



REGIONE  
LAZIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE  
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E  
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Prot. n. \_\_\_\_\_

Roma \_\_\_\_\_

DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE  
E  
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RELAZIONE ISTRUTTORIA

PROCEDURA

Decreto Legislativo n. 152/2006 e ss.mm.ii.

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 sul progetto "Porto Turistico Gaeta-Calegna", nel Comune di Gaeta, località Calegna, a seguito della richiesta inoltrata dalla Società Marina di Gaeta srl.

Registro elenco progetti n. 43/2012

PRESO ATTO che in data 07 giugno 2012 il soggetto proponente, il Dott. Edoardo Rosati Caputi in qualità di legale rappresentante della Marina di Gaeta srl con sede in Gaeta Lungomare Caboto n°424 ha depositato presso l'Area V.I.A./V.A.S., istanza di giudizio sulla compatibilità ambientale nonché presso la Provincia di Latina e il Comune di Gaeta, come risulta dall'avviso pubblicato a mezzo stampa, copia degli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale;

MISURE DI PUBBLICITÀ

Il proponente alla consegna degli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale, ha provveduto alle misure di pubblicità pubblicando sul quotidiano "il Tempo" 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 sottoposti a VIA al n° 43/2012 dell'elenco ;

PROCEDURA

Esaminati gli elaborati integrativi trasmessi:

– Corografia

- Inquadramento su CTR
- Inquadramento urbanistico
- Inquadramento territoriale ed ambientale
- Planimetria generale ante operam
- Planimetria generale post operam
- Planimetria aree richieste in concessione
- Planimetria di rilievo topografico e batimetrico
- Inquadramento fotografico ante operam
- Planimetria delle coperture
- Planimetria attacco a terra
- Sezioni trasversali
- Renderizzazioni generali e di dettaglio
- Edificio polifunzionale e di dettaglio
- Edificio polifunzionale prospetti e sezioni
- Yachting club
- Yachting club prospetti e sezioni
- Uffici amministrativi e servizi portuali
- Torre di controllo
- Negozi
- Servizi molo di sopraflutto
- Servizi di sottoflutto
- Planimetria di zonizzazione
- Planimetria posti barca ed ormeggi
- Planimetria di dettaglio
- Sezioni tipo e particolari costruttivi
- Planimetria reti impianto idrico e antincendio
- Planimetria reti impianto elettrico
- Planimetria impianto aspirazione acque nere e di sentina
- Particolari arredi ed impianti di banchina
- Opere previste art. 4 e 5 della LR 6/2008
- Relazione tecnico descrittiva
- Studio meteomarinario
- Relazione di calcolo scogliera e cassoncini
- Relazione tecnica e impianti
- Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici
- Computo metrico estimativo
- Quadro economico
- Indagini geognostiche
- Studio d'impatto ambientale
- Studio meteomarinario
- Studio delle componenti
- Indagini geognostiche
- Valutazione previsionale d'impatto acustico
- Monitoraggi ambientali
- Quadro di riferimento ambientale
- Studio trasportistico
- Piano di monitoraggio
- Studio archeologico nel territorio di Gaeta
- Inquadramento fotografico ante operam
- Renderizzazione generale di dettaglio
- Sintesi non tecnica

## PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO

- 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 DLgs 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 così come modificato dal D.Lgs n. 4/2008 sono pervenute osservazioni;
- Con nota prot. 59136 del 04/09/2012 acquisita con nota 397314/08/11 del 17/09/2012 sono pervenute le osservazioni della Provincia di Latina, Settore Ecologia e Ambiente.

## ESAME DELLE OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Osservazioni della provincia di Latina nota prot. 59136 del 04/09/2012:

ASSESSORATO AMBIENTE E  
SVILUPPO SOSTENIBILE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO  
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

VIALE DEL TINTORETTO, 432  
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9356  
FAX +39.06.51077.9478  
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

## Punto 1

### Osservazione:

*“si rileva che il porto sarà dotato di una doppia rete di smaltimento delle acque reflue ....non si rileva la rete di scarico delle acque domestiche dei servizi a terra.*

*a)per quanto sopra rilevato, è necessario determinare la consistenza dello scarico domestico originati dai servizi a terra in abitanti equivalenti, il punto di connessione con la rete di fognatura pubblica gestita da Acqualatina spa, oltre a quanto chiederà il predetto gestore che dovrà rilasciare parere ai sensi del comma 4 dell'art.124 del DLgs 152/06.*

*b)inoltre considerato che lo scarico originato dai bagni chimici posti sulle imbarcazioni e le acque di sentina è definito acque reflue industriali, lo scarico che sarà immesso nella fognatura pubblica dovrà avvenire previo specifico trattamento ed il provvedimento di autorizzazione dovrà essere rilasciato da questa Provincia ai sensi del combinato disposto tra il comma 1 e 7 dell'art.124 del DLgs 152/06 e della L.R. 14/99 previo parere tecnico vincolante dell'ente gestore....”*

### Controdeduzione

le acque bianche provenienti dai tetti e dai piazzali verranno riversate in idonea vasca di prima pioggia, recuperate per l'irrigazione e quelle in esubero saranno immesse a mare. Le acque nere confluiranno nella tubazione mista presente lungo tutto il Lungomare Caboto. Tale tubazione, che raccoglie tanto le acque bianche quanto le nere, è costituita da un cunicolo in c.a. di grandi dimensioni; il condotto è in pressione con andamento a “dente di sega”; nove impianti di sollevamento distribuiti lungo il Lungomare Caboto garantiscono il deflusso.

Di seguito viene dettagliato il calcolo degli abitanti equivalenti con cui verrà dimensionata la linea di smaltimento delle acque reflue.

Il termine abitante equivalente indica l'unità di misura del carico organico biodegradabile convogliato in fogna, in un giorno, dovuto alla normale attività di una particolare utenza ed è fondamentale per il dimensionamento e la scelta del sistema di depurazione delle acque reflue domestiche e assimilate. Se la fognatura accoglie anche reflue di origine non domestica, ma assimilabile dal punto di vista qualitativo a quelle domestiche, la valutazione del relativo carico organico biodegradabile viene effettuata determinando la popolazione fittizia, cioè il numero di abitanti fittizio che produce un carico organico biodegradabile complessivamente equivalente a quello posseduto dalle acque di natura non domestica. Pertanto, noti gli abitanti effettivi residenti a quelli fittizi e il carico organico totale che deve essere raccolto, smaltito e depurato nell'impianto a servizio del generico abitato. Per quanto riguarda l'edificio polifunzionale il numero di abitanti equivalenti è stato determinato considerando 1 abitante equivalente ogni 3 dipendenti fissi o stagionali, (conteggiati durante il periodo di massima attività) per le ditte e gli uffici commerciali presenti e 1 abitante equivalente ogni 3 posti per il ristorante al primo piano, riferiti alla massima capacità ricettiva delle sale da pranzo (1,20 mq per persona).

Edificio polifunzionale 546 (ab.eq)

Per lo yachting è stato calcolato 1 abitante equivalente ogni 7 persone: 52 (Ab.Eq)

Per i negozi il numero di abitanti equivalenti è stato determinato considerando 1 abitante equivalente ogni 3 dipendenti fissi o stagionali

Negozi 4(ab.eq)

Uffici 2(ab.eq)

La rete di smaltimento delle acque reflue verrà dimensionata per 604 ab/eq. Abitanti equivalenti.

Lo scarico originato dai bagni chimici posti sulle imbarcazioni e dalle acque di sentina sarà immesso nella fognatura pubblica solo dopo specifico trattamento e a seguito del conseguimento dell'autorizzazione rilasciata dalla Provincia di Latina.

## Punto 2

### Osservazione:

*“dallo SIA nella parte in cui si indicano gli impianti presenti nel porto si fa riferimento ad uno scarico di acque oleose senza rilevare particolari impiantistici. Il parere sullo scarico di tali acque dovrà avvenire con le procedure indicate al precedente punto 1)b)”*

### Controdeduzione

Il parere sullo scarico delle acque oleose avverrà previo specifico trattamento ed il provvedimento di autorizzazione verrà richiesto alla Provincia di Latina ai sensi del combinato disposto tra il comma 1 e 7

dell'art.124 del D.Lgs 152/06 e della L.R. 14/99.

Punto 3

Osservazione:

*“per la realizzazione dei due moli saranno realizzate colonne di ghiaia vibro compattate. Nel caso in cui vengano utilizzate fluidi per la realizzazione dei fori necessari alla vibro compattazione dei fondali, è necessario chiarirne le modalità di gestione”*

Controdeduzione

Allo stato attuale della progettazione non si prevede l'uso di fluidi per la realizzazione delle colonne di sabbia.

Punto 4

Osservazione:

*“le acque meteoriche raccolte dalle superfici impermeabilizzate sono recuperate per l'irrigazione delle aree verdi presenti nel porto. Tali acque rientrano nel comma 1 dell'art.113 del DLgs 152/06 per cui non sono soggette a vincoli e prescrizioni di cui alla parte terza del predetto decreto”*

Controdeduzione:

In relazione al punto 4 si conferma quanto sottolineato.

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 Portuale.

*Il Piano Regolatore Portuale è stato approvato in data 7 marzo 2006 con Deliberazione della Giunta Regionale numero 123.*

*L'intervento va ad interessare la parte individuata nel P.R.P come “Verde pubblico” e “Viabilità di servizio” e normata rispettivamente dall' art. 6 comma d) e comma f) e art. 7 sub. 5 delle vigenti N.T.A.*

*-il Piano Regionale dei Trasporti (PRT).*

*Nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), nella sezione dedicata ai porti e al trasporto marittimo, vengono analizzate le criticità della situazione attuale relativamente alle modalità e ai terminali di trasporto.*

*In relazione ai nuovi porti turistici il PRT prevede a Gaeta la realizzazione in località Calegna di un porto turistico per circa 400 posti barca.*

##### Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)

*Tav B: Beni paesaggistici*

*L'area oggetto di intervento ricade in un ambito classificato come costa del mare. In particolare in prossimità del pontile petroli è presente un bene puntuale diffuso (tp 059 – 3120) individuato nell'allegato F3 del PTPR e normato dall'art. 41 delle N.T. e dall'art. 13 comma 3 lett. A) della L.R. 24/98.*

*-Il vincolo idrogeologico*

##### Piano Regolatore del Comune di Gaeta

*Ad oggi l'area interessata dall'intervento risulta normata dalle previsioni del P.R.G. comunale approvato nel 1973 e tuttora vigente.*

*Tale piano prevede un notevole intervento di imbonimento delle aree a mare con sostanziale modifica della linea di costa al fine di creare una zona dedita ad attrezzature portuali.*

*L'area interessata dall'intervento in oggetto compresa tra la sede stradale della via Flacca ed il mare interessa le zone di PRG destinate a “Attrezzature portuali”, “Attrezzature Scolastiche” e “Impianti Sportivi”.*

*-Le varianti puntuali al Piano Regolatore del Comune di Gaeta ad oggi adottate o approvate*

*Variante puntuale: “Piano di riassetto area Cantieristica “Peschiera-Piaia”*

*Nell'area in esame è stata approvata dal Consiglio Comunale di Gaeta, in data 29 dicembre 2011, la variante puntuale: “Piano di riassetto area Cantieristica “Peschiera-Piaia” (adottato in variante al P.R.G. con Del. Commissariale n° 04/C del 18/01/2007 e successiva Delibera Commissariale 33/C del 03/05/2007).*

*-Classificazione acustica*

*In base alla classificazione da normativa l'area in esame ricade in classe VI – aree esclusivamente industriali. Il valore limite di qualità Leq in dB(A) è pari a 70 in orario diurno e 70 in orario notturno.*

*Lo stato attuale è stato dedotto dall'allegata "Valutazione previsionale di clima acustico".*

*Designazione di area sensibile dell'area del Golfo di Gaeta.*

*Denominazione area sensibile: GOLFO DI GAETA*

*La realizzazione di un'area destinata a porto turistico non è in contrasto con la designazione del Golfo di Gaeta quale area sensibile.*

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

*Zonizzazione del progetto*

*Il progetto del porto turistico si articola secondo i comparti di seguito illustrati:*

*- Edifici polifunzionali/commerciali:*

*1) edificio su due livelli (h. m. 8,00) distinti per funzioni:*

*galleria di vendita e bar/ (livello inferiore) (h. m. 4,00)*

*ristorante (livello superiore) (h. m. 4,00)*

*S.U.L.: 2.289,00 mq*

*Cubatura: 9.156,00 mc*

*2) edificio ad un piano (h. m 4,00) destinato al commercio nautico.*

*S.U.L.: 361,50 mq*

*Cubatura: 1.446,00 mc*

*- Uffici amministrativi del porto: unico edificio di un piano fuori terra (h. m 3,30).*

*S.U.L.: 103,50 mq.*

*Cubatura: 341,55 mc*

*- Yachting Club/Ristorante: edificio di due piani fuori terra (h. m. 7,60)*

*bar/ristorante (livello inferiore) (h. m. 4,30)*

*il circolo (livello superiore) (h. m. 3,30)*

*S.U.L.: 917,00 mq*

*Cubatura: 3.649,10 mc*

*- Torre di controllo: unico edificio comprendente: (h. m. 10,10)*

*servizi e sala di attesa (h. m. 3,50)*

*ufficio, (h. m. 3,30)*

*sala operativa di controllo (h. m. 3,30)*

*S.U.L.: 118,85 mq.*

*Cubatura: 398,25 mc*

*- servizi del porto: infermeria, locale ormeggiatori, servizi igienici*

*S.U.L.: 349,45 mq*

*Cubatura: 978,46 mc*

*-Zone del connettivo urbano di interfaccia città porto*

*L'area occupata dal progetto del porto turistico è la lunga fascia di imbonimento che, con i suoi capannoni, caratterizza la visuale verso mare del lungomare Caboto, all'altezza della zona di Calegna. Tale area versa in uno stato di estremo degrado, con costruzioni in muratura vecchie e fatiscenti che si alternano a strutture in lamiera gestite al di fuori di ogni pianificazione unitaria. Il progetto, unitamente al piano Peschiera Piaia, prevede una sostanziale bonifica e riqualificazione del territorio, senza sconvolgerne la natura prevalentemente cantieristica.*

*Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera*

*Dimensionalmente il porto risulta costituito da uno specchio acqueo di mq 130.000,00 circa e con due moli (opere foranee a gettata) quali opere esterne di protezione e delimitazione del bacino portuale. La scelta è stata condizionata dall'esigenza di limitare la riflessione del moto ondoso nelle aree marine prospicienti e da motivi di carattere estetico ed ambientale.*

*La diga di sopraflutto è lunga circa 540 m, ha origine dalle sporgenze sul quale si radica il pontile AGIP e dopo un tratto iniziale rettilineo quasi ortogonale all'esistente linea di costa (sviluppo circa 221 m) descrive un'ampia curva (raggio circa 293 m) e termina dopo aver percorso ulteriori 319 m circa all'altezza della*

*darsena S. Carlo. Le quote dei fondali lungo lo sviluppo della diga variano tra - 6.00 e - 7.50 m s.m., mentre la testata si trova in corrispondenza della batimetrica - 7.00 m s.m. Il molo di sottoflutto ha origine a fianco della darsena S. Carlo, in corrispondenza del campo sportivo, è lungo circa 260 m con direzione pressappoco ortogonale alla linea di riva, la testata è posta su fondali dell'ordine di circa -6.5 m s.m.*

*L'imboccatura portuale, fra le estremità dei due moli, ha una larghezza di circa 50 m, adeguata per la tipologia delle imbarcazioni destinate a frequentare il porto. La rotta di accesso, ortogonale all'imboccatura, è orientata secondo la direzione 220°N, che non interferisce quindi con quella delle navi destinate a frequentare il vicino porto commerciale ed industriale.*

*Presso le testate dei due moli sono radicati due pennelli che delimitano un vero e proprio avamposto, con la funzione di assicurare un primo efficiente ridosso alle imbarcazioni e di accogliere alcuni servizi (rifornimento carburante, accoglienza imbarcazioni in transito) che è opportuno separare dalle restanti aree portuali.*

*I pontili destinati all'attracco delle imbarcazioni sono radicati ai due moli principali e consentono rispettivamente la ricezione di 273 barche per il molo di sopraflutto e di 126 barche per quello di sottoflutto per un totale di 399 posti barca dei quali il 10% (40 posti barca) destinati alle imbarcazioni in transito, con un "mixing" che emerge chiaramente dalle planimetrie allegate al progetto e che privilegia la categoria delle barche "medie" (intorno ai 12 m di lunghezza).*

*-Eventuali cumuli con altri progetti*

*A nord dell'area occupata dai cantieri è localizzato il progetto proposto dall'Autorità Portuale che modifica la viabilità lungo la S.S. Flacca nel tratto compreso tra l'ingresso al Porto Commerciale e la chiesa di S. Carlo, attraverso la creazione di due rotonde e relativi sottopassi. Il progetto è teso a razionalizzare due nodi rilevanti per il regolare scorrimento del traffico lungo la litoranea, in particolare in prossimità della Darsena di San Carlo la rotatoria a raso ed il relativo sottopasso, consentono lo snellimento del traffico cittadino nella zona interessata direttamente dalla costruzione dei nuovi moli turistici con creazione di una viabilità di servizio che, conformemente alla viabilità pubblica di piano, si innesta in coincidenza del Molo di sottoflutto.*

*Proseguendo verso nord si incontra l'area occupata dai Cantieri Navali ex Italcraft. Dal Pontile Petroli in direzione sud si incontra il Porto Peschereccio, e a seguire la Base Nautica "Flavio Gioia" la quale, con istanza ex D.P.R. n° 509/97 ha fatto richiesta di ampliamento dello specchio acqueo in concessione, al fine di potenziare la propria capacità ricettiva*

#### QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

##### Acque costiere

*Dalle risultanze del Piano Regionale di Tutela delle Acque, ad oggi le acque marine del golfo di Gaeta, con un TRIX variabile da 4 a 5; sono caratterizzate da occasionali intorbidimenti, occasionali anomalie colorazioni, occasionali ipossie nelle acque bentiche. Esse presentano pertanto uno stato ambientale BUONO.*

*L'attuazione del progetto in esame non provocherà alterazioni dello stato di conservazione delle acque costiere in quanto:*

*per la fase di cantiere sono state previste le adeguate misure di raccolta e contenimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio;*

*per la fase di esercizio, il porto sarà dotato di sistemi di raccolta e smaltimento dei rifiuti nonché di tutti gli impianti richiesti dalle vigenti normative in materia*

##### Atmosfera

*Dal monitoraggio ambientale con mezzo mobile eseguito nel periodo compreso tra il 2 ed il 23 dicembre 2010 e riportato in allegato, sono stati ricavati i valori di CO, NOx, SO2 O3, PM10, PM 2.5, benzene, riscontrati presso il Lungomare Caboto all'altezza del n°25. Come si vede i valori sono fortemente al di sotto dei limiti di legge; pertanto le indagini in sito confermano per Gaeta un basso rischio di superamento dei limiti di legge. Partendo dai dati ricavati dal monitoraggio ambientale ed aggiornandoli mediante gli aumenti determinati dalla realizzazione del porto turistico è stato eseguito un modello di simulazione allo scopo di determinare gli effetti indotti nei confronti della componente ambiente "atmosfera", in corrispondenza dell'ambito territoriale interessato dalla realizzazione dell'intervento proposto e riportato nel "quadro ambientale aria e clima" in allegato. Gli inquinanti simulati sono il CO, l'NO2 il PM10*

I valori delle concentrazioni attribuibili alle sorgenti inquinanti associate al progetto nello scenario post operam rientrano ampiamente nei limiti di legge; l'incidenza percentuale del contributo inquinante associabile al progetto risulta trascurabile rispetto allo stato qualitativo "ante operam".

#### Rumori e vibrazioni

Nell'intorno dell'area di progetto le fonti di rumore sono fondamentalmente dovute alla presenza dei cantieri e della strada di scorrimento urbano Lungomare Caboto che affianca tutta la costa; l'area dell'entroterra è attualmente occupata da unità residenziali e commerciali. Lo stato attuale può essere dedotto dall'analisi del clima acustico effettuata nei giorni dal 2 dicembre al 16 dicembre 2010 sia in periodo diurno che in periodo notturno, e riportate nell'allegata "Valutazione previsionale di clima acustico". In tali periodi di osservazione, sono state effettuate misurazioni su un totale di 15 stazioni, in fasce orarie caratteristiche e rappresentative del clima acustico generale dell'area.

Le misure fonometriche effettuate testimoniano che i livelli di rumorosità presenti sul Lungomare Caboto all'altezza del n°25 sono pari a 59.00 dB(A) periodo diurno e 52.50 dB(A) in periodo notturno, mentre i livelli di rumorosità attualmente presenti sulla S.S.213 Flacca nel tratto di fronte al Porto commerciale variano da 73.50 dB(A) a 76.00 dB(A) e quelli a cui attualmente è sottoposta via Maresca variano da 74.50 dB(A) a 76.50 dB(A).

I valori sopra riportati, presi come base per la definizione del clima acustico attuale, testimoniano in corrispondenza dei recettori individuati valori estremamente elevati, prossimi ai valori limite di emissione imposti dal D.P.C.M. 14/11/97 per le Aree esclusivamente industriali. Il traffico veicolare sul lungomare è certo il responsabile quasi esclusivo di tale clima acustico. In relazione all'individuazione nell'area di Calegna di un porto turistico, facendo riferimento all'allegata "Valutazione previsionale di clima acustico" e confrontando lo scenario di progetto in simulazione, si evince in maniera evidente che in generale le opere ed i nuovi assetti funzionali previsti dal progetto non apportano impatti acustici significativi ai recettori scelti e quindi all'ambiente urbano affacciato sul water-front.

#### Vegetazione

La vegetazione tipica è costituita da specie botaniche appartenenti alla macchia mediterranea (cupulifere, elementi termofili, capparidacee, rosacee, lauracee, arialacee, euforbiacee) e per pochi tratti alla pineta. A tal proposito è stato riportato in allegato lo "Studio dei fattori e delle componenti vegetazionali" inerenti l'area di realizzazione del porto.

#### Salute pubblica

Tuttavia le funzioni previste, se gestite in qualità e nel rispetto delle vigenti normative di sicurezza non potranno essere causa di incidenti in percentuale superiore a quella legata alla attuale situazione.

#### Rete stradale

La rete viaria si articola sui seguenti elementi: la S.S. n. 7 (Appia), La S.S. n. 7 quater, La S.S. n. 213 (Flacca), La Formia-Cassino. In previsione, oltre all'adeguamento dell'Appia nel tratto Formia-Terracina ed al completamento dei lavori nel tratto Sud della stessa strada nei pressi del fiume Garigliano, sono previste la costruzione di una variante della Flacca che, da località Venticinqueponti (via Appia, nei pressi della stazione FS di Itri), raggiunge la Piana di S. Agostino, deviando quindi il traffico extraurbano al di fuori dell'abitato di Gaeta e la costruzione di nuovi collegamenti con la valle del Liri (Frosinone e Cassino).

#### Rete ferroviaria

L'area in esame è servita principalmente dalla linea ferroviaria Formia-Gaeta. Tale linea è connessa alla linea interregionale Roma-Napoli che permette il collegamento con il circuito nazionale.

#### Rete navale

Gli attracchi esistenti nel tratto di costa da Punta Stendardo all'area di intervento sono:

il porticciolo di S. Maria, riservato prevalentemente al ricovero dei natanti della Guardia di Finanza e di qualche imbarcazione da diporto;

la banchina di Caboto, in pieno centro storico;

il molo S. Antonio adibito a scalo militare NATO;

il Porto Turistico "Flavio Gioia";

il piccolo "Porto Salvo", utilizzato da sempre per le barche da pesca, ma insufficiente per tale funzione;

il pontile petrolifero AGIP, già collegato, mediante condotta sottomarina, ad un campo boe ora rimosso e mediante tubazioni interrate, al deposito in esercizio;

la Darsena "San Carlo";

*il molo commerciale Salvo D'Acquisto;*

Uso del suolo

*Nelle aree immediatamente confinanti si riscontra la presenza di un tessuto urbano discontinuo caratterizzato dalle zone di recente espansione residenziale. Tali aree costituiscono una fascia pressoché parallela alla linea di costa del Golfo.*

Attività socio economiche

*L'attuazione del progetto potrà sicuramente indurre un aumento della popolazione locale legato all'aumento della disponibilità di lavoro in funzione dei nuovi servizi offerti.*

**IDENTIFICAZIONE E SELEZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI.**

COMPONENTI AMBIENTALI		IMPATTI POTENZIALI	FASE GENERATRICE	DURATA	INTENSITÀ
Acque superficiali	1	Rischio di intorbidimento delle acque superficiali	C	T	M
	2	Rischio di inquinamento acque per sversamento accidentale di inquinanti	E	T	M
Suolo e sottosuolo	3	Alterazione della permeabilità per trasformazione della copertura vegetale	C+E	P	TR
	4	Modifica dell'assetto geomeccanico	C	P	TR
Atmosfera	5	Inquinamento polveri	C+E	T	TR
	6	Inquinamento atmosferico per emissioni gas di scarico	C+E	P	M
Rumore	7	Produzione di fonoinquinamento	C + E	T/P	M
Vegetazione	8	Sottrazione di vegetazione	C+E	P	TR
	9	Alterazione della composizione e struttura delle comunità vegetali	C+E	P	TR
	10	Danno alla vegetazione per inquinamento dell'aria da gas di scarico	C+E	P	TR
Fauna	11	Rischio di danno alla fauna per intorbidimento delle acque	C	T	M
	12	Rischio di danno alla fauna per inquinamento acque in caso di sversamento inquinanti	E	T	M
Salute pubblica	13	Danno alla salute per inquinamento da polveri	C	T	M
	14	Danno alla salute per produzione di fonoinquinamento	C	T	M
	15	Danno alla salute per inquinamento atmosferico per emissioni gas di scarico	E	P	M
	16	Rischio di danno alla salute per inquinamento acque in caso di sversamento inquinanti	E	T	M
Paesaggio	17	Alterazione del valore paesaggistico di elementi naturalistici ed insediativi	E+C	P	M
	18	Alterazione della percezione del paesaggio	E+C	P	N
	19	Creazione di nuove fruizioni paesaggistiche	E	P	M
Patrimonio storico, artistico, archeologico	20	Rischio di danneggiamento di elementi archeologici per movimentazione terre	C	P	M
Uso reale del suolo	21	Interferenza con linee infrastrutturali tecnologiche e di collegamento	C+E	T/P	M
Uso previsto del suolo	22	Interferenza con le previsioni degli strumenti urbanistici comunali	C	T	TR

*Sulla base di quanto sopra esposto vengono di seguito analizzati i criteri di contenimento degli impatti potenziali adottati nell'ambito dell'intervento.*

*I criteri di contenimento costituiscono uno degli elementi da analizzare nella definizione delle azioni di compensazione degli impatti.*

*Oltre alle misure di mitigazione sono state previste adeguate compensazioni volte a bilanciare gli effetti ambientali residui, non eliminabili attraverso l'attuazione delle misure di mitigazione, ossia quelle relative alla percezione del paesaggio.*

*In particolare le compensazioni attuate sono:*

*creazione di spazi verdi;*

*piantumazioni secondo le indicazioni di cui allo studio vegetazionale;*

*eventuale piantumazione nell'Area dei Cappuccini o nell'ambito delle nuove disposizioni del Piano di Recupero Peschiera Piaia;*

*realizzazione di percorsi pedonali pubblici sui moli tali da rendere fruibile una porzione di territorio attualmente compromessa dalla rilevante presenza dei cantieri navali esistenti.*

*Alla luce delle considerazioni sopra esposte si conclude affermando che il progetto di cui alla presente valutazione:*

*risulta coerente con le disposizioni dei piani vigenti;*

*è compatibile con un disciplinato e responsabile uso delle risorse;*

*genera criticità ambientali individuabili, controllabili e mitigabili;*

*non genera rischi per la salute umana o per l'ambiente né particolari rischi per le caratteristiche naturali dell'area e per il patrimonio culturale;*  
*non genera rischi di superamento dei livelli di qualità ambientale.*

TENUTO CONTO dei pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria:

- del parere della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Difesa del Suolo, prot. 129071 del 04/04/2013;
- del parere della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici, nota prot. n°405830-2012 del 16/01/2013;

CONSIDERATO CHE L'intervento in esame riguarda la realizzazione di opere marittime atte a creare un bacino protetto nel Comune di Gaeta, lungo il tratto di costa in località Calegna di fronte alla zona del Peschiera Piaia;

CONSIDERATO CHE il presente progetto è stato presentato ai sensi del D.P.R. 509/97 e a seguito di istanze pervenute per la realizzazione di un porto turistico in località Peschiera-Piaia in Gaeta, l'Amministrazione Comunale indiceva ai sensi del D.P.R. 509/97 una Conferenza di Servizi, per la valutazione comparata delle proposte progettuali delle imprese concorrenti.

La prima seduta della Conferenza si teneva in data 24/07/2000 e a seguito dell'iter istruttorio dei progetti e degli approfondimenti, con provvedimento del Dirigente del VII Settore in atti prot. 48726 del 14.12.2004 veniva dichiarata la conclusione del procedimento avviato ai sensi dell'art. 5 del DPR 509/1997 con il citato provvedimento la proposta presentata dalla ditta "Marina di Gaeta S.r.l." è stata ammessa alla successiva fase della procedura di cui all'art. 6 del DPR 509/1997.

L'individuazione veniva confermata dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali anche ai sensi dell'art. 5 comma 9 del DPR 509/97 e per effetto della selezione effettuata, la "Marina di Gaeta S.r.l." provvedeva a trasmettere all'Amministrazione Comunale il progetto definitivo del porto turistico. Tale progetto veniva acquisito in atti con prot. 21628 del 06.06.2005, e successivamente aggiornato con progetto prot. 31345 del 09.08.05.

In data 20/11/2009 la Società "Marina di Gaeta S.r.l." con nota prot. 50260 confermava le scelte progettuali del progetto preliminare.

PREMESSO che a seguito di specifico quesito formulato dall'Amministrazione Comunale di Gaeta, giusta nota prot.n°8462 del 18/02/2010, la competente Direzione Regionale ha comunicato la necessità di sottoporre l'opera a verifica di assoggettabilità a VAS;

CONSIDERATO che la Variante al PRG del Comune di Gaeta per il Porto Turistico in località Calegna è stata sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.12 del Dlgs n°152/2006, con prot. 171200 del 20/04/2011 è stato emesso il provvedimento di verifica assoggettando il piano alla valutazione di cui agli articoli 13 a 18 del Decreto;

CONSIDERATO che il Comune di Gaeta con prot. n.38933 del 28 luglio 2011 acquisita con prot.350078 del 04/08/2011 ha presentato istanza di Valutazione Ambientale Strategica e il parere motivato positivo con prescrizioni determinazione n°A05285 del 04/06/2012;

CONSIDERATO che alla luce di quanto emerso dalla Valutazione Ambientale Strategica, ricalcando le impostazioni del progetto preliminare ed accogliendo al contempo le prescrizioni della Conferenza di Servizi consultiva tenutasi in data 07/07/2008, si è provveduto a redigere il progetto definitivo;

CONSIDERATO che il nuovo porto va ad inserirsi in località Calegna, in un'area nella quale è ubicata la Darsena S. Carlo e la zona del Peschiera Piaia. Tale area è delimitata a Nord dall'attuale Porto Commerciale, a Sud dall'ex pontile "Petroli" in prossimità del porto pescatori denominato porto Salvo e ad Ovest dalla Via Lungomare G. Caboto;

VALUTATO altresì che il progetto propone comunque un'importante razionalizzazione della realtà cantieristica esistente e permette comunque di riqualificare le darsene esistenti prevedendo anche un miglioramento dei servizi, oltre che una riqualificazione ambientale ed architettonico di tutto il tratto costiero del Peschiera Piaia, attualmente in uno stato di completo abbandono;

VALUTATO che dal punto di vista socioeconomico non si possono trascurare le ripercussioni indirette che l'attuazione del progetto potrebbe avere anche a livello sovracomunale, quali ad esempio l'aumento della disponibilità di lavoro generato dal bacino di utenza del porto, tutti aspetti che avvalorano la proposta progettuale in oggetto;

VALUTATO che il traffico legato alla realizzazione del riassetto conseguente al Porto, non muta sostanzialmente la situazione di traffico attuale trattandosi di una riorganizzazione più razionale di un contesto già esistente ed operante nella medesima località in cui è attualmente insediato;

CONSIDERATO che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui l'Ing. Franco Portoghesi ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio ai sensi del DPR 28 dicembre 2000 n. 445, 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 dal D.Lgs. 152/06 così come modificato dal DLgs 4/08;

### **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:

- 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
- Preliminarmente alla fase realizzativa delle opere la proponente dovrà elaborare in forma esecutiva:
  - elaborazione di un piano di sicurezza relativo alla fase di realizzazione e di esercizio dell'opera (incendio, sversamenti accidentali, collisioni ecc.);
  - un piano per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali in fase di costruzione con individuazione dei siti e delle modalità di intervento;
  - le infrastrutture di accesso e di sosta dovranno assicurare una gerarchizzazione dei flussi evitando la commistione di traffico urbano, extraurbano e di accesso al porto;
- 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.

- 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);
- Dovrà essere eseguito uno studio acustico che consenta di definire puntualmente gli interventi antirumore (es. pavimentazione drenante-antirumore) che dovranno essere adottati sulla viabilità di progetto al fine di rispettare, anche nelle fasce orarie di punta, i limiti massimi assunti nello SIA ovvero i limiti indicati dalla tabella D del DPCM 14.11.97, a tal fine si raccomanda l'Amministrazione Comunale di dotarsi di una classificazione acustica del territorio che potrà essere idoneo supporto per la definizione degli interventi di cui trattasi;
- Per la realizzazione della struttura di mantellata sia prescelta la soluzione dell'utilizzazione dei massi di origine naturale provenienti da cava;
- 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 rinnovabili;
- Dovrà essere realizzato un sistema di protezione delle acque che consideri:
  - 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.
  - le modalità di circolazione e ricambio delle acque interne e della pulizia al fine di evitare ristagni e presenza di rifiuti solidi galleggianti;
- Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
  - 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;
  - dovranno essere adottate pavimentazioni impermeabili oppure in alternativa la parte sottostante la pavimentazione superficiale di progetto, se prevista di tipo permeabile, dovrà essere impermeabilizzata;
  - 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 lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;
  - le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;
  - la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;
  - 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;

- 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.).
- 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 che, se a maturità producono frutti, per il loro peso e consistenza non costituiscono minaccia all'incolumità delle persone;
  - 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.
- 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.  
Particolare attenzione in fase progettuale dovrà essere posta per l'utilizzo ottimale dei fattori di condizionamento ambientale esterni e per gli obiettivi di risparmio delle risorse idriche.  
Il progetto dovrà utilizzare tecnologie edilizie sostenibili e preferibilmente materiali di qualità certificata eco-compatibile e materiali naturali, ai sensi dell'art.8 della legge regionale n.6/2008, con un'attenzione particolare all'utilizzo di materiali riciclati e riciclabili, e dovrà essere redatto con riferimento alla metodologia del Life Cycle Assessment (LCA) con l'obiettivo di valutare gli impatti ambientali associati alle varie fasi del ciclo di vita di un prodotto.  
Il progetto dovrà privilegiare le tipologie edilizie e i materiali tradizionali, sulla base di quanto disposto dall'art.6 della legge regionale n. 6/2008.
- Con riguardo alla morfodinamica della linea di riva, è necessario che il soggetto proponente, ai sensi dell'art. 28 del D.lgs n.152/2006 e smi, durante la realizzazione delle nuove opere ed in fase di esercizio realizzi un monitoraggio delle spiagge adiacenti, ma da estendersi anche oltre laddove si ritenga necessario, al fine di verificare l'evoluzione di fondali e linea di riva, e definire eventuali interventi di mitigazione;
- Il Proponente dovrà provvedere ad un monitoraggio con cadenza annuale sullo stato dell'ambiente del porto, attraverso l'utilizzo di dati accertati e di un sistema di indicatori ambientali, evidenziando in modo sistematico le attività e i servizi sviluppati nel centro 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;
- Per quanto riguarda la realizzazione di nuove strutture disposte sul molo di sopraflutto ((TAV. Planimetria di Zonizzazione n° 24, Negozi del Porto, YACHTING CLUB), al fine di garantire la fruizione delle visuali verso mare e dal mare, dovranno essere delocalizzate;
- Per quanto riguarda il molo di sottoflutto (TAV. Planimetria di Zonizzazione n° 24) dovrà essere garantito un percorso pedonale e un arredo vegetazionale e saranno consentiti solo i servizi per il porto;
- Il Proponente dovrà osservare le disposizioni contenute nella Deliberazione della Giunta Regionale 19 febbraio 2010 n°116-Designazioni dell'area sensibile del Golfo di Gaeta e dei

bacini drenanti ad essa afferenti ai sensi della Direttiva 91/271/CEE del 21 maggio 1991 e del decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152;

- Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni presenti nei pareri di seguito riportati e allegati al presente atto:
  - Parere prot.n° del Regione Lazio, Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali prot.n° 129071 del 04/04/2013;
  - Parere prot.n°405830-2012 del 16/01/2013 della Regione Lazio, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale FR-LT-RI-VT.

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

Arch. Monica Angele  
09/04/13

Il Responsabile del Procedimento  
**Arch. Paola Pelone**

Il Dirigente dell'Area  
**Dott. Paolo Menna**