



REGIONE  
LAZIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE  
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E  
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Prot. n. 510075

Roma 23 NOV. 2012

PROVINCIA DI LATINA	
Al Dirigente del Settore <i>Viabilità</i>	
AR RI VO	27 NOV. 2012
Il Segretario Generale —	

PROVINCIA DI LATINA  
Ente: ENTE AOO: AOO  
Prot: (A) 2012/0084043 del 28/11/12  
Class: 04



Provincia di Latina  
Settore Viabilità  
nesso a mezzo FAX 0773.401.333

Regione Lazio  
Direzione Regionale Trasporti  
Area Porti  
nesso a mezzo FAX 06.510779267

Oggetto: Progetto Porto Canale Rio Martino.

Proposta di adeguamento tecnico funzionale al progetto definitivo generale.

Risposta al quesito di applicabilità per le opere ed interventi contemplati dalla proposta di adeguamento-tecnico in oggetto, delle procedure di verifica e/o valutazione d'incidenza e/o d'impatto ambientale.

In riferimento alla nota di codesta Amministrazione prot.n°56350 del 21/08/2012, si comunica quanto segue.

Vista la nota del 18 luglio 2012 acquisita il 29 agosto 2012 con la quale la Provincia di Latina convocava una Conferenza dei Servizi per l'approvazione dell'Adeguamento tecnico funzionale al progetto definitivo generale approvato con accordo di programma del 21/09/2009;

Vista la nota del 08 agosto del 2012 prot.n° 55084 acquisita con nota del 367176 del 27 agosto 2012 con la quale la Provincia di Latina trasmetteva la determina di approvazione del verbale di prima riunione del 31 luglio 2012;

Premesso che dalla nota sopracitata si prende atto che con deliberazione di Giunta Provinciale n°82 del 26 luglio 2012 veniva approvato il progetto di adeguamento tecnico funzionale al Progetto Definitivo Generale approvato con l'Accordo di Programma del 21/09/2009;

Premesso che con convenzione tra la Regione Lazio e la Provincia di Latina veniva sottoscritto l'accordo regolante il finanziamento per assicurare la realizzazione dello Studio e del Progetto Porto Canale Rio Martino in base alla DGR 2406/1190;

Premesso che con verbale del 28/04/1999 veniva avviato il procedimento approvativo del Progetto porto Canale Rio Martino con apertura della Conferenza dei Servizi per l'acquisizione dei pareri di competenza;

Premesso che con deliberazione di Giunta Provinciale n°172 del 02/08/2001 veniva approvato il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale inerente la realizzazione dell'intervento del Porto Canale Rio Martino deliberando altresì di procedere all'avvio della procedura per la valutazione d'impatto ambientale;

ASSESSORATO AMBIENTE E  
SVILUPPO SOSTENIBILE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO

VIALE DEL TINTORETTO, 432  
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9256  
FAX +39.06.51077.9263  
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

Premesso che con nota prot. n°223/45/2A/04 del 27 dicembre 2004 l'Area VIA si è espressa in merito alla pronuncia di compatibilità ambientale e pronuncia di valutazione d'incidenza con parere interlocutorio con prescrizioni, su progetto Porto Canale di Rio Martino e che con nota D2/2A/04/048112 del 30 marzo 2005 l'Area VIA verifica l'ottemperanza alle prescrizioni.

Considerato che la Provincia di Latina ha dato attuazione alla realizzazione del primo stralcio di lavori al fine di assicurare la messa in sicurezza del tratto di sbocco a mare del canale, ormai indifferibili tenuto conto del progredire dei fenomeni del cedimento strutturale dei moli rettilinei, come documentato dalle ordinanze emesse dall'Autorità Marittima.

Considerata la proposta di adeguamento tecnico funzionale al progetto definito che come riportato nella relazione, i nuovi interventi propongono la revisione tecnica strutturale delle opere e delle lavorazioni al fine di poter eseguire:

- Il completamento e la messa in sicurezza e riqualificazione del tratto di sbocco a mare e contestuale riqualificazione delle limitrofe aree a terra;
- La realizzazione delle infrastrutture di servizio necessarie per il perseguimento dei moderni standard di qualità e sicurezza per la navigazione;
- La riqualificazione delle strutture di sostegno e di rivestimento delle sponde del canale indispensabili per il dragaggio e la regolarizzazione dei fondali;
- L'adeguamento delle infrastrutture stradali esistenti ai moderni standard di sicurezza imposti dal codice della strada per la pubblica incolumità.

Gli interventi di seguito riportati sono elencati procedendo dallo sbocco a mare lungo il canale:

1. Testate monolitiche, a parete verticale, per il completamento degli obiettivi di messa in sicurezza dell'imboccatura delimitata da moli foranei;
2. Darsena di alaggio per travel-lift nella zona avamposto al margine del piazzale di ponente (lato Latina);
3. Ripristino del cordone dunale, con tecniche di ingegneria naturalistica, al margine delle nuove strutture di sbocco a mare lato Sabaudia;
4. Riqualificazione del piazzale di ponente esistente con realizzazione di pavimentazione ecologica e piantumazione di specie vegetali autoctone lungo le nuove strutture di sbocco a mare lato Latina;
5. Rotatoria per la messa in sicurezza dello svincolo di immissione del piazzale di ponente sulla strada litoranea;
6. Banchina su pali per l'ormeggio di imbarcazioni di servizio lungo la sponda del piazzale di ponente nella zona di confluenza dell'emissario del lago di Fogliano;
7. Banchina di bunkeraggio (distribuzione carburanti e raccolta olii esausti e acque di sentina), riposizionamento del tratto di sbocco a mare nel tratto a mare immediatamente a monte della confluenza dell'emissario del lago di Fogliano (in prossimità dell'ormeggio dei VV.FF.);
8. Scivolo di alaggio lungo la sponda a monte della confluenza dell'emissario del lago Monaci con ottimizzazione piano altimetrica per consentire l'accesso a portatori di handicap e realizzazione delle pavimentazioni di manovra e sosta con tecniche ecocompatibili;
9. Riqualificazione della banchina Mussolini (detta anche del 'porto di Borgo Grappa') con manutenzione straordinaria degli elementi di ormeggio per le imbarcazioni della pesca e la realizzazione di pavimentazione ecologica del piazzale retrostante;
10. Realizzazione di un'area umida (wet and) con tecniche di ingegneria naturalistica finalizzate anche alla fitodepurazione delle acque (fase di esecuzione connessa alle attività di trattamento e selezione del materiale dragato dal canale);

11. Dragaggio del canale sino a quota -3,0m s.l.m. dalle confluenze degli emissari dei laghi Fogliano e Monaci sino alla struttura sommersa (botte a sifone) di collegamento dei suddetti laghi;
12. Dragaggio del canale sino a quota -2,0 m s.l.m. dalla suddetta botte a sifone sino alla griglia del ponte della Fossella;
13. Manutenzione straordinaria delle sponde del canale tramite la realizzazione di strutture di sostegno sommerse ed il rivestimento delle sponde, sino alla quota +1,0m s.l.m., con tecniche di ingegneria naturalistica.

Visto che a seguito delle riunioni tecniche del 05 settembre 2012 e del 17 settembre 2012, tenutesi presso l'Area VIA/VAS, la Provincia di Latina ha trasmesso con nota del 18 settembre 2012 prot.n°62588 acquisita con nota 407119 del 24 settembre 2012, la documentazione integrativa, aggiornata sulla base delle osservazioni derivate:

- Nota esplicativa
- Elab.001.inquadramento generale, selezione dei nuovi interventi
- Elab.004.sistemazione aree sbocco a mare, planimetria
- Elab.008.sistemazioni spondali e rilevati arginali, planimetria e sezioni trasversali

Visto che dalla documentazione si evince che l'assetto plano-altimetrico d'insieme del porto Canale di Rio Martino dallo sbocco a mare sino alla briglia della Fossella è rimasto immutato, confermando il piano di ormeggio delle imbarcazioni e il numero delle imbarcazioni e la quantità e l'ubicazione dei pontili galleggianti.

Visto che tali interventi assicurano il rispetto dei requisiti di stabilità delle sponde del canale secondo le nuove disposizioni normative, aggiornando la geometria e la tipologia strutturale dei relativi elementi di sostegno, indispensabili anche per il dragaggio e la regolarizzazione dei fondali.

Visto che tali interventi assicurano la sicurezza alla navigazione, la riqualificazione e la manutenzione straordinaria degli elementi di ormeggio della banchina storica, contemplando anche la sistemazione del piazzale retrostante.

Considerato che l'adeguamento delle infrastrutture stradali esistenti agli standard di sicurezza imposti dal codice della strada ma anche al fine di assicurare il collegamento con un bus navetta al parcheggio esistente all'interno del centro urbano di Borgo Grappa, già contemplato nel parere di compatibilità ambientale relativo al PDG 2005.

Preso atto delle relazioni tecniche del 13 novembre 2012 della Regione Lazio, Direzione Ambiente, Area Conservazione Natura e Foreste.

Le opere contemplate dall'adeguamento sono state estratte dalla relazione allegata al progetto e sinteticamente descritte e riportate di seguito:

1. Testate monolitiche a parete verticale

Si tratta di due nuove strutture a pareti verticali da realizzare in corrispondenza delle testate di estremità dei due nuovi moli foranei, costituita da scogliere in massi naturali che delimitano lo sbocco a mare del canale di Rio Martino. Questi due elementi consentono di migliorare ulteriormente le condizioni di sicurezza alla navigazione e nel contempo consentono una maggior funzionalità. Tali opere non alterano l'assetto plano altimetrico, rispondendo alle esigenze di adeguamento funzionale e tecnologico, con caratteristiche qualitative e quantitative dei materiali e delle tecniche costruttive tali da non contrastare con le esigenze di gestione e conservazione del sito.

Tale intervento risulta quindi essere una riqualificazione funzionale, rimanendo valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale.

2. Scalo alaggio per trave -lift

ASSESSORATO AMBIENTE E  
SVILUPPO SOSTENIBILE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO  
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

VIALE DEL TINTORETTO, 432  
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9356  
FAX +39.06.51077.9263  
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

La realizzazione di questo nuovo scalo di alaggio è stata introdotta per rispondere alle esigenze avanzate dal settore dell'industria nautica. La realizzazione comporterebbe in fase esecutiva lo smantellamento del tratto di radicamento della scogliera in massi lapidei del molo foraneo di ponente ma in fase di esercizio una diversa fruizione del porto canale e quindi una diversa destinazione d'uso, rispetto al progetto definitivo redatto nel 2005.

Sulla base delle risultanze delle riunioni sopracitate, la Provincia di Latina elidre dall'adeguamento lo scalo di alaggio, impegnandosi ad aggiornare gli elaborati tecnici per la Conferenza dei Servizi.

### 3. Ripristino del cordone dunale lato Sabaudia

Si tratta di un intervento già previsto nel progetto definitivo del 2005 che è stato ripreso aggiornandolo, rispetto all'originario dimensionamento preliminare, il computo metrico sulla base di un maggiore livello di dettaglio esplicitato in funzione delle tecniche di ingegneria naturalistiche da seguire anche considerazione di un possibile riutilizzo del materiale proveniente dalle operazioni di dragaggio del canale. In sede di valutazione ambientale tale intervento era stato inquadrato tra le misure di compensazione e sulla base degli elementi qualitativi e quantitativi esposti nella relazione, risulta rispondere alle esigenze di gestione del sito.

Pertanto per tale intervento rimane valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale.

### 4. Riqualficazione del piazzale di ponente (lato Latina)

È un intervento già previsto nel progetto definitivo del 2005 ma con una revisione del progetto riguardante la riqualficazione del piazzale comunque compatibile con il progetto definitivo-2005.

L'intervento di riqualficazione del piazzale di ponente è strettamente correlato alla realizzazione della rotatoria di immissione con la strada litoranea.

L'intervento ricalca la stessa estensione superficiale contemplata dal PDG-2005 prevedendo:

- la realizzazione di una pavimentazione ecologica
- la sistemazione a verde per uno sviluppo di circa 1000mq di una fascia al margine delle sponde ad integrazione dei tratti interessati dalle tamerici
- la realizzazione della rotatoria di immissione alla strada litoranea.

L'intervento può essere considerato migliorativo rispetto alle incidenze e agli impatti valutati per la configurazione prevista perché riduce le opere e le relative attività antropiche e al contempo introduce elementi di minimizzazione ambientale.

Pertanto per tale intervento rimane valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale.

### 5. Rotatoria stradale in corrispondenza del piazzale di ponente (lato Latina)

Questo intervento seppure non rappresentato negli elaborati del PDG-2005, risponde alle esigenze di pubblica incolumità. La realizzazione della rotatoria di immissione dal piazzale di ponente sulla strada litoranea ben si integra con l'intervento di riqualficazione dello stesso piazzale, rispetta l'assetto plano altimetrico d'insieme originario del PDG 2005 e non comporta sostanziali variazioni dell'attuale tracciato.

Pertanto per tale intervento rimane valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale.

### 6. Banchina di ormeggio delle imbarcazioni di servizio

Si tratta di un nuovo elemento non contemplato dal PDG 2005. Tenuto conto della sua ubicazione al margine di piazzale di ponente nella stesura dell'ADF 2012 si era riscontrato un possibile utilizzo di questa banchina per l'ormeggio di una motorave per il collegamento turistico con le isole pontine.

La realizzazione dell'intervento quindi non si pone come una riqualficazione tecnico-funzionale ma come per il punto 2, andrebbe a rappresentare una diversa fruizione del porto canale

e quindi una diversa destinazione d'uso, rispetto al progetto definitivo redatto nel 2005. Pertanto non può rimanere valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale rilasciata.

7. Banchina per bunkeraggio (rifornimento carburanti e raccolta oli esausti e acque di sentina)

Il PDG 2005 contemplava la realizzazione del distributore carburanti ma lo collocava in destra idraulica del tratto di sbocco a mare nella zona mediana del piazzale con ripercussioni negative per la sicurezza per la navigazione e per le interferenze con le altre destinazioni del piazzale.

Rispetta l'assetto piano altimetrico d'insieme dell'originario PDG 2005. Rispondendo alle esigenze di manutenzione straordinaria delle sponde del canale da attuare con tecniche e tipologie strutturali adeguati alle normative vigenti.

Pertanto per tale intervento rimane valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale.

8. Scivolo di alaggio delle imbarcazioni

Per questo intervento già previsto dal PDG 2005 si è confermata l'ubicazione in sponda sinistra, aggiornando il computo metrico estimativo a seguito dell'ottimizzazione della conformazione piano altimetrica condotta sulla base del dimensionamento preliminare delle opere. La conformazione d'insieme conferma l'ubicazione e l'estensione prevista dal PDG 2005 e si compone oltre che dalla struttura dello scivolo di alaggio, di una rampa con relativo pontile galleggiante per consentire l'imbarco e lo sbarco di portatori di handicap. Rientra tra gli interventi di adeguamento tecnologico conformi ai moderni standard e sicurezza della navigazione ed è anche conforme anche alle disposizioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Pertanto per tale intervento rimane valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale.

9. Opere di stabilizzazione e riqualificazione delle sponde del canale

Nell'ambito dell'ATF 2012 oggettive esigenze tecniche di stabilità e le difficoltà di cantierizzazione delle suddette strutture di contenimento hanno imposto una rimodulazione della tipologia strutturale nonché della conformazione della sezione tipo con conseguente adeguamento tecnico ed economico dell'intervento.

Tenuto conto delle caratteristiche geotecniche dei terreni, si è riscontrata la necessità oggettiva di infiggere questa struttura di sostegno delle sponde almeno sino a -12.00m s.l.m. Nella definizione dell'elemento strutturale che deve costituire il palancolato di rivestimento e sostegno delle sponde, sulla base di dati oggettivi reperiti presso i produttori ed i fornitori di materiale ligneo per le costruzioni idrauliche e marittime si è riscontrata l'impossibilità tecnica ed economica di poter adottare una tipologia in legno prevista dal PDG 2005. E stata quindi condotta una verifica sulle possibili alternative strutturali optando infine per le palancole metalliche che consentono di minimizzare gli effetti negativi sull'ambiente.

Lungo la sponda in destra idraulica (lato Latina) le caratteristiche qualitative e quantitative dei materiali e le tecniche costruttive previsti per la realizzazione di quest'opera sono pienamente compatibili e ben si integrano con l'ambiente antropizzato in particolare con le strutture e con le esigenze funzionali dei preesistenti 4 pontili galleggianti di ormeggio e della retrostante strada comunale. Lungo la sponda in sinistra idraulica (lato Sabaudia), l'intervento attuato per i tratti ove è previsto il posizionamento di 3 pontili di galleggianti di ormeggio può essere opportunamente calibrato nei dettagli costruttivi al fine di costituire un sicuro elemento di minimizzazione e compensazione ambientale per gli interventi di dragaggio dei fondali e soprattutto per le attività antropiche che graviteranno sui suddetti elementi di ormeggio.

Pertanto per tale intervento rimane valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale previa verifica come riportato dalla relazione dell'Area Conservazione Natura e Foreste

#### 10. Riqualificazione della banchina Mussolini e del piazzale retrostante.

Nell'ambito del PDG 2005 non erano previsti specifici interventi per la banchina storica del Porto Canale di Rio Martino. Esigenze di razionalizzazione e sicurezza delle imbarcazioni nonché di utilizzazione della retrostante banchina richiedono la riqualificazione straordinaria degli attuali elementi di ormeggio e della pavimentazione della banchina.

L'attuazione di questi interventi si ritiene prioritaria soprattutto se realizzata in concomitanza dei lavori di riqualificazione ed adeguamento della strada retrostante ed a un primo intervento di dragaggio e regolarizzazione dei fondali antistanti.

Pertanto per tale intervento rimane valida la Pronuncia di Compatibilità Ambientale. Dragaggio del canale e realizzazione di un'area umida per il riutilizzo del materiale dragato

Si è confermata l'impostazione dei lavori di dragaggio del canale previsti dal PDG 2005 aggiornandone le quantità sulla base di recenti rilievi topografici e batimetrici e definendo con maggior dettaglio le tecniche e le modalità esecutive ed i costi relativi. Il gruppo di progettazione ha convenuto che lo scenario di interventi inizialmente prospettato ancorché condivisibile con impostazione di base necessita di maggior approfondimenti e condivisione per gli aspetti ambientali coinvolgendo lo stesso Ente Parco Nazionale.

Di conseguenza la Provincia di Latina ha deciso di elidere dall'ATF 2012 l'intervento complessivo di dragaggio e trattamento/riutilizzo del materiale dragato riconducendo l'intervento a quanto previsto dal PDG 2005.

Pertanto la provincia di Latina si impegna ad aggiornare in tal senso gli elaborati tecnici allegati alla Conferenza dei Servizi.

Gli interventi compatibili, contemplati dalla proposta di adeguamento potranno essere realizzati rispettando le seguenti prescrizioni:

- Dovrà essere assicurato il collegamento con un bus navetta al parcheggio esistente all'interno del centro urbano di Borgo Grappa peraltro già contemplato nel parere di compatibilità ambientale relativo al PDG 2005.
- Dovranno essere assicurate la raccolta delle acque di prima pioggia per l'intervento riguardante la banchina Mussolini;
- Dovranno essere assicurati interventi a migliorare la situazione paesaggistica in particolare per il piazzale di ponente (lato Latina);
- Gli interventi compatibili, contemplati dalla proposta di adeguamento potranno essere realizzati secondo la normativa vigente e nel rispetto delle procedure autorizzatorie;
- Dovranno essere ottemperate le prescrizioni relative alla relazione tecnica dell'Area Conservazione Natura e Foreste (la relazione è allegata e parte integrante del presente atto);
- Dovranno essere consegnati presso la scrivente Area, il progetto e gli elaborati definitivi integrati e modificati.

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Paola Pelone

Il Dirigente dell'Area  
Dott. Paolo Menna

Il Direttore della Direzione  
Ing. Giuseppe Tanzi

ASSESSORATO AMBIENTE E  
SVILUPPO SOSTENIBILE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO  
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

VIALE DEL TINTORETTO, 432  
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9356  
FAX +39.06.51077.9263  
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

REGIONE  
LAZIODIREZIONE REGIONALE AMBIENTE  
AREA CONSERVAZIONE NATURA E FORESTE  
DA/06/10

Prot. n. 480973

Roma 13 NOV. 2012

All'

Area Valutazione Impatto Ambientale  
e Valutazione Ambientale Strategica  
SEDE

**Oggetto:** Procedura di Valutazione d'Incidenza sulla "Proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale al Progetto Definitivo Generale del Porto Canale di Rio Martino" approvato con Accordo di Programma del 21/09/2009, sottoscritto ai sensi dell'art. 34 del D. lgs 18/08/2000 n°267", nei Comuni di Latina e Sabaudia, in Provincia di Latina. Proponente: Provincia di Latina.

Trasmissione relazione tecnica.

Elenco progetti V.I. 2012/208

In adempimento a quanto disposto dal D.P.R. 357/1997, articolo 5, comma 4 e per il seguito di competenza, in allegato alla presente si trasmette la relazione tecnica del 05 novembre 2012 relativa al progetto citato in oggetto.

Il Direttore Regionale

Ing. G.  
Il Dirigente dell'Area  
Dott. ssa Marina Rabagliati  
DR/VI/Par12/Latina/Rio MartinoASSESSORATO ENTI LOCALI E SICUREZZA, AMBIENTE E  
SVILUPPO SOSTENIBILE, POLITICHE DEI RIFIUTI  
DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO  
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTEPag. 1/1  
VIA LE DEL TINTORETTO, 432  
00142 ROMATEL +39.06.51689229  
FAX +39.06.510779312  
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

**RELAZIONE TECNICA**  
**del 05 novembre 2012**

relativa alla procedura di Valutazione d'Incidenza, a norma dell'art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e succ. mod. ed integr. sul progetto:

- denominato: "Progetto Porto Canale Rio Martino - Proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale al Progetto Definitivo Generale approvato con Accordo di Programma del 21/09/2009, sottoscritto ai sensi dell'art. 34 del D. lgs 18/08/2000 n°267 - Quesito di applicabilità per le opere ed interventi contemplati dalla proposta di adeguamento tecnico in oggetto, delle procedure di Verifica e/o Valutazione di incidenza e/o d'impatto ambientale in base alla legislazione vigente.";
- Ubicato nei Comuni di Latina e Sabaudia;
- Richiedente: Provincia di Latina;
- Registrato al numero 208/2012 dell'elenco progetti di V.I.

PRESO ATTO della nota prot. 69477 del 12/10/2012 acquisita dalla scrivente Area con prot. N°452426/DA/08/10 del 19/10/2012 con cui la Provincia di Latina convoca ai sensi dell'art. 14, della L. 241/90 e dell'art. 34 del D. lgs 18/08/2000 n°267, per il giorno 8 del mese di novembre 2012, la seconda riunione di Conferenza di Servizi per l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al Progetto come sopra denominato, (approvato con D.P.R.L. n°30 del 04/02/2010 e pubblicato sul B.U.R.L. del 20/03/2010), nei Comuni di Latina e Sabaudia.

VISTA la nota pervenuta in data 20/08/2012 con nostro protocollo N°360367/DA/08/10, riportante prot. 55084 del 08/08/2012 con la quale si trasmette in allegato il verbale della prima riunione della Conferenza di Servizi sul progetto in oggetto, svoltasi in data 31/07/2012 e indetta con nota prot. n°50006 del 18/07/2012 e tramite la quale la scrivente è venuta a conoscenza della proposta progettuale;

PRESO ATTO dalle premesse della nota succitata, che con Deliberazione di Giunta Provinciale n°82 del 26/07/2012 veniva approvato il progetto di "Adeguamento Tecnico funzionale al Progetto Definitivo Generale approvato con accordo di Programma del 21/09/2009...", al fine di poter procedere all'acquisizione dei pareri e nulla osta per l'intera opera da realizzare";

VISTA la nota del Parco Nazionale del Circeo riportante protocollo PNC/DIR/2012/2783 del 31/07/2012 trasmessa nell'ambito della suddetta riunione, in cui l'Ente Parco ha ritenuto necessario, "subordinare l'emissione di un qualunque parere al preventivo svolgimento della procedura di Valutazione di Incidenza, nell'ambito della quale il Parco esprimerà il proprio parere endoprocedimentale";

PRESO ATTO della nota acquisita al protocollo regionale con N° 361778/08/10 in data 21/08/2012 con cui la Provincia di Latina chiede alla scrivente Area (e all'Area VIA e VAS) "di pronunciarsi sull'applicabilità di nuove procedure di verifica e/o valutazione ambientale per le seguenti opere ed interventi contemplati dal suddetto Adeguamento Tecnico-funzionale, e/o per le quali di esse rimangono valide la "Pronuncia di Compatibilità Ambientale" e la "Pronuncia di Valutazione di Incidenza" già acquisite sul progetto Definitivo Generale del "Porto Canale Rio Martino" approvato con l'Accordo di Programma del 21/09/2009" consegnando contestualmente i seguenti elaborati:

- Relazione descrittiva;
- Inquadramento generale, Selezione dei nuovi interventi;
- Sistemazione aree sbocco a mare - Rotatoria, piazzale e gradonate. Planimetria;
- Barichina bunkeraggio, carpenterie armature ed elementi prefabbricati;

DB/VII/Latina/RioMartino/A.T.2012

1/11



- Scivolo per alaggio imbarcazioni, Planimetria e sezioni, Carpenterie e armature;
- Sistemazioni spondali e Rilevati arginali, Planimetria e sezioni trasversali tipo;
- Riqualificazione banchina "Mussolini" - Sezioni e pianta chiave;
- Ripristino cordone dunale lato Sabaudia;
- Testate monolitiche dei moli foranei;
- Travel lift - Pianta e sezioni;
- Banchina su pali per mezzi di servizio;
- Planimetria escavazione fondali con area di trattamento del materiale dragato e realizzazione zona di fitodepurazione;
- Copia della nota del Parco Nazionale del Circeo prot. PNC/DIR/2012/2783 del 31/07/2012;
- Copia della nota prot. n°223945/29/04 del 27/12/2004 dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Danno Ambientale, relativa alla "Pronuncia di Compatibilità Ambientale" e "Pronuncia di Valutazione di Incidenza";
- Copia della nota prot. n°02/24/04/0481123 del 30/03/2005 dell'Area V.I.A. e Danno Ambientale relativa alla "verifica di ottemperanza alle prescrizioni";

PRESO ATTO della nota Prot. 62588 del 18/09/2012 acquisita con prot. N°407134/08/10 del 24/10/2012 con cui i tecnici incaricati dalla Provincia di Latina, a seguito dell'incontro tecnico tenutosi presso l'Area V.I.A. e V.A.S., trasmettono documentazione tecnica integrativa e/o sostitutiva:

- Nota esplicativa;
- Elab. 001 - Inquadramento Generale, Selezione dei Nuovi Interventi;
- Elab. 004 - Sistemazione Aree Sbocco a Mare, Planimetria;
- Elab. 008 - Sistemazioni Spondali e Rilevati Arginali, Planimetria e Sezioni-Trasversali-Tipo.

L'Area "Conservazione Natura e Foreste" ha effettuato l'istruttoria tecnica sulla base delle competenze assegnate con Determinazione n. A1586 del 28.02.2011 del Direttore della Direzione Regionale Ambiente avente a oggetto "Riorganizzazione delle strutture di area e di ufficio della Direzione Regionale Ambiente" con cui viene istituita l'Area Conservazione Natura e Foreste a cui viene assegnata la competenza per la gestione di tutti gli adempimenti connessi all'attuazione delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE e delle altre Direttive comunitarie in materia di biodiversità: misure di conservazione, piani di gestione, piani di protezione e procedura di Valutazione di Incidenza nei Siti Natura 2000.

Sulla base degli elaborati presentati si prende atto che (con l'avvertenza che tutto ciò che nel presente atto è riportato fra virgolette o in carattere corsivo è estrapolato dal testo degli elaborati presentati e degli atti pregressi):

*A seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma Quadro di cui del 21/09/2009 (di seguito brevemente indicato come APC-2009), la Provincia di Latina ha dato attuazione alla realizzazione degli interventi previsti dal Progetto Definitivo Generale "Lavori di riqualificazione del Porto Canale Rio Martino" redatto nel 2005, [di seguito indicato come PDG-2005] finanziando il primo stralcio di lavori per la messa in sicurezza del tratto di sbocco a mare del canale, ormai indifferibili tenuto conto del progredire dei fenomeni di cedimento strutturale dei vecchi moli rettilinei come documentato dalle specifiche ordinanze emesse dall'Autorità Marittima. Nel corso di questo primo stralcio dei lavori sono state condotte nuove indagini di campo che, unitamente alle nuove disposizioni normative tecniche ed alle richieste avanzate dai portatori di interesse nel settore della pesca e della nautica, nella previsione di attuare a breve un secondo stralcio di lavori, hanno portato l'ufficio tecnico provinciale a proporre l'Adeguamento Tecnico Funzionale in argomento [di seguito indicato come ATF-2012] che contempla...la revisione tecnica strutturale delle seguenti opere e lavorazioni:*

1. Testate monolitiche, a parete verticale, per il completamento degli obiettivi di messa in sicurezza dell'imboccatura delimitata dai nuovi moli foranei;
2. Nuove strutture di banchina per la delimitazione di una darsena di alaggio per travel-lift nella zona di avamporto al margine del piazzale di ponente (lato Latina);

3. Ripristino del cordone dunale, con tecniche di ingegneria naturalistica, al margine delle nuove strutture di sbocco a mare lato Sabaudia;
4. Riqualificazione del piazzale di ponente esistente con la manutenzione straordinaria delle sponde del canale e la realizzazione della pavimentazione con tecniche e materiali ecocompatibili e la piantumazione di specie vegetali autoctone;
5. Realizzazione della rotatoria, conforme agli standard del codice della strada, per la messa in sicurezza dello svincolo di immissione del piazzale di ponente sulla strada litoranea;
6. Realizzazione di una banchina su pali lungo la sponda del piazzale di ponente nella zona di confluenza dell'emissario del lago di Fogliano, per consentire l'ormeggio delle imbarcazioni di servizio adibite ai lavori di manutenzione ed assistenza tecnica del porto canale;
7. Realizzazione di una banchina da adibire alle operazioni di bunkeraggio (distribuzione dei carburanti e raccolta degli oli esausti e delle acque di sentina), lungo la sponda del canale immediatamente a monte della confluenza dell'emissario del lago di Fogliano (in prossimità dell'ormeggio dei VV.FF.);
8. Realizzazione dello scivolo di alaggio, lungo la sponda a monte della confluenza dell'emissario del lago Monaci, con ottimizzazione piano-altimetrica e strutturale per consentire l'accesso ai disabili e realizzazione delle pavimentazioni di manovra e sosta con tecniche e materiali ecocompatibili;
9. Manutenzione straordinaria con tecniche di ingegneria naturalistica delle sponde del canale, dalle confluenze degli emissari dei laghi di Fogliano e Monaci sino alla briglia della fossella, tramite la realizzazione di strutture di sostegno sommerse e la riqualificazione degli elementi di rivestimento delle sponde, sino alla quota +1,0 m s.l.m.;
10. Riqualificazione della "banchina Mussolini" (detta anche banchina del "porto di Borgo Grappa") con manutenzione straordinaria degli elementi di ormeggio per le imbarcazioni della pesca e la realizzazione della pavimentazione del piazzale retrostante con tecniche e materiali ecocompatibili;
11. Dragaggio dei fondali del canale sino a quota -3,0 m s.l.m. dalle confluenze degli emissari dei laghi Fogliano e Monaci sino alla struttura sommersa (botte a sifone) sino alla briglia del ponte della fossella; contestuale realizzazione di un'area umida (wetland) con tecniche di ingegneria naturalistica finalizzate anche alla fitodepurazione delle acque (fase di esecuzione connessa alle attività di trattamento e selezione del materiale dragato dal canale);

Si prende atto dell'elaborato denominato "Nota esplicativa", la precisazione che nella progettazione dei sopraelencati interventi, si è fatto riferimento alle disposizioni e prescrizioni emerse in sede di approvazione del PDG 2005.

Si prende altresì atto dalle considerazioni espresse nella Relazione descrittiva che:

- A Maggio 2011 sono iniziati i lavori di Primo stralcio, relativi ad interventi di riqualificazione strutturale per la messa in sicurezza del tratto di sbocco a mare del canale...
- La necessità di dare attuazione immediata e concreta a questo secondo stralcio di lavori, ha evidenziato l'opportunità di revisionare ed aggiornare il Progetto Definitivo Generale redatto nel 2005 non solo per gli aspetti tecnici ed economici ma anche per adeguarlo alle priorità ed esigenze emerse in quest'ultimo decennio e non ultimo agli indirizzi del Piano del Parco Nazionale del Circeo recentemente approvato dal Consiglio Direttivo;
- E' rimasto immutato l'assetto piano-altimetrico d'insieme del porto canale di Rio Martino dallo sbocco a mare sino alla briglia della Fossella; in particolare si è confermato il piumo di ormeggio delle

*imbarcazioni e di conseguenza è rimasto immutato il numero dei posti barca (350) e la quantità ed ubicazione dei pontili galleggianti (7, dei quali 3 sponda Sabaudia e 4 sponda Latina);*

Per la descrizione dettagliata degli interventi di progetto si rimanda alla documentazione progettuale.

RILEVATO da quanto evidenziato negli elaborati presentati che, nel rispetto delle indicazioni del PNC e delle prescrizioni del pronunciamento dell'Area V.I.A. della Regione Lazio:

- per quanto riguarda il lato Sabaudia si provvederà *all'eliminazione del pontile posto più a monte del canale di Rio Martino portando la ricettività dei posti barca da 200 a 150 e alla ricollocazione del secondo pontile galleggiante, procedendo da monte del canale, in una zona non interessata da gruppi arborei;*
- per quanto riguarda il lato Latina *la banchina "Mussolini" verrà espressamente ed esclusivamente dedicata all'ormeggio delle imbarcazioni da pesca;*

PRESO ATTO del parere di V.I.A. rilasciato come "Pronuncia di Compatibilità Ambientale", emanato in data 17/12/2004 con prot. 223945/2A/04 sul progetto originario "Porto Canale di Rio Martino", in cui si esprimeva un parere interlocutorio favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni fra le quali si imponeva la ripresentazione del progetto, modificato secondo i contenuti della Valutazione di Incidenza consegnata con ed il parere espresso dal P.N. del Circeo;

PRESO ATTO che con nota del 30/03/2005 l'Area V.I.A. dopo aver esaminato l'aggiornamento del progetto originario, acquisito in data 11.03.05, in attuazione dei risultati della Valutazione di Incidenza, delle indicazioni fornite dall'Ente Parco del Circeo, verificava l'ottemperanza alla suddetta prescrizione;

CONSIDERATO che la presentazione del suddetto Progetto Definitivo derivava dal rispetto delle prescrizioni ed in stretta osservanza delle indicazioni dell'Ente Parco del Circeo contenute nel documento datato 17.10.2002, della Valutazione di incidenza del luglio 2004 svolta dal gruppo interdisciplinare di esperti, dell'Analisi della Valutazione di Incidenza svolta dal Centro di Ricerca Interuniversitario "Biodiversità, Fitosociologia ed Ecologia del Paesaggio" diretto dal Prof. Blasi e della succitata "Pronuncia di Compatibilità Ambientale";

VISTA la Deliberazione di Giunta Regionale, n. 612 del 16 dicembre 2011 "Rete Europea Natura 2000: misure di conservazione da applicarsi nelle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e nelle Zone Speciali di Conservazione (ZSC). Sostituzione integrale della deliberazione della Giunta regionale 16 maggio 2008, n. 363, come modificata dalla deliberazione della Giunta regionale 7 dicembre 2008, n. 928", pubblicata sul Supplemento ordinario n 3 del B.U.R.L. n 3 del 21/01/2012;

CONSIDERATO dalla descrizione degli interventi forniti con la "Relazione tecnica" e la "Nota esplicativa" che:

1. l'esigenza di realizzare l'intervento relativo alle due nuove strutture [*testate monolitiche*] a parete verticale in corrispondenza delle testate di estremità dei nuovi moli foranei, è legata ad un *ulteriore miglioramento della sicurezza alla navigazione nelle fasi di ingresso ed uscita dall'imboccatura del canale nella previsione che gli elementi in argomento rendano chiaramente visibile rispetto al livello marino il margine delle strutture di delimitazione* anche a fronte di una riduzione della larghezza dell'imboccatura (*dagli attuali 44,0 m sino a 36,0 m*), e che per il succitato intervento i tecnici incaricati dall'ente proponente escludono possibili incidenze affermando che la realizzazione del medesimo possa introdurre effetti positivi sulla morfodinamica della fascia litoranea;
2. la realizzazione del nuovo *scalo di ataggio per travel-lift, non era contemplato dal PDG-2005* ed è stata introdotta per rispondere alle esigenze avanzate dal settore dell'industria nautica che gravita sugli ambiti territoriali dei comuni di Sabaudia e Latina...ma che le uniche criticità ambientali individuate, in relazione alla collocazione dell'intervento, siano di ordine percettivo;

3. il ripristino del cordone dunale lato Sabaudia era già previsto dal PDG 2005...e risponde all'esigenza di completare gli interventi di riqualificazione di un tratto della fascia litoranea in passato occupato da edifici abusivi che negli ultimi anni sono stati demoliti e che nel corso del primo stralcio si è avuto modo di appurare che permangono elementi di fondazione che andrebbero rimossi contestualmente alla realizzazione degli interventi di ingegneria naturalistica per la realizzazione di un apparato dunale;
- Anche la riqualificazione del piazzale di ponente (lato Latina) era già previsto dal PDG 2005 che interessava tutta l'area posta in destra idraulica del tratto di sbocco a mare del canale compresa tra gli edifici esistenti e le sponde dei canali di bonifica, per una superficie complessiva di circa 4.350 m<sup>2</sup> ed uno sviluppo perimetrale di circa 275 m prevedendo (in luogo dell'attuale sterrato in frantumato di cava...) la realizzazione di un parcheggio per 66 posti auto con strada di accesso...; un edificio per gli uffici della "Capitaneria e Direzione", un distributore carburanti (punto di bunkeraggio) lungo la banchina, la piantumazione, lungo il perimetro dell'area di specie vegetali autoctone e che l'intervento di riqualificazione previsto dal presente ATE ricalca la stessa estensione superficiale contemplata dal PDG 2005 prevedendo:
- la realizzazione di una pavimentazione ecologica per circa 2.500 m<sup>2</sup> (dei quali però circa 1.400 m<sup>2</sup> dovrebbero essere adeguati alla movimentazione e sosta dei mezzi afferenti alle operazioni di alaggio delle imbarcazioni non escludendo la necessità di realizzare una sottofondazione in lastre di c.a.);
  - la sistemazione a verde (con piantumazione di specie vegetali autoctone) per uno sviluppo di circa 1000 m<sup>2</sup> di una fascia al margine delle sponde arginali larga almeno 5,0 m ad integrazione dei tratti interessati dalla presenza di tamerici;
  - la restante superficie del piazzale è invece destinata alla realizzazione della rotatoria di immissione sulla strada litoranea la cui realizzazione comporti un allargamento seppure inferiore a 20 m lato ponente con l'occupazione di una superficie di circa 230 m che ricadono al margine della fascia retrodunale comunque limitrofa all'attuale strada litoranea;
  - ...rispetto all'assetto planimetrico previsto nel PDG, oltre a considerare l'impiego di pavimentazioni ecologiche in luogo del conglomerato bituminoso per la viabilità ed aree di sosta, si è evitato il posizionamento della stazione di rifornimento prevedendo la realizzazione di un'apposita banchina di bunkeraggio nella zona immediatamente a monte della confluenza dell'emissario del lago di Fogliano;
5. L'intervento della rotatoria in corrispondenza del piazzale di ponente (lato Latina) sulla strada, seppure non rappresentato negli elaborati grafici del PDG-2005, deve essere inquadrata tra i necessari interventi di manutenzione straordinaria del sistema di collegamento stradale tra il Lido di Latina e Borgo Grappa... al fine di garantire gli idonei livelli di sicurezza prescritta anche nel citato parere di compatibilità ambientale del 2005;
6. La banchina per ormeggio delle imbarcazioni di servizio rappresenta un nuovo elemento non contemplato dal PDG-2005, risulta necessaria per assicurare l'ormeggio lo stazionamento di natanti di servizio (ad es. i mezzi draganti per le operazioni di manutenzione periodica dei fondali) ma che nel periodo estivo potrebbe essere utilizzato per l'ormeggio di una motonave di dimensioni limitate che realizzi una linea di collegamento turistico con le isole pontine... questa banchina di ormeggio si colloca sulla sponda sinistra dell'emissario del lago di Fogliano e quindi insiste direttamente sul piazzale di ponente...che per i problemi di sicurezza all'ormeggio e alle ripercussioni sulla navigabilità lungo il canale è necessario realizzare in prossimità del tratto di sbocco al mare del canale, un punto di ormeggio adeguato per i mezzi di servizio che dovranno utilizzare per i prossimi lavori di riqualificazione del canale per la manutenzione dei fondali;
7. Relativamente alla banchina per bunkeraggio (rifornimento carburanti e raccolta oli esausti e acque di sentina) il PDG-2005 contemplava la realizzazione del distributore carburanti ma lo collocava in destra idraulica del tratto di sbocco al mare nella zona mediana del piazzale, con inevitabili ripercussioni negative per la sicurezza alla navigazione e per le interferenze con le altre destinazioni d'uso del piazzale,

la soluzione di spostare, nell'ambito del presente adeguamento tecnico funzionale il bunkeraggio lungo la sponda destra del canale immediatamente a monte dell'emissario del lago di Fogliano, offre maggiori requisiti di sicurezza per la funzionalità idraulica e per la navigazione;

8 Lo scivolo di alaggio delle imbarcazioni è un intervento già previsto dal PDG-2005. Nella presente proposta progettuale si è confermata l'ubicazione in sponda sinistra in corrispondenza del canale di confluenza dell'emissario del lago Monaci. Rispetto all'assetto planimetrico del PDG-2005 la struttura dello scalo di alaggio ha dimensioni più contenute mentre si è preferito eliminare la rotatoria, disposta prima della barriera per l'accesso controllato oltre il ponte sull'emissario del lago Monaci, ritenendo che per l'inversione di marcia, è sufficiente utilizzare il piazzale di manovra...l'aggiornamento dell'opera verrà integrata anche da una specifica struttura per consentire l'imbarco e lo sbarco di portatori di handicap.

10. ~~Nell'ambito del PDG-2005 non erano previsti interventi per la banchina storica del Canale di Rio Martino realizzata con i lavori di bonifica...comunemente nota come "banchina Mussolini". Questa banchina, lunga circa 150 metri è utilizzata in prevalenza dai pescatori e richiede degli interventi di manutenzione quanto meno degli elementi di ormeggio e della pavimentazione del piazzale retrostante attualmente fatiscente essendo costituito da uno sterrato in misto cava.... Gli interventi consistono sostanzialmente nella posa in opera di anelli di ormeggio in acciaio inox ad interasse di 5 m...L'intervento si completa con la sistemazione del retrostante piazzale di banchina per uno sviluppo superficiale di circa 1.500 m<sup>2</sup> tramite la formazione di un pacchetto stradale con pavimentazione ecocompatibile. Le suddette opere di riqualificazione sono dettate da Esigenze di razionalizzazione e sicurezza delle imbarcazioni nonché di utilizzazione della retrostante banchina. L'attuazione di questi interventi si ritiene prioritaria soprattutto se realizzata in concomitanza dei lavori di riqualificazione della strada retrostante e ad un primo intervento di dragaggio;~~

11 Risulta confermata per l'intervento di Dragaggio del canale e realizzazione di un'area umida per il riutilizzo del materiale dragato, l'impostazione dei lavori di dragaggio del canale previsti dal PDG-2005...sulla base di recenti rilievi topografici e batimetrici, i lavori di dragaggio sino alle quote previste dal PDG-2005 assommerebbero a circa 70.000 m<sup>3</sup> di materiale che sulla base delle analisi chimico fisico condotte, può essere impiegato per gli interventi di ripascimento dei litorali e ripristino dei cordoni dunali nonché nella rimodulazione dei terreni di bonifica per la formazione di aree umide da destinare successivamente anche a tecniche di fitodepurazione.... Il materiale dragato, prima del concreto utilizzo deve essere sottoposto ad un idoneo ciclo di "trattamenti" che attraverso tecniche soil-washing, dewatering e sorting delle frazioni sabbiose e limo-argillose previa analisi di caratterizzazione, può essere riutilizzato. Per l'intervento complessivo di 70.000 m<sup>3</sup> di materiale dragato si prevede di poter recuperare circa 15.000 m<sup>3</sup> di materiale sabbioso da destinare a ripascimenti e ripristini di apparati dunali e circa 50.000 m<sup>3</sup> di materiale limoso-argilloso da impiegare per la formazione di argini e colmate delle aree di bonifica. Per il restante quantitativo di 5000 m<sup>3</sup> di materiale si è previsto il conferimento a discarica. Gli interventi di dragaggio e contestuale trattamento e riutilizzo del materiale dragato se attuati in un'unica soluzione esercitano un'incidenza significativa sull'ambiente circostante. Tenuto conto che i lavori di dragaggio dei fondali possono essere effettuati solo dopo l'esecuzione degli interventi di stabilizzazione e riqualificazione delle sponde arginali per non compromettere la stabilità dei corpi arginali e delle soprastanti strutture stradali, si ritiene indispensabile procedere per stralci successivi individuando le zone del canale a maggiore criticità per esigenze di stabilità delle sponde ed escavazione dei fondali. Sulla base delle indagini di campo condotte recentemente si ritiene prioritario assicurare il dragaggio, anche parziale dei fondali, sino alla profondità di -2,0 m s.l.m. nel tratto che si sviluppa per circa 800 m dalle opere di sbocco a mare del canale sino alla banchina Mussolini.

VERIFICATO che il progetto generale originario di riqualificazione del canale Rio Martino andava ad interessare i siti della Rete "Natura 2000" di seguito riportati: SIC IT6040012 "Laghi Fogliano, Monaci, e Caprolace e Pantani dell'Inferno", SIC IT60400 8 "Dune del Circeo", ZPS IT6040015 "Parco Nazionale del Circeo", e che gli interventi proposti ex novo nel presente progetto risultano anch'essi interamente ricadenti nei suddetti siti;

CONSIDERATO che nello "Studio di incidenza" presentato con il progetto del 2004 si riportava:

- *Sono da prevedere effetti su scala ridotta come conseguenza dell'allungamento dei moli alla bocca di Rio Martino...escludendo influenze sui cicli deposizionali delle contigue spiagge e dune oltre una distanza di un centinaio di metri dagli stessi;*
- *le porzioni del sistema dunale potenzialmente interessate sono già tra quelle relativamente più degradate dell'intero cordone dunale dei Laghi di Fogliano-Monaci;*
- *La flora ha una forte connotazione sinantropica in relazione alle modifiche ambientali indotte dall'uomo (turismo, agricoltura, allevamento, etc.) ma conserva in ambiti più ristretti, soprattutto negli habitat meno disturbati, una componente di rilevante rappresentatività della costa laziale;*

CONSIDERATO che quasi tutti gli interventi proposti dal progetto in argomento, riferiti ai servizi portuali, tranne lo scivolo di alaggio, sono ubicati "alla destra della foce, in prossimità del piazzale di ponente", come richiesto all'epoca nell'Analisi della Valutazione di Incidenza svolta dal Centro di Ricerca Interuniversitario;

RILEVATO che la realizzazione della rotatoria va ad interferire con una porzione del SIC "Dune del Circeo" con alta probabilità di generare sottrazione di habitat di interesse comunitario riconducibile a quello dunale;

CONSIDERATO che l'intervento di ripristino del *cordone dunale lato Sabaudia*, già in sede di valutazione ambientale del PDG 2005 era individuato tra le azioni di minimizzazione e compensazione ambientale per la "Verifica di incidenza" e di recupero naturalistico per la relazione del Centro di Ricerche Interuniversitario, ritenendo pertanto di poter ribadire la ricaduta positiva dell'intervento medesimo nell'ambito del progetto complessivo;

RITENUTO che la porzione di SIC interferita dall'opera della rotatoria si trova a ridosso della strada esistente, a contatto con l'area sottoposta a maggior stress turistico e che pertanto l'eventuale perdita di habitat anche in termini di area non sia significativa, non compromettendo quindi l'integrità del sito;

RITENUTO che la mutata dislocazione degli interventi già proposti nel PDG-2005 (*riqualificazione del piazzale di ponente, banchina di bunkeraggio, scivolo di alaggio*) non aggiunga nuovi elementi di analisi di incidenza anche in relazione alla loro ubicazione nel settore del canale in cui si concentrano le infrastrutture portuali;

RITENUTO che le fisionomie vegetazionali presenti nella suddetta zona non risultano essere riconducibili agli habitat di particolare valenza naturalistica segnalati per il sito (Laghi Fogliano, Monaci, e Caprolace...) e che il disturbo generato già da tempo dalla presenza turistica non la renda idonea per la conservazione dell'avifauna di pregio tutelata a livello comunitario;

RITENUTO pertanto di poter riconfermare il parere favorevole sugli interventi già presentati con il PDG del 2005 ed esprimere parere favorevole per i nuovi (*testate monolitiche a parete verticale, darsena di alaggio per travel-lift, rotatoria, banchina per le imbarcazioni di servizio*);

RITENUTO però che fra gli interventi proposti, quello relativo alla "sistemazione spondale" meriti un esame più approfondito per le ricadute che esso può avere sugli ambiti a maggior valenza naturalistica con specifico riferimento alle associazioni vegetali eventualmente riconducibili agli habitat "Natura 2000";

CONSIDERATE quindi le soluzioni proposte nel Progetto Definitivo Generale presentato nel 2005 in merito alle *opere di stabilizzazione e riqualificazione delle sponde arginali*, di seguito estrapolate dalle relazioni presentate (Nota esplicativa, Relazione tecnica):

- *Il Progetto Definitivo Generale aveva evidenziato la necessità di stabilizzare le sponde del canale preventivamente agli interventi di dragaggio del fondale. A tale scopo era prevista la posa in opera*



di un "palancolato" quale struttura di contenimento e rivestimento delle sponde costituita da una doppia fila di "telai" (larghi 2,30 m), composti da pali verticali in legno di azobé lunghi 5,0 m. Questa tipologia di rivestimento strutturale doveva essere posta in opera lungo entrambe le sponde per l'intero sviluppo del canale (circa 2,0 km)...semplicemente infisse nel terreno (prive di tiranti di ancoraggio). Le due file di palancole, disposte ad interasse di 0,5 m dalla quota del "pelo libero medio" del canale (almeno 0,50 m s.l.m.)...avrebbero dovuto raggiungere una profondità massima di 4,5 m s.l.m.

CONSIDERATO proprio in relazione alla delicatezza individuata per gli interventi di stabilizzazione delle sponde già nell'ambito della valutazione del progetto originario, di dover riportare di seguito estesamente le ragioni di carattere strutturale e di cantierizzazione alla base della soluzione alternativa proposta:

- [...] Al di sopra di questa doppia fila di palancole non era previsto alcun tipo di rivestimento soprattutto per il tratto sino a quota +1,0 m s.l.m. che invece, in occasione degli eventi di piena sarebbe interessato dalle escursioni della superficie libera della corrente liquida. Di conseguenza le sponde arginali poste al di sopra del pelo libero medio sarebbero liberamente esposte a fenomeni di erosione superficiale che, se non opportunamente controllate potrebbero interessare tutto il corpo arginale ivi comprese le strutture stradali soprastanti;
- [...] sulla base dei riscontri effettuati con i maggiori fornitori europei di profilati in legno impiegati per gli interventi di ingegneria idraulica le produzioni ordinarie [di pali in azobé] riguardano elementi lunghi al massimo 5,0 m mentre lunghezze superiori sino ad un massimo di 8,0 m, richiedono attività straordinarie di selezione e preparazione del materiale con un aumento dei tempi di approvvigionamento...e conseguente incremento dei costi anche superiore al 50%;
- In ottemperanza alle prescrizioni emerse in sede di approvazione del PDG-2005 e sulla base delle nuove disposizioni normative (Testo Unico per le Costruzioni, DM 2008) sono state condotte le verifiche di stabilità d'insieme riscontrando oggettivamente la necessità di infiggere la struttura di sostegno almeno sino a -12 m s.l.m. in assenza di tiranti di ancoraggio. La disposizione di tiranti di ancoraggio comporterebbe la riduzione della profondità di infissione a -8,0 m s.l.m. ma l'intervento risulta eccessivamente invasivo proprio per le esigenze di posa in opera dei tiranti di ancoraggio con pericolose interferenze con il corpo arginale e la sovrastante struttura stradale...E' stata quindi condotta una verifica delle possibili alternative strutturali optando in fine per le palancole in ferro che soprattutto per la semplicità della posa in opera, consentono di minimizzare gli effetti negativi sull'ambiente rispetto all'esecuzione di micropali e/o di pali in calcestruzzo armato;
- [...] Si è confermata l'estensione planimetrica degli interventi di riqualificazione e stabilizzazione delle sponde del canale previsti dal PDG-2005 anche se si è individuato come prioritario il tratto di circa 800 m della in destra idraulica (lato Latina) compreso fra la confluenza dell'emissario del lago di Fogliano e la banchina Mussolini ove sono già presenti i pontili galleggianti di ormeggio. Per le motivazioni illustrate l'intervento si compone di un palancolato metallico di rivestimento e sostegno delle sponde infisso nel terreno sino a -12,0 m s.l.m., la cui sommità essendo posta -0,5 m s.l.m. rimane sommersa anche nei periodi di magra del canale. Al di sopra di questa struttura di sostegno, per contrastare i fenomeni di erosione associati ai possibili eventi di piena del canale, si è prevista la disposizione di elementi di rivestimento realizzati secondo tecniche di ingegneria naturalistica optando per due tipologie: gabbionata rinverdata e palificata "viva".

CONSIDERATO che già nel parere del Centro di Ricerca Interuniversitario, si invitavano i progettisti a "...mantenere la complessità ecosistemica senza perdere di vista la stabilità dei versanti e la funzionalità del Porto Canale" ferme restando le "opportune verifiche di carattere strutturale";

CONSIDERATO che alla luce delle problematiche intervenute, nella relazione tecnica si afferma che gli elementi di sostegno... rimangono comunque disposti al di sotto del pelo libero (sommersi anche in condizioni di magra del canale) mantenendo la stessa ubicazione prevista per il "palancolato" in azobé, finalizzata ad aumentare l'area di contatto tra la vegetazione terrestre ed il corpo idrico del canale;

CONSIDERATE parzialmente condivisibili le finalità tecnico-funzionali legate all'efficacia antierosiva dei gabbioni rinverditi, se correlate ai maggiori tempi di rinverdimento e alle possibilità di ricostituzione della cenosi vegetali presenti *ante operam*;

RITENUTO che fra gli obbiettivi di base degli interventi di ingegneria naturalistica vada assunto il raggiungimento del massimo livello di biodiversità possibile, compatibilmente con il mantenimento della funzionalità intrinseca dell'intervento;

TENUTO CONTO inoltre dell'indicazione contenuta nel citato parere del Centro di ricerche interuniversitario, "di privilegiare una sistemazione morfologica di basso impatto al fine di favorire la resilienza del sistema fluviale in termini di recupero delle cenosi autoctone";

CONSIDERATO tuttavia che anche nella Nota Esplicativa si ravvisa l'esigenza di dover attenuare le possibili incidenze connesse alla trasformazione ambientale derivante dall'impiego esteso delle nuove strutture di sostegno, proponendo una *selezione mirata dei tratti di sponda* ove si individui una *concreta esigenza di riqualificazione straordinaria delle stesse*;

RITENUTO inoltre che il disturbo apportato dagli interventi di sistemazione delle sponde sulle specie dell'avifauna e le altre presenze faunistiche segnalate per il sito, vada attenuato individuando opportune finestre temporali in cui si sospendano le operazioni di cantiere;

RITENUTO quindi di poter esprimere parere favorevole per l'impiego dei gabbioni limitatamente alla sponda destra (lato Latina) maggiormente soggetta ad erosione e di considerare di operare diversamente in sponda sinistra (lato Sabaudia), prevedendo l'impiego di strutture più "soffici" che consentano un più rapido attecchimento della vegetazione (e.g. palificate "vive");

RILEVATO poi in merito all'intervento di realizzazione di un'area umida tramite l'impiego dei materiali dragati, che l'area occupata da quest'ultima secondo la campitura degli elaborati presentati, risulti significativamente estesa in relazione anche all'occupazione di una porzione di territorio ricadente in un SIC (Lagni Fogliano, Monaci, e Caprolace e Pantani dell'Inferno) designato anche per la presenza di habitat a priorità di conservazione;

RITENUTO che la suddetta opera, per le motivazioni di cui sopra necessiti di un'adeguata verifica preliminare sul rischio occupazione e sostituzione di habitat di interesse comunitario oltre ad una dettagliata descrizione delle modalità operative;

RITENUTO quindi in via precauzionale, in assenza di elementi conoscitivi certi ed al fine di evitare rischi di degrado di "habitat", di esprimere parere non favorevole per la realizzazione dell'area umida artificiale/wetland, rimandando l'esame di qualsiasi intervento finalizzato all'utilizzo di materiale dragato su coperture vegetali esistenti ad una separata procedura di Valutazione di Incidenza da attivarsi successivamente, predisponendo uno studio dettagliato che affronti organicamente tutte le problematiche connesse alla realizzazione di un biotopo artificiale e che consideri altresì soluzioni alternative per lo smaltimento dei materiali dragati;

RITENUTO infine che alla luce della rimodulazione progettuale, le ragioni della connettività fra gli habitat vicini e l'obbligo di realizzare come misura di mitigazione tutti i corridoi ecologici previsti già nel PDG 2005, assuma maggior rilievo;

RITENUTO che le Relazioni presentate abbiano illustrato esaurientemente gli interventi previsti dal progetto di adeguamento funzionale ed abbiano altresì fornito, anche in mancanza di un elaborato specifico di valutazione di incidenza, considerazioni di impatto sul contesto ambientale interessato sufficientemente accoglibili, anche alla luce dei riscontri svolti con gli studi redatti nell'ambito della progettazione originaria;

RITENUTO pertanto che l'adeguamento progettuale proposto complessivamente, nel rispetto di alcune condizioni, ferme restando quelle impartite nell'ambito del progetto del 2005 per quegli aspetti non direttamente affrontati nella presente istruttoria, possa risultare compatibile con la conservazione degli habitat e delle specie di



interesse comunitario attualmente riconosciute nei siti della Rete "Natura 2000" interessati dagli interventi;

*Tutto ciò premesso*

sulla scorta della documentazione trasmessa, effettuata la procedura di Valutazione d'incidenza ex art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997 n.357 e succ. mod. e integr., in relazione all'entità dell'intervento e alle situazioni ambientali e territoriali descritte si esprime parere favorevole sul complesso degli interventi di progetto, eccetto che per la realizzazione della zona umida (*wetland*), nel rispetto delle sottoelencate prescrizioni:

- Siano rispettate tutte le misure previste dal progetto definitivo, indicate allora dalla Valutazione di Incidenza e riprese nella verifica ottenuta per l'Area V.I.A. del 30/03/2005; per tutti quegli aspetti progettuali non specificamente affrontati nella presente istruttoria;
- l'impiego dei gabbioni venga riservato esclusivamente per la sponda lato Latina prevedendo invece eventualmente per la sponda sinistra (lato Sabaudia) sistemazioni di minor impatto morfologico che ricreino in tempi minori le condizioni di rinaturalizzazione dell'argine;
- il rinverdimento contestuale alla realizzazione delle tecniche di ingegneria naturalistica da impiegarsi sulle sponde del canale, deve prevedere l'utilizzo di specie autoctone mirato al ripristino delle serie di vegetazione proprie del contesto territoriale di riferimento e di ambienti potenzialmente idonei alla sosta e all'alimentazione della fauna selvatica di interesse comunitario;
- in fase di direzione dei lavori si effettui in corrispondenza delle sponde, una puntuale verifica sulla presenza di vegetazione arborea ed arbustiva, evitando in ogni caso l'eliminazione di tali cenosi;
- si realizzino tutti i 4 corridoi ecologici previsti nel Progetto Definitivo del 2005;
- si tenga presente, nel rispetto delle Regolamentazioni dell'Allegato C punto 7) della citata DGR 612/2011 come riportato al punto b) che "è sospeso dal 15 marzo al 15 agosto il controllo ovvero la gestione della vegetazione spontanea arborea, arbustiva e erbacea lungo i corsi d'acqua mediante tagli, sfaleio, trinciatura, incendio, diserbo chimico, lavorazioni superficiali del terreno. Sono fatti salvi interventi straordinari di gestione previa autorizzazione della struttura regionale della Direzione Ambiente competente in Natura 2000";
- il sito di stoccaggio temporaneo del materiale dragato dovrà essere individuato nel "piazzale di ponente", entro i limiti di capacità offerti da tale struttura. Ulteriori soluzioni di accantonamento del materiale dragato che prevedano lo sfruttamento di aree naturali/seminaturali estese andranno sottoposte a verifica di incidenza;
- si realizzi comunque il piano di monitoraggio ritenuto "essenziale" nell'ultimo punto della relazione del prof. Blasi, per verificare periodicamente la compatibilità del progetto in fase di realizzazione ed in fase di esercizio anche al fine di perseguire l'obiettivo comunitario del mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat della Direttiva.

La presente relazione viene rilasciata all'interno del procedimento di Valutazione d'impatto ambientale, così come prescritto dall'art. 5, comma 4 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i..

La presente relazione attiene esclusivamente alla "[...] conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, ai fini della salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali elencati nell'allegato A e delle specie della flora e della fauna indicate agli allegati B, D ed E [...]", come prescritto dall'art. 1 del D.P.R. n. 357/1997 e ss. mm. ed ii.

Si ricorda infine che, a norma dell'art. 15 del D.P.R. n. 357/1997 e s.m.i. "il Corpo Forestale dello Stato, nell'ambito delle attribuzioni ad esso assegnate [...] e gli altri soggetti cui è affidata normativamente la vigilanza ambientale, esercitano le azioni di sorveglianza connesse all'applicazione del presente Regolamento".

DB/VII/Latina/RioMartino/AT/2012

10/11

La presente relazione verrà trasmessa all'Area VIA e VAS, quale atto di competenza dell'Area Conservazione Natura e Foreste in sede di Conferenza di servizi.

Il Responsabile del procedimento  
di Valutazione di incidenza

Dott. Daniela Bonci

Il Dirigente dell'Area  
Dott.ssa Marina Rabagliati

Il Direttore Regionale  
Ing. Giuseppe Tanzi