



Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

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

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

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

VISTI l'art.18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della stessa Commissione; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di prolungamento del molo di sopraflutto del porto di Anzio presentata dalla Regione Lazio, Assessorato Lavori Pubblici, in data 22 dicembre 1993;

VISTO il parere formulato in data 28 luglio 1993 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Regione Lazio, Assessorato Lavori Pubblici;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale ha:

preso atto che:

la documentazione tecnica trasmessa riguarda:

- la realizzazione nel porto di Anzio (classificato di 2° Cat. - 3° classe) di un molo di lunghezza di m 270, orientato secondo la

GB

direzione di 153 gradi N che forma un angolo di 45 gradi rispetto al molo esistente;

- l'intervento in programma persegue i seguenti obiettivi prioritari:
 - evitare l'insabbiamento dell'imboccatura del porto esistente;
 - evitare l'eccessiva agitazione interna delle acque del bacino portuale:
 - l'agibilità del porto è assicurata attualmente da dragaggi periodici che hanno portato nel 1980 alla rimozione di 200.000 mc di materiale e nel 1983 a quella di 65.000 mc;
 - la struttura dell'opera da realizzare è costituita da un nucleo rivestito di massi artificiali di cls appoggiati ad una berna di massi naturali; tra il nucleo e la mantellata è previsto uno strato filtro ed un coronamento in calcestruzzo;
 - l'opera poggia su un sedime costituito da sabbie medio-sottili senza livelli fangosi; per la stabilità del manufatto è stato anche previsto un basamento in pietrame di altezza m 1,00 che si estende oltre i limiti della scogliera, per m 5,50 verso il mare e per m 1,50 verso l'interno del porto;
 - il nucleo sarà formato per il 40% da pietrame avente pezzatura compresa tra i kg 5 e 50 e per il 60% da massi della prima categoria;
 - il rivestimento del nucleo sarà formato con scogli naturali della seconda e terza categoria nelle proporzioni del 40% di seconda e del 60% della terza. Per la mantellatura esterna del molo - lato Ovest - è previsto l'impiego di massi tetrapodi di 10 tonn, la mantellatura stessa ha una pendenza uniforme ed è poggiata su uno scanno in pietrame;
 - il massiccio murario sarà realizzato con getto di calcestruzzo ed è previsto di larghezza di m 8;
 - il materiale necessario per la realizzazione dell'intervento è stato stimato in mc 30.000, corrispondenti a 1500 carichi di automezzi;
 - i siti di cava da utilizzare sono stati individuati nel comune di Priverno;
 - i tempi di attuazione dell'intervento sono indicati in 22 mesi e l'assetto previsto sarà raggiunto procedendo con la realizzazione di "tratti successivi";

preso atto che:

- il territorio in cui si inquadra il progetto è caratterizzato da un elevato grado di antropizzazione.

La cittadina di Anzio, sul litorale laziale, è a circa 60 km da Roma,

GP



Al Ministro dell'Ambiente

nella propaggine sud del grande hinterland della capitale.

Una componente non trascurabile dell'economia locale è legata al porto ed alla balneazione. Hanno infatti un buon impulso le attività legate alla pesca ed al turismo, mentre per il diportismo nautico il porto di Anzio è integrato dal porto di Nettuno, situato a meno di due miglia di distanza.

Nonostante la forte pressione edilizia anche abusiva dell'ultimo periodo, fino agli anni 60, nell'area si apprezzano ancora parti residue di vegetazione naturale, ed in particolare il grosso polmone verde del poligono militare di Nettuno e della macchia alle sue spalle, o grandi pinete.

Su chilometri di litorale basso e sabbioso la costa tra Anzio e Nettuno è la sola con morfologia scoscesa.

Da ciò anche la concentrazione di insediamenti antichi oggi diversamente conservati: il porto neroniano, la villa di Nerone, il castello "Sangallo", il borgo Medioevale murato ed una serie di aree e monumenti di valore archeologico;

- la linea di costa presenta attualmente un avanzamento fin troppo pronunciato che ha ingenerato un progressivo insabbiamento dello specchio di mare compreso tra il porto di Anzio e quello di Nettuno; tale avanzamento è attribuito al prolungamento del molo Innocenziano (porto di Anzio), alle iniziative antierosione della costa (dighe), alla costruzione del porto di Nettuno; a levante del porto di Anzio, ad esempio, il proponente precisa che "quella che nel 1870 era una lingua sabbiosa che si estendeva al massimo per 40 m è adesso un esteso arenile che misura fino a 180 m di larghezza".

Il fenomeno non risulta ancora stabilizzato ed il nuovo porto di Nettuno, pur essendo periodicamente sottoposto a dragaggi, non è in grado di garantire continuità di esercizio ai natanti;

considerato che lo studio presenta carenze, imprecisioni, indeterminatezze, nonché contraddizioni che non permettono una verifica coerente (ancorchè critica) delle incidenze dell'opera sull'ambiente.

In particolare:

- la documentazione presentata non consente la verifica della conformità dell'opera al Piano Regolatore portuale cui si riferisce (documentazione richiesta e non consegnata);
- l'area entro cui è presumibile che si verifichino le conseguenze ambientali dell'intervento è stata individuata senza tener conto di tutti i parametri necessari. Ad esempio è stato preso in considerazione il trasporto da nord - ovest, mentre è stato trascurato quello dai settori meridionali che invece sarebbe la causa

GR

dell'interrimento del porto di Nettuno;

- le cause d'impatto dirette e indirette non sono state individuate per carenza di dati analitici o quanto meno per loro incompletezza;
- mancano dati sperimentali sulla componente biogena del tratto di mare strettamente interessato all'opera e quindi non è possibile fare ipotesi sulle modifiche che flora e fauna subiranno in corso d'opera e nel periodo "post operam";
- non è possibile controllare quale sia stata l'evoluzione morfologica del fondale poichè nelle carte isometriche presentate mancano le indicazioni numeriche;
- i dati relativi alla distribuzione attuale dei sedimenti, forniti dal proponente, sono generici e inoltre risultano contraddittori nei vari elaborati per cui non è possibile capire l'effettivo ruolo delle forze in gioco ai fini dei processi di interrimento;
- i dati relativi al trasporto solido costiero sono contrastanti. Mentre nel testo si parla di 8000 mc/anno di valore medio con punte di 1400 mc/anno, nelle planimetrie il valore medio riportato è di 40.000 mc/anno;
- dall'esame del progetto non si deduce se i dati forniti vengono presi in considerazione nell'applicazione del modello fisico;
- non è correttamente individuata e rappresentata la attuale linea di battigia del litorale e conseguentemente non sono chiari gli assunti ambientali presi in esame;
- non è controllabile se l'avanzamento della costa nella zona a ridosso del molo di sottoflutto, indicato in "meno di 30 m", contrasti con l'affermazione che non si verificheranno modifiche all'attuale evoluzione costiera, in quanto mancano indicazioni sul periodo in cui tale avanzamento si produrrebbe;
- esiste discordanza tra il testo dello studio, nel quale si parla di diversa angolazione del prolungamento del molo fra il progetto di P.R.P. e l'alternativa esaminata, e la rappresentazione grafica planimetrica, nel quale l'unica differenza è rappresentata dalla diversa angolazione dell'attuale martelletto di testa;
- dall'esame delle foto del modello fisico emerge una configurazione portuale diversa da quella descritta (prolungamento dal molo di sottoflutto);

considerato che:

- sono state disattese dal Proponente le risposte a tutti i quesiti avanzati in fase istruttoria, a chiarimento degli elaborati prodotti;
- dall'approssimazione progettuale conseguono distorsioni di lettura a monte che rendono superfluo l'approfondimento degli effetti (singoli e



Il Ministro dell' Ambiente

- sinergici) in ordine agli aspetti di cantierizzazione;
- non vengono prese in considerazione soluzioni alternative al prolungamento del molo innocenziano che potrebbero essere:
 - 1 - rimozione dell'attuale martelletto di testa la cui realizzazione avrebbe peggiorato, a detta del proponente, lo stato di insabbiamento all'imboccatura portuale;
 - 2 - dragaggio periodico dell'imboccatura e dell'area portuale con riutilizzo del materiale asportato per il ripascimento di zone limitrofe in erosione;

valutato che:

- gli obiettivi di progetto (evitare l'insabbiamento dell'imboccatura del porto e limitare l'agitazione delle acque interne dello stesso) risultano limitati rispetto alla affermazione che "il problema che occorre risolvere è quello del limitato numero di ormeggi".

In tal senso l'opera prevista non dimostra la sua coerenza, dal punto di vista della funzionalità, con una eventuale ipotesi complessiva di assetto nel periodo medio lungo.

Ciò nella fattispecie, tenuto conto che l'opera "non comporterà in alcun modo modifiche sulle esigenze di funzionalità legate ai traffici commerciali e passeggeri del porto attuale";
- non è garantito il raggiungimento degli obiettivi proposti col progetto in quanto:
 - 1 - l'azione di prevenzione dell'insabbiamento dell'imboccatura del porto può risultare solo temporaneamente efficace poichè il modello fisico evidenzia la possibilità di depositi sabbiosi anche nella parte interna della nuova testata;
 - 2 - la diminuzione degli effetti negativi del moto ondoso risulta del tutto marginale essendo limitata, dai risultati del modello in vasca, alla piccola darsena Pamphili ed all'imboccatura del porto, mentre non sono registrate modifiche all'interno dell'intero bacino portuale;
- l'opera è progettata nell'assunto che "probabilmente" l'insabbiamento è ingenerato da un flusso litoraneo proveniente da nord;
- la validità del progetto presenta notevoli gradi di alea, sottolineati dallo stesso proponente quando prevede la realizzazione dell'opera in "tratti successivi al fine di verificare nel tempo la rispondenza agli scopi prefissati";
- sussiste il rischio di notevoli conseguenze ambientali sulla fascia costiera di interesse, dal punto di vista naturalistico, paesaggistico, nonchè della interferenza su attrezzature limitrofe;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso parere negativo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

PRESO ATTO CHE non è pervenuto il parere della Regione Lazio, Assessorato Ambiente, ai sensi dell'art. 6 legge 349/86;

CONSIDERATO che il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali non ha espresso alcun rilievo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

PRESO ATTO che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di privati cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

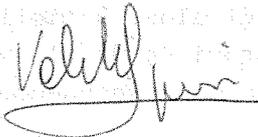
giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al prolungamento di sopraflutto del Porto di Anzio, presentato dalla Regione Lazio, Assessorato Lavori Pubblici;

D I S P O N E

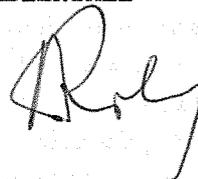
che il presente provvedimento sia comunicato al Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, al Ministero dei Lavori Pubblici, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, al Comune di Anzio ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, li 15 APR. 1994

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI



TR

M