



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2006 - 0016481 del 16/06/2006

Alla Capitaneria di Porto  
di Porto Torres  
via Mare  
07046 PORTO TORRES  
(SS)

Al Ministero per i Beni  
e le Attività Culturali  
Direzione Generale per i Beni  
Architettonici ed il Paesaggio  
Servizio IV Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA

Al Ministero dei Trasporti  
Direzione Generale  
Demanio e Porti  
Piazzale Asia, 44  
00144 Roma

Alla Regione Sardegna  
Assessorato della Difesa  
dell' Ambiente  
Servizio valutazione  
impatto ambientale  
Via Roma 80  
09123 CAGLIARI

e p.c. Al presidente della  
Commissione VIA  
SEDE

**OGGETTO: adeguamento tecnico funzionale del molo di Levante del  
porto di Porto Torres- richiesta di esclusione dalla  
procedura di VIA del 20 aprile 2006 nonché comunicazione  
del parere della Commissione VIA relativo alla richiesta di**

Ufficio Mittente: Divisione III VIA - Sezione Opere Civili  
Funzionario responsabile: Borzi  
DSA-VIA-OCI-01\_2006-0165.DOC

### **esclusione dalla procedura di VIA dell'ampliamento del piazzale della banchina del molo di Levante.**

Con nota pervenuta in data 20 aprile 2006, n. 11304, la Capitaneria di Porto di Porto Torres ha inviato una richiesta di esclusione dalla procedura di VIA del progetto di adeguamento tecnico-funzionale del molo di Levante del porto di Porto Torres.

La documentazione trasmessa segue una altra richiesta di verifica di esclusione, pervenuta nell'ottobre 2005, relativamente all'ampliamento del piazzale della banchina del molo di Levante.

Con riferimento alla precedente richiesta che è stata inviata, con nota n. 25806 in data 17 ottobre 2005, alla Commissione VIA si comunica in primo luogo che la Commissione VIA ha espresso il proprio parere in data 11 maggio 2006; del parere della Commissione VIA si riportano di seguito le parti essenziali.

Il progetto presentato dal Consorzio per l'area di sviluppo Industriale Sassari - Porto Torres - Alghero è relativo ad interventi di miglioramento della viabilità di accesso al porto industriale ed al completamento funzionale delle opere marittime previste nel piano regolatore vigente.

Tali interventi erano previsti nel piano regolatore del porto industriale di Porto Torres, approvato nel 1982. In particolare, le opere in esame sono costituite da un vasto piazzale, da realizzare a est del molo di levante, ottenuto mediante l'avanzamento di circa 100 -130 m dell'attuale linea di costa. All'interno del piazzale verrebbe collocato lo svincolo dell'asse di penetrazione degli agglomerati al porto industriale.

A causa dei limitati fondi a disposizione, si prevede di realizzare solo una parte delle opere necessarie per la costruzione del piazzale. In particolare, è stata prevista solo la realizzazione della diga a scogliera posta lungo il limite del nuovo piazzale così da ottenere una vasca chiusa per il cui riempimento (circa 700.000 m<sup>3</sup>) verrà utilizzato tout-venant di cava. Allo scopo di garantire un collegamento idraulico tra la vasca ed il mare aperto è, inoltre prevista la posa in opera di n°4 tubazioni di acciaio di diametro pari a 1,20 m lungo lo sviluppo della diga a scogliera, al fine di permettere il naturale "ricambio" delle acque interne alla vasca.

Il vigente Piano Regolatore del porto industriale di Porto Torres è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella riunione del 18/12/1986. Il piano regolatore portuale del porto industriale è stato poi inserito nel Piano Regolatore Territoriale dell'Agglomerato Industriale e nel P.U.C. di Porto Torres, recentemente approvato.

Allo stato attuale le opere previste nel Piano Regolatore Portuale risultano per la maggior parte realizzate, ad esclusione dei seguenti interventi

- banchina terminale addossata al molo di sottoflutto, in quanto per il momento, per disposizione della locale Capitaneria di Porto, al molo è consentito



l'accosto delle navi vche trasportano GPL, utilizzato per diversi scopi in tutta la Sardegna settentrionale;

- l' escavazione dei fondali alla -12 m s.m. nella zona prospiciente le due banchine ortogonali ubicate nella zona orientale del porto;
- il terrapieno posto ad est del molo di sottoflutto che perviene all'incirca alla foce del Rio Mannu; solo parzialmente eseguito. Il completamento del terrapieno costituisce peraltro un fattore essenziale ai fini della realizzazione della viabilità di accesso al porto industriale ed al porto commerciale, pertanto la realizzazione di uno stralcio funzionale del completamento stesso è stata inserita nel progetto oggetto della presente valutazione.

In particolare sul terrapieno in questione, era prevista la realizzazione dello svincolo terminale della cosiddetta camionabile ANAS, strada di collegamento veloce destinata a sostituire completamente la S.S. 131 Carlo Felice, dalla quale si staccava da un lato un ramo per l'accesso al porto industriale e dall'altro un ramo che attraversava in viadotto la foce del Rio Mannu ed "entrava" nel porto commerciale. Contestualmente era prevista l'eliminazione del ponte stradale dell'attuale strada consortile e quella del ponte ferroviario, da ubicare in posizione più lontana dalla foce così da valorizzare il ponte romano e liberare l'area golenale del Rio Mannu nel tratto più prossimo alla foce stessa.

A seguito della pronuncia, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, del decreto V.I.A. di compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale del porto commerciale è stato previsto un ridimensionamento del sistema viario di accesso al porto al fine di non alterare l'attuale configurazione della spiaggia di Marinella e la foce del rio Mannu. In particolare nella nuova configurazione del sistema viario di accesso al porto commerciale ed al porto industriale, come richiesto nelle prescrizioni del Decreto Via n.4629, la posizione dello svincolo terminale della Camionabile ANAS è stato mantenuto sul nuovo terrapieno di levante del porto industriale, mentre il ramo che dovrà realizzare l'ingresso al porto commerciale si innesta sul ponte stradale dell'attuale strada consortile, che dovrà essere demolito e ricostruito adottando una soluzione tecnica che ne limiti l'interferenza con il deflusso delle portate di piena del Rio Mannu.

Pertanto, il nuovo terrapieno di levante del porto industriale, sulla base delle indicazioni fornite è previsto in tutte le versioni del Piano Regolatore Portuale del Porto Industriale e risulta conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.

Rispetto alla configurazione del Piano Regolatore Portuale l'estensione del terrapieno è stata ridotta di circa 25 m in modo da ridurre le interferenza con la foce del Rio Mannu. Infatti, il terrapieno si raccorda alla prominenza rocciosa che costituisce il limite occidentale della foce prima della foce stessa. Il nuovo piazzale, ottenuto mediante l'avanzamento di circa 100-150 m dell'attuale linea di costa, ha una lunghezza di circa 980 m, una larghezza media di circa 135 m ed una superficie totale pari a circa 132.800 m<sup>2</sup>.



La realizzazione dell'opera nel suo insieme è prevista attraverso due o più fasi funzionali successive. In particolare nella prima fase, quella attualmente in valutazione, è prevista la realizzazione lungo il limite a mare del nuovo piazzale di una diga a scogliera così da realizzare una vasca chiusa che in una fase successiva verrà riempita con materiale misto di cava, si procederà, quindi, nella fase 3 con la pavimentazione dell'intera area e con la realizzazione dello svincolo terminale della Camionabile e degli assi di penetrazione nel porto industriale e nel porto commerciale.

La diga a scogliera che delimita il nuovo terrapieno è a sezione trapezoidale ed è costituita da un nucleo in tout-venant e da una scogliera di protezione. Superiormente la sezione tipo della diga ha una larghezza di circa 10 m e perviene fino a quota +2.90 m s.m. I massi costituenti la mantellata di protezione lato mare dell'opera per la sezione corrente (sezione tipo A - massi da 3-7 t) pervengono fino a quota +4.10 m, mentre quelli del tratto di raccordo con il terrapieno esistente (sezione tipo B - massi da 1-3 t) pervengono fino a quota +3.40 m. Inoltre, lungo lo sviluppo della diga a scogliera, allo scopo di garantire un collegamento idraulico tra la vasca ed il mare aperto, al fine di permettere il naturale "ricambio" delle acque interne alla vasca ed impedire, durante il periodo necessario per il completamento del rilevato, l'instaurarsi di situazioni anossiche e riducenti degli strati di fondo ed evitare lo sviluppo di fenomeni di eutrofizzazione, è stata prevista la posa in opera di n°4 tubazioni di acciaio di diametro pari a 1.20 m che collegano la vasca al mare aperto.

I materiali (tout-venant e massi naturali) necessari per l'esecuzione delle opere previste verranno estratti dalla cava denominata La Camusina in località Campanedda ubicata nell'entroterra al confine tra Porto Torres e Sassari regolarmente autorizzata dall'Assessorato dell'Industria ed Ambiente regionale competenti.

La campagna di indagini geotecniche ha messo in evidenza che nella zona interessata dalle opere in progetto il fondo marino è costituito da uno strato superficiale di modesto spessore (inferiore ad 1 m) composto da sabbie organiche sciolte poggiate su uno strato ( $s= 3.5-5$  m) di limi sabbiosi mediamente consolidati talvolta coesivi al disotto dei quali si trovano formazioni a consistenza litoide (limo sabbioso a cemento calcareo e calcare litoide organogeno di scogliera vacuolare).

Per la caratterizzazione meteomarina del paraggio dove sorgono le opere, è stato redatto all'epoca della stesura del piano regolatore un apposito studio meteomarino. I risultati di tale studio sono stati aggiornati e verificati in occasione di un'attività di consulenza sviluppata per conto del Comune di Porto Torres, nel corso della redazione del nuovo piano regolatore del porto "civico".

E' stato studiato con accuratezza un programma dei lavori, tenendo conto dei tempi di predisposizione del cantiere, di approvvigionamento dei materiali e di esecuzione delle opere. Il tempo di esecuzione della prima fase di realizzazione -



oggetto della presente domanda –, è stato previsto pari a circa 18 mesi. Per le due fasi successive i tempi di esecuzione sono previsti in 26 mesi.

Le opere previste nel presente progetto si trovano tutte al di fuori di aree tutelate e non sembrano interferire direttamente con le stesse. Nello specifico l'area interessata dalle opere presenta segni di degrado ambientale connessi alla presenza del vasto insediamento industriale con pregressa vocazione fondamentalmente petrolchimica.

L'unica area dove sono ancora presenti elementi di naturalità residua, con potenzialità di recupero, è quella della foce del Rio Mannu, collocata tra il porto turistico ed il molo di ponente del porto commerciale, e dell'adiacente tratto di arenile denominato "spiaggia di Marinella". E' attualmente in fase di studio un esteso intervento volto al completo recupero dell'area golenale e dell'alveo del Rio Mannu al fine della creazione di un parco fluviale, adiacente al parco archeologico esistente. La creazione di tale parco è una delle prescrizioni che avrebbero dovuto essere ottemperate a seguito del decreto VIA relativo al porto turistico. Tale area del parco confina con l'area di intervento.

Inoltre, tutta l'area di Porto Torres inclusa la costa interessata dalle opere in oggetto risulta avere un elevato valore archeologico per la presenza di numerosi reperti archeologici (presenti anche lungo la battigia dell'area di intervento), tra i quali spicca il ponte romano sul Rio Mannu, soggetti a tutela e conservazione da parte della locale Sovrintendenza Archeologica.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei fondali e delle biocenosi bentonitiche, le indagini recentemente effettuate nell'ambito della redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto Commerciale hanno evidenziato un elevato stato di degrado della prateria di Posidonia oceanica nelle acque antistanti il porto. 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 stesso. Il tratto di mare sul quale è prevista la realizzazione delle opere non risulta immediatamente interessato dalla Posidonia, ma presenta caratteristiche ecologiche che potrebbero essere di qualità elevate per un ripopolamento.

Dalle planimetrie si evince che le nuove opere potrebbero avere una ripercussione non trascurabile sugli ecosistemi marini e terrestri su cui tali opere vanno ad interferire. Infatti il nuovo terrapieno, interrompendosi appena a ponente della foce del Rio Mannu, potrebbe modificare la foce stessa ed interferire con le aree che verranno destinate a parco fluviale. Infine, per quanto riguarda le interferenze con l'ecosistema marino, il nuovo terrapieno interessa un tratto di costa in parte già rivestito con materiale detritico, ma che conserva tuttavia una marcata naturalità e che, oltre alle biocenosi marine, è caratterizzato da manufatti forse anche di valenza archeologica.



In conclusione, alla luce dell'analisi della documentazione e del quadro normativo vigente in materia di V.I.A. e di concessioni demaniali marittime, la Commissione VIA ha ritenuto che **il progetto relativo all'ampliamento del piazzale del molo di Levante, sia da assoggettare a procedimento per la valutazione dell'impatto ambientale ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349/86 e del d.p.c.m. 377/88 e ss.mm.ii..**

Per quanto concerne invece, la ulteriore richiesta di verifica di esclusione del 20 aprile 2006, riferita alla modifica del molo del bacino portuale commerciale, già compreso tra quelle opere, si evidenzia che quello che è considerato un adeguamento funzionale risulta, invece, una variante sostanziale di quanto già precedentemente valutato e considerato. Infatti, l'opera prevede una modifica dell'imbocco del porto dai 180 m esistenti ai 300 previsti, sopravanzando la testata del molo di ponente, con uno sviluppo di frangiflutti più lungo di 1.440 m su fondali di circa - 24 m. si ritiene che anche questo secondo progetto non possa essere escluso dall'applicazione della procedura di VIA.

In conclusione sulla scorta del parere della Commissione VIA reso in riferimento all'istanza del 17 ottobre 2005, delle risultanze dell'esame svolto dalla scrivente relativamente alla seconda richiesta di esclusione, delle considerazioni che il porto, caratterizzato da due funzioni diverse (industriale e commerciale) che evidenziano la necessità di considerazioni omogenee, come del resto più volte già comunicato nel corso della precedente procedura di VIA con riferimento alle tematiche delle analisi del rischio, della divisione dei traffici a terra e a mare, del ricambio delle acque all'interno dei bacini portuali, ecc., oltre al fatto che la stessa Capitaneria di Porto dichiara, nella nota del 20 aprile 2006, che sono in corso di predisposizione il progetto e lo studio di impatto ambientale del nuovo PRP per l'intero porto, commerciale e industriale, questa Direzione ritiene che in coerenza con i principi e le finalità delle Direttive Europee sulla VIA, non sia possibile l'emanazione di un parere di VIA non riferito ad un progetto completo ed organico dell'intero porto e delle opere connesse, da valutare nell'ambito della procedura di VIA da attivarsi ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86 e dell'art. 5, comma 4, della legge 84/94 sul riordino della portualità.

Nel comunicare quanto sopra, si resta a disposizione per quanto altro necessario e in attesa di ricevere la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale del nuovo PRP.

IL DIRETTORE GENERALE  
(ing. Bruno Agricola)

Il Dirigente della Div. III  
Dott. Raffaele Ventresca