



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

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

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTO il Decreto Dirigenziale del 23 dicembre 1996 con cui si esprime parere interlocutorio negativo sul progetto di variante portuale del porto commerciale di Porto Torres

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della variante di Piano Regolatore Portuale da realizzarsi in Comune di Porto Torres presentata dall'Ufficio Genio Civile Opere Marittime di Cagliari, con sede in viale C. Colombo n. 40, - 09125 CAGLIARI, in data 19 maggio 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Ufficio Genio Civile Opere Marittime di Cagliari in data 21 ottobre 1999 e 9 e 12 dicembre 1999;

VISTA la nota n. 36985 della Regione Sardegna del 30 novembre 1999, pervenuta il 14 dicembre 1999, con cui si esprime un parere positivo;

VISTA la nota n. 30459 del Ministero per i beni e le attività culturali del 16 dicembre 1999, pervenuta in data 16 dicembre 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 338 formulato in data 21 dicembre 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Ufficio Genio Civile Opere Marittime di Cagliari;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la variante di Piano Regolatore Portuale del Porto commerciale di Porto Torres;

osservato che:

- nelle condizioni attuali il porto commerciale di Porto Torres, ubicato ad est del porto industriale prospiciente il vasto insediamento consortile del complesso petrolchimico, è caratterizzato da un evidente stato di degrado: carenza delle strutture portuali, degrado architettonico e presenza di edifici obsoleti, inquinamento acustico, commistione dei traffici del bacino portuale, congestione di trasporti a terra e interferenze del traffico portuale con quello cittadino;
- il porto commerciale assorbe prevalentemente il movimento di navi traghetto per passeggeri e autoveicoli al seguito (principalmente a servizio della linea Porto Torres-Genova) che genera, soprattutto nei mesi estivi, notevoli inconvenienti per la mancanza di attracchi specializzati, la ristrettezza degli spazi portuali a terra e le interferenze con il traffico cittadino. Il porto ospita inoltre navi da crociera, pescherecci, imbarcazioni da diporto e imbarcazioni di servizio;
- il traffico passeggeri e merci, nonché quello crocieristico, ha registrato negli ultimi anni un continuo incremento e le previsioni per gli anni futuri mostrano notevoli possibilità di sviluppo per i traffici marittimi (in particolare traghetti e navi da crociera);
- dal punto di vista della navigabilità, risultano attualmente gravi carenze funzionali dovute all'insufficiente protezione dello specchio acqueo per le agitazioni provenienti dal settore di traversa principale, alle difficoltà di ingresso al porto per l'inagevole rotta di ingresso e l'esposizione ai venti dominanti, alla presenza lungo la rotta di bassi fondali e di zone dissestate e pericolose per la navigazione;

considerato che:

per quanto riguarda i profili programmatici:

- il Piano Regolatore Portuale del porto commerciale di Porto Torres è stato inizialmente redatto dall'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Cagliari in data 16/12/1958 ed approvato con DM del 2/4/1962. Nel corso degli anni sono state apportate dallo stesso ufficio una serie di varianti di cui l'ultima è stata redatta in data 15/2/1969 ed approvata con DM del 24/10/1970;
- il Piano Regolatore Portuale vigente risulta, allo stato attuale, in parte realizzato, ma inadeguato alle attuali esigenze di traffico soprattutto nel periodo estivo;
- la variante recentemente proposta, frutto del confronto tra diverse proposte alternative studiate negli anni '80, è stata formalmente adottata dalla Capitaneria di Porto (decreto del 8/11/1996) e risulta approvata dal Comune di Porto Torres in data 27 marzo 1996;
- la variante del Piano Regolatore Portuale del porto commerciale di Porto Torres ha ricevuto altresì, il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 2 novembre 1996;
- l'area in cui sono ubicate le opere previste dalla variante risulta vincolata ai sensi della legge 431/85 (lettere a e c) nelle aree ancora libere, ma non è soggetta a tutela paesistica non essendo compresa all'interno della zona del Comune di Porto Torres, oggetto del Decreto Ministeriale del 12 marzo 1976 di tutela paesaggistica;
- la zona interessata dalle opere era anche esclusa dal Piano Territoriale Paesistico n. 5 (Sardegna Nordoccidentale) annullato nel 1998 con Decreto del Presidente della Repubblica del 29/7/98;
- l'area interessata dalle opere della variante è compresa nella zona archeologica di Porto Torres;

per quanto riguarda i profili progettuali:

- la soluzione planimetrica della variante del P.R.P. del porto commerciale consiste in una configurazione delle opere esterne di difesa del tipo "a moli convergenti". Questa soluzione costituisce il risultato finale di un confronto tra una serie di varianti esaminate sotto i diversi aspetti



Il Ministro dell'Ambiente

della configurazione portuale anche alla luce delle applicazioni di un modello matematico del moto ondoso;

- le opere sostanziali di variante riguardano la realizzazione di un nuovo pennello di protezione (Molo di Ponente) dalle agitazioni provenienti dal settore di traversia principale (Ovest-Nord Ovest), l'ampliamento del bacino acqueo portuale con la traslazione del molo interno per garantire la massima manovrabilità di evoluzione, e la realizzazione del nuovo braccio del Molo di Levante di protezione dalle agitazioni provenienti dal settore di traversia Est-Nord Est;
- nella nuova configurazione portuale, il Molo di Ponente si allarga verso Est con un andamento curvilineo e si viene a radicare a ridosso della foce del Rio Mannu, nell'area compresa tra l'attuale porto commerciale e il porto industriale;
- la parte interna del nuovo Molo di Ponente viene banchinata (per una lunghezza complessiva di 800m) e configurata in modo da realizzare 4 nuovi attracchi per grandi navi traghetto (della lunghezza di 160 e 200 m). Nelle zone più prossime agli imbarchi sono previste aree da destinare a parcheggi di autoveicoli; nella zona più prossima all'ingresso portuale è stato inoltre individuato un ampio piazzale di sosta per fronteggiare eventi eccezionali di picco di traffico. La superficie dei nuovi piazzali è di 15 ha;
- relativamente alle fasi costruttive, per il Molo di Ponente è previsto inizialmente l'avanzamento del nuovo molo, con escavo per la formazione dello scanno, e successivamente la rimozione del molo esistente con escavo del bacino acqueo. Il nucleo della scogliera esistente, i materiali di risulta dalle demolizioni in cls e il materiale derivante dall'escavo dei fondali verranno riutilizzati per i riempimenti e per la realizzazione dei nuovi piazzali di sosta. I materiali di recupero risultano di 373.338 m³ e le quantità di nuova fornitura previste sono di 870.223 m³;
- il nuovo Molo di Levante, radicato nella parte mediana dell'infrastruttura esistente, si sviluppa con andamento curvilineo verso la direzione Nord Ovest; verrà realizzato con nucleo in tout venant e materiale di recupero ottenuto dalla demolizione del pennello interno al porto turistico (circa 30.000 m³). Il materiale lapideo occorrente è di 500.000 m³. Per il materiale proveniente dall'escavo dei fondali (circa 350.000) è previsto lo scarico a mare;
- nella variante è prevista anche la realizzazione di una Darsena per imbarcazioni di servizio e l'accosto di navi da crociera, il rifacimento del Pontile del Faro e del Pontile dell'Alto Fondale, la ristrutturazione della Darsena pescherecci e il Porto Turistico per ospitare complessivamente 420 posti barca, comprensivi di quelli esistenti (101). E' prevista inoltre la realizzazione e la ristrutturazione di vari edifici all'interno dell'area portuale nonché una viabilità interna di raccordo allo svincolo ASI nell'area industriale;

per quanto riguarda i profili ambientali:

- il porto commerciale di Porto Torres è situato nella costa nordoccidentale della Sardegna, all'interno del Golfo dell'Asinara; tutta l'area costiera, compresa tra la penisola di Stintino e Castelsardo, presenta notevoli valenze ambientali e paesaggistiche con coste rocciose alternate a tratti di arenile. L'area marina antistante la costa settentrionale della Sardegna (da Capo Falcone a Capo Ferro) ricade attualmente nella vasta zona di mare recentemente definita "Santuario dei Cetacei";
- l'area interessata dalle opere in variante presenta, nel suo complesso, evidenti segni di degrado ambientale; il porto commerciale è prospiciente il centro abitato di Porto Torres e ed adiacente al porto industriale e al vasto insediamento industriale a vocazione fondamentalmente petrolchimica, sviluppatosi a partire dal 1965 nell'area a ponente del Rio Mannu;

- l'unica area dove sono ancora presenti elementi di naturalità residua, con potenzialità di recupero, è quella della foce del Rio Mannu, situata tra il porto commerciale e quello industriale, con il prospiciente tratto di arenile, denominato spiaggia di Marinella, attualmente interdetto alla balneazione;
- l'Amministrazione Comunale di Porto Torres intende infatti recuperare in un prossimo futuro l'area golenale e l'alveo del Rio Mannu per realizzare un Parco Fluviale, contiguo all'esistente Parco Archeologico;
- tutta l'area di Porto Torres risulta di elevato valore archeologico per la presenza di resti di edifici e manufatti di epoca romana, tra i quali il Ponte Romano sul Rio Mannu, attualmente soggetti a tutela e conservazione da parte della locale Soprintendenza Archeologica;
- per quanto concerne la caratterizzazione dei sedimenti e la qualità delle acque all'interno del bacino portuale di Porto Torres, le indagini recentemente effettuate hanno evidenziato nei sedimenti la presenza di microinquinanti e di metalli in concentrazioni consistenti, tipiche di sedimenti di zone marine a contatto con insediamenti antropici, e nelle acque l'assenza di microinquinanti e metalli. Nei sedimenti e nelle acque del bacino portuale non sono stati registrati valori significativi di inquinamento di tipo organico-biologico;
- per quanto riguarda la caratterizzazione dei fondali e delle biocenosi bentoniche, le indagini recentemente effettuate hanno evidenziato un elevato stato di degrado della prateria di Posidonia oceanica nelle acque antistanti il porto di Porto Torres. La regressione della prateria, che parte dall'imboccatura del porto commerciale e prosegue verso est, risulta in atto da tempo ed è probabilmente ascrivibile all'esistenza di scarichi industriali provenienti dal porto industriale e alla presenza di navi in rada;

valutato che:

- la variante permetterà di razionalizzare e migliorare l'equilibrio tra le differenti funzioni portuali e l'entroterra cittadino. In particolare consentirà la completa divisione delle zone portuali destinate al traffico passeggeri e quelle destinate al porto, all'attività di pesca e alla cantieristica; la disponibilità di aree a terra per le necessità commerciali e la creazione di edifici demaniali atti ad accogliere uffici e servizi portuali; la disponibilità di nuovi attracchi e di maggiori spazi di evoluzione delle navi in transito all'interno del bacino portuale; il miglioramento delle condizioni di navigabilità e sicurezza delle manovre portuali delle navi in entrata e uscita dal porto;
- la variante permetterà inoltre di ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico del centro abitato di Porto Torres, mediante il decentramento dei traffici verso i nuovi attracchi ancora più lontani dal centro abitato e la razionalizzazione di flussi di traffico verso le aree periferiche non abitate svincolando la circolazione viaria collegata al traffico passeggeri dalla viabilità cittadina; la variante consentirà inoltre la sistemazione di aree portuali degradate eliminando sovrastrutture obsolete ed inefficienti;
- gli interventi sostanziali risultano contenuti all'interno del bacino portuale preesistente ad eccezione della radice del Molo di Ponente che si innesta nell'area compresa tra il porto commerciale e il porto industriale;
- gli impatti sul sistema ambientale più rilevanti sono pertanto quelli relativi alla sottrazione permanente della spiaggia di Marinella e alla sostanziale modificazione dell'area di foce del Rio Mannu, per i quali si rende necessario un ridimensionamento dei banchinamenti in corrispondenza dell'innesto della radice del Molo di Ponente;
- questo tratto di litorale, pur non essendo di particolare valore paesaggistico ambientale, costituisce nondimeno un importante elemento di separazione tra il porto commerciale e il porto industriale, e



Il Ministro dell' Ambiente

assume particolare rilevanza nel quadro degli interventi di riqualificazione ambientale dell'area retrostante (area golenale del Rio Mannu) destinata, secondo gli intendimenti del Comune di Porto Torres, a diventare Parco Fluviale e di valorizzazione archeologico-culturale dell'adiacente Parco Archeologico e del Ponte Romano;

- altri impatti considerevoli sono relativi alle attività di cantiere a terra e a mare, in particolare quelli dovuti alla movimentazione dei sedimenti in seguito all'escavo dei fondali con conseguente aumento della torbidità delle acque, per i quali si rende necessaria l'adozione di misure cautelative durante la realizzazione di lavori;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Sardegna del 30 novembre 1999, pervenuta il 14 dicembre 1999, con cui si conferma il parere positivo già espresso con nota n. 28376 del 29 settembre 1998;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/30459/99 del 16 dicembre 1999, pervenuto in data 16 dicembre 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *si rielabori una revisione progettuale dell'intervento limitatamente all'area strettamente di pertinenza della foce del Rio Mannu e della spiaggia della Marinella che, al fine di ridurre al massimo il depauperamento della fascia di costa e le conseguenti opere di banchinamento sul mare con la perdita dell'attuale linea costiera, prevede anche il recupero dell'intera area golenale contigua alla zona archeologica; la nuova soluzione dovrà in particolare soddisfare le seguenti esigenze:*
 - *che l'innesto del nuovo molo di ponente non alteri l'attuale punto di attacco del molo della spiaggia;*
 - *che venga limitato l'allargamento della banchina commerciale rispettando la spiaggia e la foce del Rio Mannu;*
 - *che venga ridotto e spostato più all'interno il tracciato stradale proposto, adattandolo, per quanto possibile, al sistema viario esistente e nel rispetto dell'area archeologica;*
 - *che venga effettuato uno studio di inserimento ambientale per l'individuazione dei materiali e delle soluzioni architettoniche in grado di garantire il minor impatto possibile;*
- *il progetto così rielaborato dovrà comunque essere sottoposto all'esame della competente Soprintendenza. Inoltre, qualora i lavori previsti comportassero scavi o comunque movimenti di terra, dovranno essere effettuate opportune ricerche esplorative per la salvaguardia del patrimonio archeologico.*

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

AR 12

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

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla variante di Piano Regolatore Portuale da realizzarsi in Comune di Porto Torres presentata dall'Ufficio Genio Civile Opere Marittime di Cagliari **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) l'innesto del nuovo molo di Ponente deve coincidere con l'attuale punto di attacco del molo esistente. In conseguenza devono essere ridotte le banchine commerciali in modo da non alterare la spiaggia di Marinella e la foce del Rio Mannu;
- b) contestualmente, in funzione della riduzione delle banchine, dovrà essere ridimensionato il sistema viario di accesso al porto e dovrà essere revisionato l'adeguamento delle funzioni interne alla nuova configurazione portuale, ivi comprese quelle relative all'ampliamento del porto turistico;
- c) per evitare l'insorgenza di fenomeni di eutrofizzazione nel bacino portuale, ed in particolare nel porto turistico più lontano dall'imboccatura del porto, il proponente dovrà studiare e progettare opere finalizzate alla vivificazione e circolazione forzata delle acque, da localizzare possibilmente in corrispondenza del molo di sopraflutto (evitando interferenze con la spiaggia di Scoglio Lungo);
- d) per ridurre la dispersione a mare di sedimenti, devono essere adottate opportune misure di contenimento, quali esecuzione dei dragaggi mediante draga aspirante-refluente in acque calme e in settori ulteriormente isolati attraverso idonei sistemi di contenimento (panne), realizzazione di una o più vasche di sedimentazione e colmata completamente isolate all'interno delle aree portuali, trattamento e smaltimento dei materiali inquinati provenienti dai dragaggi con eventuale conferimento a discarica, lavaggio preventivo degli inerti da riversare a mare per i riempimenti, aspirazione delle acque torbide affluenti dai cassoni cellulari durante il riempimento con inerti e di quelle eccedenti dai getti in calcestruzzo nelle casseforme;
- e) considerato lo stato di avanzato degrado della Posidonia e la presenza del Santuario Marino dei Cetacei nelle acque antistanti il porto commerciale di Porto Torres, i sedimenti provenienti dall'escavo dei fondali del Bacino di Levante non possono essere scaricati a mare ma devono essere riutilizzati per la costruzione delle opere, possibilmente mediante sistemazione in cassoni cellulari;
- f) il proponente, con l'assistenza di competenti Istituti di Ricerca, dovrà predisporre ed attuare un programma di monitoraggio dell'ecosistema marino, corredato da un apposito manuale con le modalità operative, che consenta in particolare di individuare le cause della attuale regressione della Posidonia oceanica, di valutare eventuali modificazioni in seguito ai lavori di ampliamento del porto commerciale di Porto Torres e di seguire nel tempo l'evoluzione dello stato della prateria al fine di evitare l'estensione di tale fenomeno ad aree limitrofe ancora in buono stato di conservazione. Il monitoraggio dello stato di conservazione della Posidonia dovrà essere effettuato, su idonee postazioni, prima dell'inizio dei lavori e durante la realizzazione delle opere. Le indagini dovranno continuare per un periodo di 2 anni dopo il termine dei lavori;
- g) per ottimizzare l'inserimento paesaggistico e ambientale dell'opera e a compensazione degli impatti residui, il proponente dovrà contribuire, in denaro e opere, alla realizzazione del progetto di riqualificazione ambientale dell'area della foce del Rio Mannu finalizzato all'istituzione del Parco Fluviale;



Il Ministro dell' Ambiente

- h) prima dell'inizio dei lavori, il proponente dovrà sottoporre al Ministero dell' Ambiente le modifiche progettuali di cui ai punti a) e b), il progetto delle opere di vivificazione e circolazione forzata delle acque di cui al punto c) e il programma di monitoraggio di cui al punto f), per le relative verifiche di ottemperanza;
- i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Sardegna e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

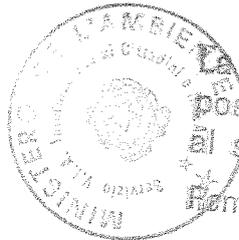
che il presente provvedimento sia comunicato all' Ufficio Genio Civile Opere Marittime di Cagliari, al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale Opere Marittime, al Ministero dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti ed alla Regione Sardegna, la quale provvederà a depositarlo presso l' Ufficio istituito ai sensi dell' art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li

17 5 MAR. 2000

IL MINISTRO DELL' AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



presente copia fotostatica Com-
posta di N. 4 fogli è conforme
al suo originale.

Roma, li 17-03-2000 Angeli