



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

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

PARERE N. 2247 del 02/12/2016

<b>Progetto</b>	<b>Verifica di ottemperanza</b> <b>Nuovo P.R.P. del porto di Anzio (Rm). DEC/2003/794,</b> <b>dell' 11/12/2003, prescrizioni lettere a,b,c,d,e,f e g</b> <b>ID VIP 3332</b>
<b>Proponente</b>	<b>Capo d'Anzio ed il Comune di Anzio</b>

Handwritten notes and signatures are present throughout the document, including a large signature at the top right, a signature on the left margin, and several signatures at the bottom of the page.

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

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

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

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

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

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

**VISTA** la domanda presentata dalla Società Capo d’Anzio S.P.A. in data 12/04/2016 con nota prot.n. 24 per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni elencate con lettera a), b), c), d), e), e), f), e g) contenute nel provvedimento di VIA n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 relativa al progetto di realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi nel Comune di Anzio (RM);

**PRESO ATTO** che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.10418/DVA in data 18/04/2016;

**PRESO ATTO** che la Direzione con nota prot.n.10768/DVA del 20/04/2016, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.1441/CTVA del 22/04/2016, ha trasmesso la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

**VISTA** le note di ARPA Lazio, acquisita con prot. CTVA n.3497 del 17/10/2016 e la n. 87975 del 23/11/2016, acquisita con prot. DVA n. 28441 del 23/11/2016;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale relativa alle prescrizioni elencate con lettera a1),a2),a3),a4), b), c), d), e), e), f), e g), Fase 2 dell’Adeguamento della Darsena Nord del Porto di Anzio (RM);

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

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

1. *predisposto un progetto di cantierizzazione che definisca i poli di cava da utilizzare, i percorsi cava-cantiere, le modalità realizzative esplicitando le attività che possono essere espletate lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra. In tal senso si dovrà tendere ad escludere l’uso della viabilità urbana per l’approvvigionamento dei materiali e dovranno, comunque, essere privilegiate le modalità realizzative che limitano l’aumento della pressione sul contesto antropico anche in riferimento alle stagioni. Tale*

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

**CONSIDERATO che**

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

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

- In seguito alla Determinazione n. G04342 della Regione Lazio del 04/04/2014 ed alla consegna finale delle aree del 02/07/2014 sono state modificate le fasi realizzative dell'opera secondo la seguente articolazione:

- Fase 1, Messa in sicurezza del bacino esistente;
- Fase 2, Adeguamento della Darsena Nord;
- Fase 3, Completamento delle opere (Darsena Nord e Darsena Sud)

#### **CONSIDERATO che**

- la fase di messa in sicurezza risulta terminata, come asserito dal proponente;
- la documentazione presentata dal proponente si riferisce alla Darsena Nord;
- le prescrizioni lettera b,c,d,e,f, e g si riferiscono alla fase della redazione del progetto esecutivo (prima dell'inizio dei lavori) ed il Proponente, nella documentazione allegata, elenca lo stato di avanzamento delle prescrizioni e la relativa tempistica;
- le prescrizioni b,c,d,e,f, e g, si riferiscono a prescrizioni che riguardano le fasi di cantiere, o successive, e che al momento non possono essere ottemperate dato che i lavori non sono iniziati;
- pertanto le prescrizioni soggette a verifica di ottemperanza, con il presente parere, sono quelle relative alla fase di progettazione esecutiva, prescrizioni lettera **a1), a2), a3), a4) e a5)**;

#### **a1) Progetto di cantierizzazione (approvvigionamento dei materiali, percorsi cava-cantiere, modalità di realizzazione, determinazione delle interferenze ambientali e delle relative mitigazioni)**

Le fasi di cantierizzazione prevedono:

**Fase 1:** Allestimento cantiere di costruzione;

**Fase 2:** Realizzazione nuova diga di sottoflutto, demolizione diga di sottoflutto esistente, realizzazione del pontile a T e dragaggio dei fondali portuali;

**Fase 3:** Realizzazione sistema di ormeggio delle unità da diporto e degli impianti (elettrico e speciali, idrico, fognario, antincendio e di smaltimento delle acque meteoriche), degli edifici e delle opere esterne (passeggiata lungo banchina, viabilità, parcheggi e verde);

**Fase 4:** smantellamento cantiere

**PRESO ATTO** che nella documentazione sono illustrate le attività di cantierizzazione nell'ambito dell'intervento di adeguamento della Darsena Nord del Marina di Capo d'Anzio,

**le attività più rilevanti consistono nella:**

- realizzazione della nuova diga di sottoflutto e del grande pontile a T, che consiste in un'opera a gettata protetta da una mantellata in massi naturali e da un muro paraonde, e ove la diga ed il pontile sono banchi nati con cassoncini monoblocco in calcestruzzo armato, mentre per la restante parte tali opere sono realizzate con materiale inerte da cava;
- realizzazione del sistema di ormeggio delle unità da diporto che sono costituiti da pontili galleggianti ancorati al fondale tramite corpi morti e catena madre;
- costruzione degli edifici di servizio (Yacht Club presso la testata del pontile a T, i servizi igienici portuali lungo il corpo dello stesso pontile ed i locali di servizio agli impianti tecnologici);
- realizzazione della passeggiata di banchina, della viabilità, dei parcheggi e delle opere a verde e degli impianti di servizio (impianti elettrici e speciali, impianto idrico, fognario, antincendio e di smaltimento delle acque meteoriche);

**Per quanto riguarda l'approvvigionamento dei materiali, il Proponente dichiara e documenta che:**

- gli *inerti* da costruzione saranno approvvigionati, a scelta dell'appaltatore, dai siti più prossimi all'area di lavoro, da impianti autorizzati ed elencati nella documentazione presentata;
- il *calcestruzzo* necessario alla realizzazione delle opere in oggetto sarà approvvigionato tramite autobetoniere dai luoghi di produzione direttamente al punto di utilizzo;
- l'*acciaio* necessario alla realizzazione delle opere in oggetto sarà approvvigionato tramite automezzi dai luoghi di produzione direttamente al punto di utilizzo;

Per quanto riguarda i percorsi cava-cantiere, dalla documentazione presentata dal Proponente si rileva che:

- la scelta della viabilità da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base della minimizzazione della lunghezza dei percorsi nell'area residenziale o lungo la viabilità con elementi di criticità (strette, semafori, passaggi a livello, ecc.) e sulla scelta delle strade a maggior capacità di traffico e sulla scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra il cantiere e la viabilità a lunga percorrenza;
- le modalità di realizzazione prevedono che i cassoncini in calcestruzzo armato necessari alla realizzazione delle banchine per l'adeguamento della Darsena Nord saranno prefabbricati per parti in modo da poter essere trasportati tramite automezzi di normali dimensioni, successivamente assemblati in cantiere ed i moduli costituenti i *pontili galleggianti*, essendo lunghi 12 m circa e larghi 2,50 m, che costituiscono trasporto eccezionale saranno trasportati presso il Molo Innocenziano qui immediatamente varati e trasportati via mare alla destinazione finale;
- per quanto riguarda la determinazione delle interferenze ambientali e delle relative mitigazioni, il Proponente elenca le diverse componenti ambientali, descrivendo le mitigazioni previste per ridurre le eventuali criticità:

In relazione alla componente atmosfera il proponente dichiara che adotterà le seguenti mitigazioni e precauzioni:

"il cantiere opererà prevalentemente nei mesi invernali, da ottobre ad aprile, quando il porto e la zona urbana limitrofa saranno meno frequentate;

- nei tratti di viabilità urbana ed extraurbana impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, saranno effettuate le seguenti azioni:
  - adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti;
  - copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali;
  - lavaggio giornaliero dei mezzi di cantiere e pulizia degli pneumatici dei veicoli in uscita.
- controllo della produzione delle polveri all'interno delle aree di cantiere che potrà essere ottenuto mediante:
  - bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico;
  - stabilizzazione delle piste di cantiere;
  - bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali, o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri;
  - bagnatura del pietrisco prima della fase di lavorazione e dei materiali risultanti dalle demolizioni e dagli scavi.
- utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;
- uso di attrezzature di cantiere e di impianti fissi prevalentemente con motori elettrici alimentati dalla rete esistente";

In relazione alla componente rumore il proponente dichiara che adotterà le seguenti mitigazioni e precauzioni:

"il disturbo derivante dalla movimentazione dei e dalle lavorazioni effettuate verrà mitigato provvedendo a concentrare le attività di cantiere nel periodo invernale, individuando percorsi idonei ai mezzi pesanti il più possibile esterni alle aree urbanizzate e con minori volumi di traffico.

Saranno comunque attuati anche interventi mitigativi di tipo "informativo", esplicitando alla popolazione coinvolta la durata complessiva dei lavori e le fasce orarie giornaliere in cui saranno svolte le attività di cantiere, evitando disagi nelle fasce protette.

Saranno comunque impiegati mezzi che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti. Qualora, poi, l'attività di monitoraggio denunciasse il manifestarsi di situazioni critiche, saranno installati schermi fonoassorbenti e fonoisolanti in prossimità sia delle sorgenti fisse rumorose che in corrispondenza delle macchine operatrici";

In relazione alla componente ambiente idrico marino il proponente dichiara che adotterà le seguenti mitigazioni e precauzioni:

- impermeabilizzazione delle aree coinvolte al fine scongiurare possibili infiltrazioni in falda di fluidi inquinati;
- predisposizione di idonei impianti di gestione delle acque superficiali prima della loro immissione nella rete idrica superficiale;
- realizzazione di adeguate opere fognarie nell'area di cantiere dove saranno ubicati i fabbricati per la ristorazione e il ricovero del personale, potendo,
- nel caso specifico, anticipare la realizzazione del sistema di raccolta e smaltimento delle acque del futuro parcheggio che verrà realizzato sull'area.

Per quanto riguarda le attività che saranno svolte a mare, la realizzazione della nuova diga di sottoflutto e del pontile a T, la demolizione della diga di sottoflutto esistente e il dragaggio del fondale, al fine di ridurre la torbidità, saranno adottate delle panne galleggianti di confinamento;

#### a2) progetto per le attività di dragaggio

Tale prescrizione non è ottemperata in quanto il progetto di dragaggio predisposto dovrà essere conformato alla nuova disciplina in materia (D.M. 173/2016). Tale condizione è anche condivisa da ARPA Lazio che nella sua nota acquisita con prot. CTVA n 3497 del 17/10/2016, segnala che " *si ritiene pertanto opportuno che il progetto di dragaggio si conformi alla nuova disciplina in materia ed in particolare a quanto previsto dall'allegato tecnico dello stesso decreto. Si evidenzia inoltre che l'Agenzia non ha nello specifico competenza in relazione ad autorizzazioni, pareri, nulla osta o atti di assenso. Pertanto la scrivente Agenzia non ha tra le proprie competenze quella consultiva nella redazione del progetto specifico e per tale motivo la prescrizione "a)" inerente il progetto di dragaggio non può essere espletata dall'Agenzia*";

#### a3) progetto di sistemazione ambientale (modalità di posa in opera delle opere a verde, scelta delle essenze vegetali ed arboree)

Il progetto di sistemazione ambientale presentato dal Proponente, prevede la realizzazione di circa 1.354 m<sup>2</sup> di aree a verde così individuate:

- aiuole lungo i parcheggi auto;
- aiuole al centro delle rotatorie.

Per il migliore attecchimento delle specie vegetali verranno eseguite le seguenti operazioni colturali:

- l'aratura sarà effettuata con il mezzo trainante più leggero possibile in relazione alle caratteristiche del terreno stesso per minimizzarne la compressione;
- la vangatura avrà profondità di lavoro di almeno 30 cm; durante il lavoro si curerà di far pervenire in superficie sassi ed erbe infestanti che dovranno sempre essere asportate;
- la fresatura dovrà sminuzzare accuratamente il terreno in superficie ed assicurare una buona penetrazione delle acque meteoriche. Per gli alberi e gli arbusti il lavoro dovrà ovviamente essere completato a mano;

Le lavorazioni saranno eseguite nei periodi idonei, con terreno in tempera, evitando di danneggiarne la struttura e di formare suole di lavorazione;

La sistemazione delle aiuole lungo i parcheggi prevede la piantumazione di elementi arborei e la messa a dimora degli arbusti di seguito elencati:

- Tamerice - Tamarix ramosissima;
- Lavanda - Lavandula angustifolia;

- Rosmarino -- Rosmarinus officinalis.

Tali specie vegetali sono state scelte in quanto resistenti ai climi marini e rappresentative della flora locale autoctona (macchia mediterranea);  
la sistemazione delle aiuole al centro delle rotatorie prevede la messa a dimora di palme nane - Cycas revoluta nel numero di 4 ad aiuola, e di 8 piante di rosmarino, sempre ad aiuola, per un totale di 12 piante ad aiuola e 48 piante per le 4 aiuole;  
complessivamente, per le aiuole dei parcheggi saranno messe a dimora circa 1.875 piante, di cui circa 312 tamerici, 625 piante di lavanda e 938 piante di rosmarino, mentre nelle aiuole delle rotatorie è previsto anche il tappeto erboso;

a4) implementazione dei capitolati di appalto di accorgimenti e attenzioni gestionali e realizzative inserite nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sia per la fase di costruzione che di gestione

Tale prescrizione non è ottemperata in quanto il Capitolato Speciale d'Appalto dovrà essere aggiornato al nuovo Codice degli appalti (D.L.vo 50/2016) ed implementato con quanto già indicato negli elaborati PC-Progetto di cantierizzazione e PSA-Progetto di sistemazione ambientale.

a5) redazione di un piano di monitoraggio, relativo alle fasi di costruzione e di esercizio

la documentazione presentata fornisce:

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

In relazione alla componente atmosfera, il piano individua i seguenti parametri da monitorare;

- parametri chimici ( PM10, NO2, SO2,CO);
- parametri meteorologici ( intensità e direzione del vento, temperatura dell'aria, umidità relativa, precipitazione atmosferiche, radiazione solare e pressione atmosferica);

**VALUTATO inoltre che**

le prescrizioni oggetto di valutazione del presente parere si riferiscono alla fase di progettazione esecutiva ed in particolare sono quelle relative alla lettera **a1), a2), a3), a4) e a5)**;

Per quanto riguarda le attività previste nella prescrizione lettera a):

a1) Progetto di cantierizzazione (approvvigionamento dei materiali, i percorsi cava-cantiere, modalità di realizzazione, determinazione delle interferenze ambientali e delle relative mitigazioni)

- il progetto di cantierizzazione è in linea con quanto previsto nel SIA, e descrive l'approvvigionamento dei materiali, le fonti di approvvigionamento dei materiali da cava, i percorsi dei mezzi pesanti, determinando le interferenze ambientali e le relative mitigazioni poste in essere;
- il cantiere opererà prevalentemente nei mesi invernali, da ottobre ad aprile, quando il porto e la zona urbana limitrofa saranno meno frequentate;
- per quanto riguarda le modalità di approvvigionamento dei materiali il fatto che siano effettuate, in prevalenza, da terra, si ritiene plausibile, in quanto è determinato dalla scarsa profondità dei fondali di accosto al porto, non idonei per bettoline di una certa dimensione, e anche a causa della frequente insabbiatura dell'imboccatura del porto. Tali condizioni hanno imposto il Proponente a realizzare le nuove opere in prevalenza da terra;

- la concentrazione degli approvvigionamenti durante il periodo invernale e l'adozione delle misure di mitigazione descritte nel Progetto di cantierizzazione dovrebbe consentire di minimizzare le azioni di disturbo relative al sovrappollamento estivo di Anzio;
- si raccomanda comunque di minimizzare gli effetti negativi del cantiere sulla rete viaria e di porre in essere tutti gli accorgimenti necessari al fine di contrastare eventuali criticità che si dovessero verificare. Per tale motivo si ritiene opportuno di operare in stretto contatto con l'Amministrazione Comunale;

**a2) progetto per le attività di dragaggio**

- il proponente ha presentato la documentazione prima che uscisse la nuova normativa in materia e pertanto tale prescrizione non è ottemperata in quanto il progetto di dragaggio dovrà conformarsi alla nuova disciplina in materia (D.M. 173/2016);

**a3) progetto di sistemazione ambientale**

- la realizzazione di circa 1.354 m<sup>2</sup> di aree a verde in ambito portuale risulta, dalla documentazione esaminata, coerente con quanto richiesto e si ritengono corrette le modalità di realizzazione sia delle piantumazioni che della scelta delle essenze vegetali ed arboree;

**a4) implementazione dei capitolati di appalto di accorgimenti e attenzioni gestionali e realizzative sia per la fase di costruzione che di gestione**

- il proponente ha redatto la documentazione prima che uscisse la nuova normativa in materia e pertanto tale prescrizione non è ottemperata in quanto il Capitolato Speciale d'Appalto dovrà essere aggiornato al nuovo Codice degli appalti (D.L.vo 50/2016);

**a5) redazione di un piano di monitoraggio, relativo alle fasi di costruzione e di esercizio**

- il PMA presentato dal Proponente, è redatto in conformità alle "Linee guida per la predisposizione del progetto di monitoraggio ambientale (PMA) delle opere soggette a procedura di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)";
- il piano individua correttamente le componenti da monitorare (atmosfera, ambiente idrico, acque superficiali, rumore e vibrazioni);
- in relazione alla componente rumore e vibrazioni, considerato che il Comune di Anzio non ha provveduto alla zonizzazione acustica del territorio, sono da applicarsi le disposizioni contenute del DPCM del 1/3/1991;
- in relazione alle componenti ambiente idrico/acque superficiali, il proponente prevede la determinazione della torbidità, in relazione alle operazioni di dragaggio (36.000 mc) da effettuare;
- lo svolgimento di una campagna di monitoraggio finalizzata a controllare l'evoluzione dello stato dell'ambiente durante l'esecuzione dei lavori, consentirà di effettuare gli eventuali interventi correttivi (riduzione attività di cantiere, orari, fermo macchine, ecc.). Pertanto si raccomanda al Proponente, di lavorare in stretto contatto con l'Amministrazione Comunale durante la realizzazione delle fasi di cantiere, al fine di implementare, eventualmente, gli interventi correttivi già citati ed altri quali l'incremento delle campagne di misura e delle centraline, in relazione alle aree e situazioni più critiche, al fine di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali, in particolare nella fase di cantiere.

**VISTA** la nota di ARPA Lazio, acquisita con prot. DVA n. 28441 del 23/11/2016, relativa a miglioramenti nella attuazione del piano di monitoraggio, in relazione alla localizzazione delle stazioni di misura della qualità dell'aria, alla durata delle campagne di misura, alla componente clima acustico ed acque superficiali;

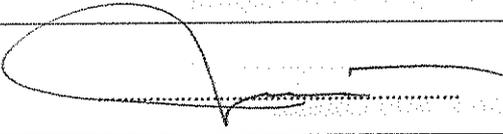
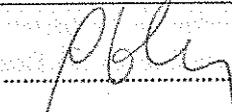
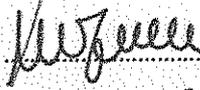
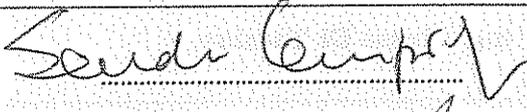
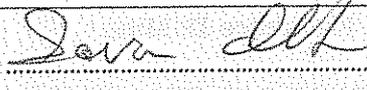
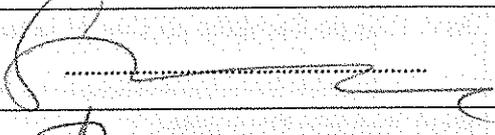
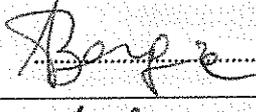
**Tutto ciò visto, considerato e valutato:**

**la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS**

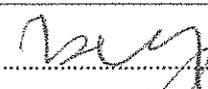
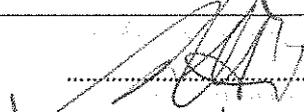
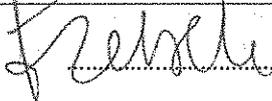
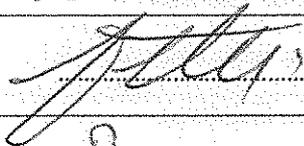
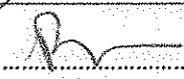
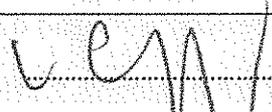
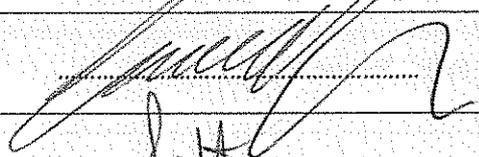
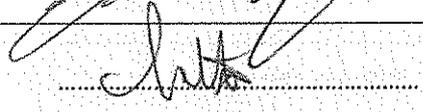
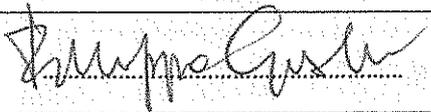
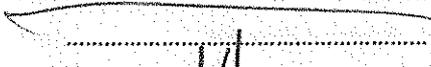
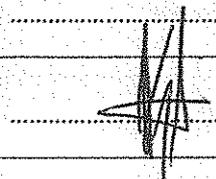
**RITIENE**

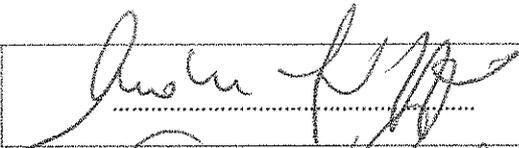
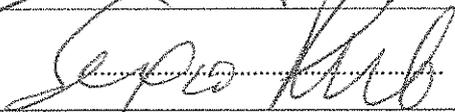
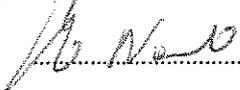
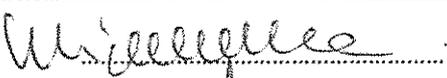
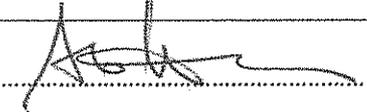
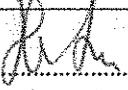
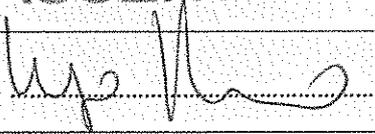
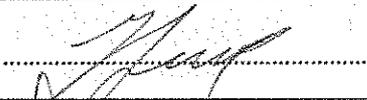
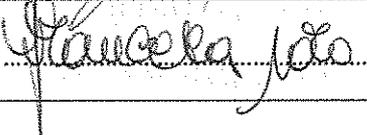
sulla base della documentazione trasmessa:

- ottemperate le prescrizioni lettera a1)-a3)-a5), del DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 relativa al progetto di realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi nel Comune di Anzio (RM). Per quanto riguarda la fase di attuazione del Piano di monitoraggio, prescrizione a5), il Proponente si dovrà attenere alle raccomandazioni dell'ARPA Lazio, pervenute con nota prot. DVA n 28441 del 23/11/2016;
- non ottemperate le prescrizioni lettera a2) e a4)
- non ottemperabili, al momento, le prescrizioni di cui alla lettera b),c),d),e),f) e g).

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

*(Handwritten notes and signatures at the bottom of the page)*

Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	

Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	



Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	