



# *Il Ministro dell' Ambiente*

## DI CONCERTO CON IL

### MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

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

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

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

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del Piano Regolatore degli ambiti Portuali di Porto Nogaro, da realizzarsi in Comune di Porto Nogaro (UD), presentata dal Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa Corno, con sede in San Giorgio di Nogaro (UD), in data 11 aprile 1995;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa Corno in data 11 settembre 1995;

**VISTO** il parere formulato in data 21 dicembre 1995, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria, sul progetto presentato dal Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa Corno;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

**preso atto che** la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante: il Piano regolatore degli ambiti portuali di Porto Nogaro, suddiviso in 4 fasi:

- nella I fase è previsto siano realizzati il Piazzale di Margreth, comprendente una banchina per una superficie pari a 33,58 ettari e lunghezza pari a 1500 metri, la viabilità e la linea ferroviaria retrostante la banchina, edifici ad uso magazzino ed attività di servizio e gli impianti tecnologici necessari al funzionamento della suddetta infrastruttura portuale;
- nella II fase è previsto siano realizzate le opere per il miglioramento del sistema viario e ferroviario attuale, che collega gli ambiti portuali rispettivamente con l'autostrada A4 Trieste-Venezia e la linea a doppio binario Trieste-Venezia;

- nella III fase è previsto siano realizzati l'allargamento del bacino Margreth e l'ampliamento del porto sull'altra sponda del fiume Corno;
- nella IV fase è previsto siano realizzati l'approfondimento del canale translagunare, del canale marittimo e l'allungamento delle dighe foranee di Porto Buso;
- l'attuazione del Piano è giustificata da un'esigenza di miglioramento dei servizi e delle infrastrutture portuali di Piazzale Margreth; dalle necessità di ingrandire il bacino di evoluzione del porto che, attualmente, limita l'accesso alle navi superiori a 6500 tonnellate; dalla necessità di ampliare le attuali aree portuali e di approfondire le vie d'acqua per soddisfare una domanda di traffico merci, che, nel 2000, si prevede possa superare 2 milioni di tonnellate/anno;

**osservato che:**

- vi è una sostanziale uniformità di previsioni e prescrizioni tra gli strumenti pianificatori esaminati, siano essi di settore che territoriali generali o particolareggiati, con l'eccezione del Piano del Parco della Laguna. Quest'ultimo Piano, sebbene non ancora adottato, pone un vincolo preciso ad eventuali approfondimenti del canale marittimo di ingresso di Porto Buso e del canale translagunare fino alla foce dell'Aussa e del Corno;

**osservato che:**

- l'area di studio, presa in considerazione dal piano regolatore di Porto Nogaro presenta due principali ambiti territoriali: il sistema delle lagune di Marano e Grado e la retrostante area di bonifica della bassa pianura friulana a destinazione industriale agricola;
- l'area di bonifica è una zona depressa con terreni soggetti a scolo meccanico, con una fitta rete di canali di drenaggio e argini di protezione (3 m s.l.m.), che delimitano l'ambito lagunare. Essa è fortemente antropizzata ed ospita uno degli ambiti industriali più importanti della provincia di Udine. Vi sono ubicati un depuratore e alcune discariche, una stazione elettrica di trasformazione ed un impianto di rete metanifera. Nella pianura si trovano alcuni residui degli originari boschi planiziali, quali il Bosco di Sacile, il Bosco dei laghi, il Bosco di Sess e il Bosco Pradizolo;
- il sistema lagunare comprende le seguenti unità ambientali con idrodinamismo e salinità differenziate: le bocche di comunicazione con il mare (tra cui quelle di porto Buso che mediante l'idrovia lagnare, permette l'accesso al Porto Nogaro) ed i canali lagunari; le piane di marea; le paludi cioè le aree depresse con profondità di 1,0 - 2,0 dal l.m.m.; le valli da pesca. Sono presenti inoltre isole sabbiose disposte a formare un cordone litoraneo che delimita l'ambiente lagunare verso il mare e le barene, con una topografia relativamente elevata (circa 0,35 m dal l.m.m.) coperte da una ricca vegetazione di alofite. Nella laguna affluiscono le acque dei fiumi Assa e Corno con le caratteristiche acque di risorgiva.

**rilevato che:**

- gli elementi di pregio naturalistico delle zone di pianura sono costituiti dai boschi sopra menzionati, dalle fasce di bosco ripariale, dalle aree di impianto artificiale a pioppeto in fase di rinaturalizzazione, dai pochi filari di pini d'alto fusto a scopo ornamentale;
- tutta l'area lagunare nel suo complesso rappresenta, invece, un ambiente di notevole rilievo naturalistico per le dinamiche naturali ancora in atto, anche se parzialmente influenzate da fattori antropici. Di notevole importanza ecologica risultano essere i banchi di limo emergenti con le



# *Il Ministro dell' Ambiente*

maree, che forniscono rifugio e supporto per l'alimentazione della ricca avifauna migratoria e svernante e le aree con vegetazione sommersa a fanerogame (*Zoaster sp* e *Ruppia maritima*) per il ruolo fondamentale che le praterie sommerse rivestono nelle biocenosi lagunari in termini di produttività primaria;

## **ritenuto che:**

- in considerazione degli equilibri ecologici che caratterizzano gli ambiti territoriali descritti e delle interrelazioni esistente fra di essi, l'intero contesto territoriale preso in considerazione dal Piano presenta una notevole criticità ambientale;
- nell'area di pianura i principali fattori di disturbo già in atto sono costituiti: dall'intenso drenaggio del suolo che fa abbassare il livello della falda ed aumentare l'intrusione salina nei terreni; dalla risalita del cuneo salino nella falda, dovuta agli approfondimenti dei canali che procura dei danni alle colture e alla vegetazione; dal non completato sistema di trattamento di tutti i reflui industriali e civili; da un generale stato di degrado che, solo ultimamente, si cerca di contrastare;
- per la laguna gli attuali elementi di disturbo sono costituiti: dall'apporto di nutrienti ed inquinanti di origine agricola veicolati in laguna dai corsi d'acqua (gli inquinanti industriali sono stati notevolmente ridotti dalla recente installazione di un depuratore), cui consegue l'eutrofizzazione delle acque lagunari e il calo di produttività dei molluschi eduli; dall'azione erosiva per il moto ondoso e per le maree che è molto rilevante sui fondali, nelle barene, nei lidi, nelle bocche e lungo la costa; da un mancato controllo sull'idrodinamismo delle acque della laguna che altera negativamente gli equilibri biologici; dall'eccessivo movimento d'acqua lungo il canale translagunare (dal mare alla laguna e viceversa), determinato dall'approfondimento che impedisce un sufficiente idrodinamismo attraverso le altre bocche della laguna; dall'alterazione della linea di costa determinata dalle dighe foranee esistenti di Porto Buso (accumulo di sedimenti sopraflutto ed erosione sottoflutto); dalle operazioni di dragaggio che alterano gli equilibri dei fondali e procurano un danno anche al paesaggio per il non corretto smaltimento del materiale dragato;

## **valutato che:**

- gli impatti potenziali indotti dalle opere previste dal Piano regolatore di Porto Nogaro sull'ambiente naturale e sul paesaggio possono essere considerati per gruppi secondo le diverse fasi di realizzazione del Piano;
- i soli impatti sufficientemente approfonditi dal S.I.A. sono quelli relativi alla 1ª fase; ciò è dovuto anche alla mancanza di sufficiente definizione delle caratteristiche progettuali degli interventi previsti nelle altre fasi;
- nella 1ª fase sono prevedibili i seguenti principali impatti: aumentato rischio di sversamento di sostanze inquinanti in laguna; aumentato rischio di incidenti navali per l'incremento del traffico marittimo anche in considerazione dei ristretti spazi di manovra e degli stretti corridoi di percorso;
- nella 2ª fase sono prevedibili i seguenti principali impatti: insorgere di barriere più o meno valicabili nell'intorno dei centri abitati; occupazione di territorio ed aree intercluse; danni al paesaggio; inquinamento acustico;

- nella 3<sup>a</sup> fase sono prevedibili i seguenti principali impatti: aumento dei transiti pesanti per l'abitato di Porpetto; aumento dei transiti ferroviari attraverso l'abitato di San Giorgio; aumento del transito di navi nel canale translagunare e fluviale, con conseguente aumento dei rischi di incidenti e di inquinamento; aumento di risalita del cuneo salino, con le conseguenze già sopra esposte, aumento del rischio di inquinamento delle acque del porto;
- nella 4<sup>a</sup> fase sono prevedibili i maggiori impatti fra i quali:
  - aumento dei flussi idrici attraverso la bocca di Porto Buso, dovuto al suo allargamento, con conseguente interrimento delle bocche limitrofe e diminuzione della dinamica idrica e del ricambio d'acqua in vaste aree di laguna afferenti ai bacini di quest'ultime;
  - aumento del tirante idraulico del tratto fluviale interessato dai lavori, con evidente acuirsi del fenomeno della risalita salina e quindi modificazione degli equilibri biologici del fiume e modificazione delle caratteristiche dell'acqua della falda superficiale che interagisce con gli apparati radicali delle piante, soprattutto nelle zone limitrofe al fiume, originariamente sede di vecchi meandri ora interrati;
  - aumento dell'instabilità degli argini, dovuto all'avvicinamento a quest'ultimi della scarpata di delimitazione della cunetta;
  - il deposito dei circa 3,0 milioni di mc di materiale scavato dal fondo dei canali, per i quali è necessario trovare un sito adeguato;
  - conseguenze indotte dal transito dei mezzi necessari per il trasporto dei materiali per le dighe, salvo che questi non arrivino via mare;
  - possibili erosioni della costa dell'isola di Sant'Andrea, conseguente al variato regime delle correnti nella zona interessata dalla costruzione delle dighe;
  - riduzione dell'attività biologica nelle zone di laguna in cui pure si riduce il ricambio idrico e, quindi, l'ossigenazione delle acque;
  - possibile interrimento delle aree in cui l'acqua non circola più come prima;
  - riduzione, fino al totale annullamento, delle possibilità di coltivare le aree in cui si manifesta l'infiltrazione dell'acqua salmastra; si ritiene, in via preliminare, di rilevare che gli interventi prospettati richiedano un'attenta valutazione dei riflessi sul regime delle acque sottosuperficiali nelle aree agricole limitrofe. Si ritiene comunque, che le condizioni di produzione verrebbero ulteriormente peggiorate a causa, principalmente, di un incremento delle aree caratterizzate da consistenti fenomeni di salinizzazione delle falde idriche sottosuperficiali, notoriamente, in tali ambienti, condizionate da fenomeni di filtrazione di acque salmastre. Va altresì rilevato come i terreni interessati non risultano suscettibili di un efficace intervento correttivo dei valori di salinità, che determinerebbe un irreversibile deterioramento dei suoli con accentuata alcalinizzazione e possibile conseguente inevitabile abbandono dell'uso agricolo;
  - esondazione del corpo idrico principale a causa del crollo o della riduzione di resistenza degli argini, con conseguente riduzione della fertilità dei terreni e perdita dei raccolti, sempre come conseguenza dell'aumentata salinità del terreno imbibito di acqua salmastra;
  - creazione di vaste discariche di materiale estratto, che dovrebbe in massima parte essere depositato in mare (circa 1,5-2,0 milioni di mc), con conseguente forte depauperamento dell'ecosistema marino interessato;
  - necessità di creare manufatti di protezione della spiaggia dell'isola di Sant'Andrea, con conseguente perdita della naturalità e del pregio paesaggistico della medesima;



# *Il Ministro dell' Ambiente*

- aumento dell'inquinamento e della probabilità di incidenti dovuto all'intensificarsi del traffico navale e dell'operatività del porto;

in conclusione si ritiene che:

- gli impatti della 1<sup>a</sup> fase sono mitigabili con gli interventi e le misure delineate dal proponente nello studio d'impatto ambientale;
- gli impatti della 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup>, e 4<sup>a</sup> fase non sono sufficientemente definiti per mancanza dei necessari approfondimenti progettuali delle opere previste, a cui consegue la mancanza dei necessari approfondimenti sulla compatibilità ambientale delle opere stesse;

**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;

**VISTA** la deliberazione della Regione Friuli Venezia Giulia del 15 dicembre 1995 n. 6388, pervenuta il 28 dicembre 1995, in cui si osserva che:

- dovranno essere controllati i possibili sversamenti nelle acque fluviali e lagunari, comprese le acque di derivazione pluviale provenienti dai piazzali;
- dovrà essere escluso l'approfondimento dei canali d'accesso dal mare aperto agli ambiti in questione;
- dovranno essere definiti, negli strumenti di pianificazione territoriale, gli adeguamenti delle strutture di trasporto ferroviario e stradale;

e in conclusione si esprime un parere favorevole con le condizioni sopracitate;

**VISTA** la nota del Ministero per i beni culturali ed ambientali del 26 gennaio 1996 n. 2793, in cui si osserva che:

- l'attuazione del piano è articolata in quattro fasi, a cui non corrispondono omogenei livelli di definizione; pertanto non è possibile una valutazione complessiva perchè, particolarmente nella terza e nella quarta fase, non sono presenti indicazioni progettuali tali da consentire la formulazione di un giudizio di compatibilità ambientale;
- alla luce delle valutazioni sul dimensionamento delle previsioni di sviluppo dei traffici del Porto Nogaro nel contesto della portualità regionale si sono poste delle riserve sulla salvaguardia dell'ambito lagunare (soprattutto per il fenomeno di erosione prodotto dal movimento delle onde), soggetto all'attraversamento di merci con una previsione di raddoppio dell'attuale quantitativo entro l'anno 2000, a cui va aggiunto quello, non trascurabile, del turismo nautico;
- si ritiene quindi opportuno procedere ad una valutazione delle singole fasi di attuazione del piano, pronunciandosi al momento solo sul completamento del Piazzale Margreth (prima fase) ed esprimendo, per quanto di competenza, parere favorevole alle opere di completamento e di funzionalizzazione previste;
- per quanto attiene alla seconda fase che prevede la realizzazione delle circonvallazioni stradali e ferroviarie, pur concordando con l'esigenza di un'adeguato raccordo della situazione infrastrutturale in funzione dell'operatività del porto, si ritiene opportuno acquisire un maggior dettaglio progettuale sull'inserimento delle opere in un ambito paesistico già in gran parte compromesso dalle attuali preesistenze;

GB

RE

- relativamente alla terza e alla quarta fase (ampliamento del porto sull'altra sponda, approfondimento delle vie d'acqua e allungamento delle dighe foranee) che presentano le maggiori implicazioni di carattere ambientale si ritiene necessario esaminare il progetto di realizzazione e il relativo studio di impatto riferito a un contesto regionale, che consideri con particolare attenzione gli effetti indotti dall'aumento dei flussi idrici (erosioni della costa, riduzione dell'attività biologica della laguna,) sul valore paesistico dell'area;

**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;

**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 al progetto del Piano Regolatore degli ambiti portuali di Porto Nogaro, da realizzarsi in Comune di Porto Nogaro (UD), presentato dal Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa Corno, con sede in San Giorgio di Nogaro (UD), relativamente alla I e II fase a condizioni che:

**si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) qualora la progettazione delle opere e degli interventi della II fase preveda tracciati del tutto diversi dagli attuali, il proponente provvederà ad inoltrare un sintetico studio ambientale delle alternative esaminate;
- b) siano realizzati idonei sistemi di smaltimento e trattamento delle acque di prima pioggia che cadono sul piazzale Margreth;
- c) sia predisposto, in coordinamento con la Regione e le amministrazioni competenti per i controlli un piano di pronto intervento che, in caso di incidenti con sversamenti nelle acque del porto, lungo il fiume o nei canali marittimo o translagunare, renda immediatamente operativa una struttura che provveda al disinquinamento da idrocarburi ed al ripescaggio di contenitori o natanti affondati. Questo piano deve prevedere l'organico delle strutture che provvedono al pronto intervento, il loro coordinamento e le modalità di intervento;
- d) si provveda ad ultimare le analisi del materiale dragato durante le normali operazioni di manutenzione, e siano precisate le modalità di trattamento e/o condizionamento (stoccaggio provvisorio, drenaggio delle acque, essiccazione ecc.) oppure di riutilizzo e le precise destinazioni per lo smaltimento finale;
- e) sia predisposto, in coordinamento con la Capitaneria di Porto, un codice di comportamento dei natanti per la circolazione e le manovre nei canali e nel porto e per la sosta e le operazioni portuali. Esso riguarderà le modalità della navigazione, il deposito di merci pericolose, le operazioni di carico e scarico, spostamento e stivaggio di sostanze pericolose, i rifornimenti effettuati a mezzo autobotte e la circolazione di queste nell'ambito portuale, le misure antincendio, l'attenzione alla qualità delle acque dello specchio d'acqua, lo smaltimento dei



# Il Ministro dell' Ambiente

- rifiuti delle navi; dovrà in proposito essere delineata con precisione la struttura che provvederà alle operazioni di controllo ed al suo coordinamento;
- f) il progetto delle sistemazioni a verde sia adeguatamente sviluppato in fase di progettazione esecutiva, in funzione anche di mascheramento e della attenuazione dell'impatto visivo di opere e fabbricati. In particolare, considerata l'esigenza di impedire che, in occasione di eventi meteorici comportanti una rilevante ventosità dai quadranti meridionali, si possano diffondere polveri e materiali leggeri dall'area portuale verso il limitrofo ambito della Marina di S. Giorgio, si prescrive la realizzazione di una fascia avente funzioni filtranti della larghezza di almeno 50 cm, composta da idonee specie arboree ed arbustive, posta a confine tra i due insediamenti.
- g) per le opere e gli interventi previsti dal Piano nella 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> fase (bacino di evoluzione, approfondimento delle vie d'acqua ed allungamento delle dighe foranee di Porto Buso), non esistono al momento sufficienti elementi affinché si possa esprimere un parere, anzi emergono elementi di preoccupazione. Si rende pertanto necessario valutare più precisi elementi progettuali e il relativo studio di impatto ambientale riferito alle interferenze delle opere con i due ambiti del sistema ambientale delle lagune di Marano e Grado e dell'area di bonifica della pianura bassa friulana;

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa Corno, al Ministero dei trasporti e della navigazione, al Ministero dei lavori pubblici, alla Capitaneria di Porto di Monfalcone e alla Regione Friuli Venezia Giulia, 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 16 APR. 1996

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI