveniente dalla fresatura della parte superficiale della pavimentazione esistente, quello proveniente dalla trivellazione dei pali, così come quello ottenuto dalle demolizioni dei manufatti esistenti, verrà gestito come rifiuti ai sensi della normativa vigente.

Piano di monitoraggio

Nell'ottica di un continuo miglioramento delle prestazioni ambientali, della prevenzione dell'inquinamento, del rispetto della legislazione cogente, della riduzione dello sfruttamento delle risorse naturali, nonché al fine di mantenere alto il livello di performance e l'immagine dell'azienda, ha ottenuto e rinnovato con il R.I.N.A. la certificazione ISO 14001:2004, che attesta il sistema di gestione ambientale e le prestazioni ambientali dell'azienda.



Pertanto, la “Base Nautica Flavio Gioia S.p.A.” è già soggetta a controlli e ispezioni da parte dell’organismo certificatore, al fine del mantenimento dello standard ottenuto.

Conclusioni

In particolare si vogliono evidenziare i seguenti punti.

- 1) Il progetto ha prestato particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali verso il mare e dal mare, ottimizzando l’impatto visivo delle opere in progetto ed evitando la preclusione alle visuali panoramiche a tutt’oggi godibili.
- 2) Il progetto, rispettoso del contesto storico-artistico e paesaggistico-ambientale, ne consente una maggiore e migliore fruizione, consentendo ad un più ampio spettro di turisti di visitare e godere dell’amenità dei luoghi e dell’importanza dei monumenti.
- 3) Il progetto prevede il rispetto dei necessari livelli di qualità delle acque marino-costiere nell’area di influenza del bacino portuale, attraverso l’adozione di specifiche cautele per lo smaltimento delle acque reflue e di prima pioggia all’interno del porto; come previsto dalle norme, sono previsti impianti di trattamento per tutte le acque provenienti da aree possibilmente soggette ad agenti inquinanti, sia pur minimi.
- 4) Non si prevede il superamento dei limiti di legge per quanto riguarda le emissioni in atmosfera. In ogni caso, l’ampio polmone verde a servizio del porto contribuirà all’assorbimento e al confinamento delle emissioni causate dall’aumento del traffico veicolare e nautico all’interno del porto, ostacolandone la diffusione.
- 5) Non si prevede il superamento dei limiti soglia previsti dalla normativa vigente per la IV classe della zonizzazione acustica, anche grazie alla barriera vegetazionale di assorbimento.
- 6) Particolare attenzione andrà rivolta, in fase di costruzione, esercizio, gestione e manutenzione della struttura diportistica in progetto, a che tutte le norme relative alla protezione dell’ambiente, in primis il D.Lgs. n° 152/2006 e s.m.i. siano rispettate, così come previsto in progetto.

Preso atto dei pareri acquisiti nel corso dell’istruttoria:

- parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative, Area Difesa del Suolo e Bonifiche, trasmesso con nota prot.n° 155840 del 20/03/2015;
- parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale (Prov. FR-LT), trasmesso con nota prot.°597927 del 31/10/2014;

Considerato che a seguito della Conferenza di Servizi tenutasi in data 05/06/2012, e della successiva integrazione progettuale richiesta e acquisita dal Comune di Gaeta, lo stesso Comune ha espresso parere favorevole sotto l’aspetto urbanistico-edilizio nei confronti del progetto preliminare presentato dalla Società “Base Nautica Flavio Gioia S.p.A.” in quanto redatto conformemente al P.R.G. comunale vigente.

Considerata la Conferenza dei Servizi tenutasi il 16/09/2014 ai sensi del D.P.R. n.509/1997, convocata dal Comune Gaeta con nota del 26/03/2014 prot.n°12626 per la valutazione del progetto definito.

Considerata la nota prot.n°45851 del 13/10/2014 con la quale il Comune di Gaeta ha trasmesso copia del verbale della seduta della Conferenza dei Servizi del 16/09/2014.

Preso atto dei pareri rilasciati in Conferenza dei Servizi:

- parere favorevole prot.n°0011979 del 16/09/2014 dei Porti di Roma e del Lazio;
- parere positivo prot.n° 18637 del 27/06/2014 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Regionale per i Beni Architettonici e Paesaggistici;
- parere positivo della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e



Rifiuti, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale (Provv. FR-LT), trasmesso con nota prot.n°192431 del 15/09/2014;

- parere favorevole dell'Agenzia del Demanio trasmesso con nota 12626 del 26/03/2014;

Considerate le Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio, redatte nel 2011 dalla Regione Lazio, documento di programmazione in materia di portualità turistica.

Considerato che le scelte progettuali garantiscono le soluzioni più appropriate per un inserimento ambientale della struttura nel contesto urbano e territoriale. Il progetto infatti, ha prestato particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali verso il mare e dal mare, ottimizzando l'impatto visivo delle opere in progetto ed evitando la preclusione alle visuali panoramiche a tutt'oggi godibili. Come si evince dagli studi la maggior parte delle opere previste in progetto riguarda non tanto l'ampliamento quanto la generale riqualificazione architettonica e ambientale, nonché l'adeguamento funzionale e tecnologico della struttura diportistica, il che porterà ad una infrastruttura portuale moderna, efficiente e compatibile rispetto a quella preesistente.

Valutato che il progetto propone comunque un'importante razionalizzazione della realtà portuale esistente e permette comunque una riqualificazione con un miglioramento dei servizi, con effetti positivi sull'occupazione, sull'economia locale e sulle attività turistiche.

Valutato, come si evince dallo S.I.A., che gli interventi in progetto prevedono un forte potenziamento della vegetazione presente all'interno dell'attrezzatura diportistica, il porto sarà dotato di ben 4.500 mq di aree a verde, che configureranno l'intervento quasi come un porto-parco.

Preso atto dei risultati delle analisi chimico-fisiche effettuate sui campioni prelevati, i quali non hanno evidenziato fenomeni di contaminazione dell'area di intervento, in relazione alla destinazione urbanistica della stessa.

Tenuto conto che il progetto prevede il completo riutilizzo in sito del materiale proveniente dagli scavi delle opere a terra, mentre per le opere a mare prevede lo sversamento di materiale inerte, che determinerà durante la fase di cantiere la sospensione del fango che costituisce il fondale marino.

Valutata la necessità, pur non essendo state rilevate evidenze di contaminazione durante le analisi effettuate, di predisporre uno specifico piano di monitoraggio, al fine di controllare la qualità dell'ambiente marino durante tutta la fase di cantiere e nel periodo successivo alla realizzazione delle opere, al fine di poter intervenire nel caso si evidenziassero eventuali fenomeni di criticità.

Avendo considerato che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, a firma dei professionisti Arch. Biagio Bove, Arch. Luciano, Esposito, Arch. Marina Rasulo e l'Ing. Gaspare Silvestri che hanno asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio ai sensi del D.P.R. 28/12/2000 n°45, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Avendo considerato che gli elaborati progettuali e il SIA, ai fini del presente giudizio di compatibilità ambientale, sono coerenti con quanto indicato nell'Allegato VII, del D.Lgs. 4/2008 e



avendo valutato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti.

TUTTO CIO' PREMESSO

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'Allegato VII, parte II del D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. n.4/2008, **si esprime giudizio di compatibilità ambientale positivo alle seguenti condizioni:**

1. Il progetto sia attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni contenute nei seguenti pareri:
 - parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative, Area Difesa del Suolo e Bonifiche, trasmesso con nota prot.n° 155840 del 20/03/2015;
 - parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale (Prov. FR-LT), trasmesso con nota prot.°597927 del 31/10/2014.
2. In fase di progettazione esecutiva, la Società proponente dovrà predisporre uno specifico Piano di monitoraggio, finalizzato al controllo della qualità dell'ambiente marino locale, sia sul comparto abiotico che su quello biotico;
 - Il Piano di monitoraggio ambientale dovrà accertare gli effetti della sospensione dei sedimenti marini, nel sito di intervento e nelle aree adiacenti. Oltre a controllare l'assenza di impatti nei confronti dell'ambiente, avrà anche la finalità di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate;
 - Il Piano di monitoraggio dovrà prevedere indagini conoscitive preventive, in modo da definire le caratteristiche ambientali del contesto marino ante operam, gli eventuali ricettori sensibili presenti e identificare il numero e la posizione delle stazioni di controllo, oltre che i parametri da analizzare e la frequenza delle misure;
 - Il monitoraggio dovrà essere esteso per un congruo periodo oltre la fine dei lavori, al fine di verificare gli effetti sul contesto marino dopo la realizzazione delle opere.
3. Il Piano di monitoraggio ambientale così predisposto, dovrà essere inviato a questa Autorità competente, la quale provvederà a richiederne una valutazione ed eventuali specifiche tecniche correttive ad Arpa Lazio. Successivamente alla valutazione da parte di Arpa Lazio, il Piano di monitoraggio verrà trasmesso alla Società proponente quale documento vincolante nella realizzazione delle opere in progetto.
4. Al fine di limitare fenomeni di intorbidamento delle acque, con conseguente alterazione delle caratteristiche ambientali del sito, il materiale inerte utilizzato per la realizzazione delle opere a mare, dovrà essere privo di frazioni sottili argilloso limose.
5. Dovranno comunque essere realizzate opere di mitigazione per limitare la diffusione dei sedimenti durante tutta la fase di cantiere, quali ad esempio panne antitorbidità.
6. Il proponente dovrà rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti.
7. Preliminarmente alla fase realizzativa delle opere il 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;
8. Il proponente dovrà adottare tutti gli idonei accorgimenti al fine di migliorare la gestione dei rifiuti, soprattutto attraverso la promozione della raccolta differenziata e l'individuazione di punti di raccolta rifiuti, ed incentivare con idonee tecnologie il risparmio idrico e la depurazione delle acque.
9. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa, nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (annaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività).
10. Dovrà essere realizzato un sistema di protezione delle acque che consideri:
- a. il controllo delle acque di tutte le superfici del centro servizi 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.
 - b. le modalità di circolazione e ricambio delle acque interne e della pulizia al fine di evitare ristagni e presenza di rifiuti solidi galleggianti.
11. Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
- a. al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dovranno essere realizzate opere di arredo urbano con piantumazioni di specie autoctone per una superficie totale almeno pari al 30% della superficie complessiva degli stalli, detta indicazione è ovviamente riferibile alle sole aree di parcheggio a raso;
 - b. dovranno essere adottate pavimentazioni impermeabili oppure in alternativa la parte sottostante la pavimentazione superficiale di progetto, se prevista di tipo permeabile, dovrà essere impermeabilizzata;
 - c. al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...) prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati
 - d. le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;
 - e. la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;
 - f. dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti;



- g. dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti tecnologici opportuni per garantire la migliore gestione dell'impianto e soprattutto la sicurezza personale degli utenti (segnaletica a messaggio variabile, telecamere antistupro etc.).
12. Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole – parcheggi) devono essere:
- di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
 - di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;
 - per quelle finalizzate a costituire la parte alta della barriera o delle formazioni arboree, devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 3 metri dal colletto;
 - di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.
13. Particolare attenzione dovrà essere posta al cosiddetto ambito dei platani storici, come riportato nello S.I.A., ricorrendo al taglio delle essenze arboree esistenti o al loro espianto, solo dove necessario o comunque assicurarne il loro ricollocamento.
14. Al fine di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici e di contenere i consumi energetici dell'intervento in oggetto, nonché per promuovere l'utilizzo delle fonti rinnovabili, il progetto dovrà essere redatto e realizzato nel rispetto degli obiettivi di qualità individuati dalla Direttiva 2002/91/CE, dal D.Lgs n.192/2005, come modificato dal D.Lgs n.311/2006, e dalla Legge Regionale n. 6/2008 relativa all'architettura sostenibile e alla bioedilizia.
15. Il proponente dovrà provvedere ad un monitoraggio con cadenza annuale sullo stato dell'ambiente del porto turistico, attraverso l'utilizzo di dati accertati e di un sistema di indicatori ambientali, evidenziando in modo sistematico le attività e i servizi sviluppati e soprattutto gli impatti (emissioni in atmosfera, impatto acustico, gestione dei rifiuti e delle risorse idriche, ecc.) e le modalità di soluzione adottati, al fine di individuare un corretto modello di ecogestione dell'area.

La relazione istruttoria è costituita da n° 16 pagine.

Il presente provvedimento è emanato in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii..