



# Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

\* \* \*

**Parere n. 331 del 1° settembre 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Porto Torres. Realizzazione dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru, all'interno del polo nautico del Nord-Ovest della Sardegna.</b></p> <p>Comune di Porto Torres (SS)</p> <p><b>ID_VIP: 6152</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna</b></p>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

### **Sottocommissione VIA**

#### **1. Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19/05/2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS (d’ora innanzi: Commissione) e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori della Sottocommissione VIA (d’ora innanzi: Sottocommissione VIA) e della Sottocommissione VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020.

#### **2. Richiamate le norme e i principi che regolano la verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. “screening”), e in particolare:**

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
  - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
  - lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo*”;
  - lett. m), *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;

- l'art. 19, recante *'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA'*, e in particolare il comma 5, secondo cui *"L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi"* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:
- All. IV-bis, recante *"Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19"*;
- All. V, recante *"Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *"Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*;
- le Linee Guida *"Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening"* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida della Commissione Europea *"Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC"*;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n. 133/2016;
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (D. Lgs. n. 104/2017).

### **3. Dato atto che:**

- all'istanza in esame, in quanto presentata in data 28/05/2021, si applica il D. Lgs n. 152/2006 nel testo vigente dopo le modifiche introdotte con D.L. n. 76/2020, come convertito in legge, nella formulazione precedente alle modifiche apportate dal D.L. n. 77/2021.

### **4. Rilevato che:**

#### **4.1. in ordine alla presentazione della domanda:**

- la Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna (d'ora innanzi Proponente o Autorità Portuale) in data 28/05/2021 prot. 11237 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, del progetto *"Porto Torres. Realizzazione dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru, all'interno del polo nautico del Nord-Ovest della Sardegna"*, da realizzarsi nel Comune di Porto Torres (SS), inviando apposita documentazione.

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V- Sistemi di valutazione ambientale (d'ora innanzi, Divisione) della Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo Sostenibile (d'ora innanzi, Cress) con prot. n. 58979/MATTM del 01/06/2021.

- la Divisione con nota prot. n. 61488/MATTM del 08/06/2021, acquisita dalla Commissione con nota prot. n. 2986/CTVA del 09/06/2021, verificata la completezza della documentazione acquisita e l'assolvimento dell'onere contributivo previsto dall'art. 2 comma 1, lettera b) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del

04/01/2018, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, chiedendo alla Regione Sardegna se intendesse evidenziare il concorrente interesse regionale, entro 10 giorni dal ricevimento della nota.

- stante l'assenza di comunicazione, da parte della Divisione, della manifestazione di interesse da parte della Regione Sardegna, non sussiste il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento in oggetto.

#### **4.2. In ordine alla pubblicità:**

- ai sensi dell'art.19, commi 2 e 3 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata in allegato alla domanda, come integrata il 30/04/2021, è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7901/11574> e la Divisione, con la sopra citata nota prot. n. 61488/MATTM del 08/06/2021 ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione su detto sito della documentazione;

- risultano pervenute le osservazioni della Regione Sardegna, nei termini di cui all'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006, acquisite con nota prot. n. CTVA 4057 del 03/08/2021 priva degli allegati e con nota prot. 86293/MATTM del 05/08/2021 completa dei medesimi.

- con nota prot. MIC/20329 del 14/06/2021 acquisita dalla Commissione al prot. n. 3105/CTVA del 15/06/2021 il Ministero della Cultura ha richiesto alla Soprintendenza e ai propri uffici di inviare osservazioni in merito la progetto;

#### **5. Considerato che:**

**5.1.** ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 lo Studio Preliminare Ambientale (d'ora innanzi, SPA), richiesto per verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi, deve indicare gli elementi di cui all'All. IV-bis della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006.

**5.2.** lo SPA elaborato dal Proponente con codice elaborato titolato "SPA" è corredato da sette allegati e dalla Relazione paesaggistica:

Relazione Paesaggistica	RP	28/05/2021	13009 kB
Protocollo d'intesa tra Provincia, Comune, Autorità Portuale e Consorzio Industriale	ALL-1	28/05/2021	1791 kB
Documentazione Conferenza dei Servizi 2020	ALL-2	28/05/2021	3943 kB
Nota MATTM prot. 0016494/STA del 21/10/2015	ALL-3	28/05/2021	80 kB
Piano di indagini operativo. Maggio 2017	ALL-4	28/05/2021	9066 kB
Esiti caratterizzazione. Settembre 2017	ALL-5	28/05/2021	4125 kB
Integrazione agli esiti della caratterizzazione. Aprile 2017	ALL-6	28/05/2021	5019 kB
Validazione ARPAS risultati della caratterizzazione analitica del 02/02/2018	ALL-7	28/05/2021	790 kB

nonché da ulteriori 26 elaborati progettuali, per un totale di 38 documenti (compreso l'elenco elaborati) messi a disposizione della Commissione e per la consultazione del pubblico, dalla Divisione, alla pagina internet indicata con la sopra citata nota prot. n. 61488/MATTM del 08/06/2021.

**5.3.** la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata, per quanto specificato dalla Divisione nella nota prot. n. 61488/MATTM del 08/06/2021, in quanto il progetto rientra in una delle tipologie di opere elencate nell'allegato II alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 al punto 11) e specificamente: "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate";

**5.4.** dalla documentazione prodotta dal proponente risulta che il progetto si configura come una modifica del porto industriale di Porto Torres, nel settore del fronte banchina dove il progetto prevede, previa demolizione controllata di una porzione della banchina esistente, la creazione di uno scalo di alaggio destinato alla movimentazione di natanti, per mezzo di una apparecchiatura di sollevamento tipo "travel lift";

## 6. Evidenziato che:

**6.1.** in premessa allo SPA si specifica che il progetto ricade nel settore di fronte banchina che si sviluppa a partire dallo sporgente ASI 1, con andamento parallelo alla linea di costa, del porto industriale di Porto Torres. Questa area, parzialmente oggetto di una concessione per lo svolgimento di una attività privata di cantieristica nautica e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, è attualmente in fase di rientro nella piena disponibilità dell'Autorità Portuale, che intende attrezzarla per promuovere lo sviluppo di attività pubbliche e private, legate alla cantieristica ed ai servizi nautici in genere. La volontà di promuovere lo sviluppo di attività pubbliche e private, legate alla cantieristica e ai servizi nautici in genere rientra in un più ampio progetto di rilancio economico siglato dal Protocollo d'Intesa tra la Provincia di Sassari, il Comune di Porto Torres, l'Autorità di Sistema Portuale e il Consorzio Industriale di Porto Torres, incentrato sulla c.d. *“economia del mare, ovvero quel complesso di attività che hanno come riferimento imprescindibile il rapporto con il mare – l'armamento e i servizi collegati, il sistema portuale, l'industria cantieristica e delle riparazioni navali, la nautica da diporto, la pesca – offre significative opportunità occupazionali che necessitano di essere sorrette da adeguati concertati interventi...”*;

**6.2** lo SPA specifica, inoltre, che il progetto definitivo aggiudicato alla Interprogetti Srl a seguito di procedura di evidenza pubblica è stato redatto sulla base di un progetto preliminare messo a disposizione dall'Autorità Portuale che con nota prot. 0000777 del 13.01.2020 ha richiesto al PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OPERE PUBBLICHE per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna - Direzione generale Sviluppo del Territorio, Programmazione e Progetti internazionali, l'indizione di apposita conferenza di servizi (ALLEGATO 2 dello SPA) nell'ambito della procedura d'intesa Stato - Regione ex art.56 del DPR 348/1979 ed ex art.2 del DPR 383/1994 al fine di acquisire pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso, comunque denominati, sugli aspetti tecnici e sulle procedure di amministrazioni statali e regionali in relazione a vincoli urbanistici, archeologici, architettonici, paesaggistici ed idrogeologici per l'approvazione dell'intervento.

Con nota prot. PRRM 0010323 del 17.03.2020, l'UFFICIO 7 – TECNICO, AMMINISTRATIVO E OPERE MARITTIME PER LA REGIONE SARDEGNA ha indetto apposita conferenza di servizi, in forma semplificata e in modalità asincrona, nell'ambito della procedura d'intesa Stato - Regione ex art.56 del DPR 348/1979 ed ex art.2 del DPR 383/1994, ma con nota prot.U.0021524 del 30.06.2020 ha sospeso i lavori della Conferenza dei Servizi dal momento che: le determinazioni assunte dalle Amministrazioni non hanno consentito l'adozione della decisione motivata di conclusione positiva della conferenza; la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro non ha trasmesso l'autorizzazione paesaggistica ex art 146 del D. Lgs. n. 42/2004; non sono pervenuti i pareri vincolanti della Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia e Direzione generale della difesa dell'ambiente.

I pareri ricevuti nell'ambito dei lavori della Conferenza dei Servizi (e oltre) sono i seguenti:

1. 31/03/2020 RAS - DG Pianificazione – Servizio pianificazione paesistica ed urbanistica. Esprime parere favorevole, dichiara l'opera compatibile con il PPR e se pur non prevista dal PRP.
2. 13/05/2020 RAS - DG Pianificazione – Servizio tutela del paesaggio e vigilanza Sardegna settentrionale. Esprime parere favorevole al rilascio del nulla osta paesaggistico e dichiara l'opera compatibile con il PPR.
3. 24/06/2020 Capitaneria di Porto. Esprime parere favorevole.
4. 16/10/2020 Soprintendenza. Evidenzia come il proprio parere si sia reso con il decorrere dei tempi previsti dall'art.14bis della L2. n. 41/1990
5. 19/11/2020 RAS-DG Ambiente-Settore VIA. Evidenzia di non avere competenze sul porto in virtù delle modifiche introdotte al TUA dal D. Lgs. n. 104/2017. Segnala quindi la necessità di coinvolgere il MATTM.

Con nota n. 40937 del 02/12/2020 il Provveditorato ha provveduto a richiedere al MATTM il parere di competenza, nell'ambito della Conferenza di Servizi, per l'approvazione dell'intervento. Con nota 5195 del 21/01/2021 il MATTM – Direzione Cress- DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE che ha rappresentato che la Cress *“potrà esprimere il proprio parere ed assumere la relativa determinazione di competenza esclusivamente nell'ambito del più idoneo procedimento di valutazione ambientale previsto*

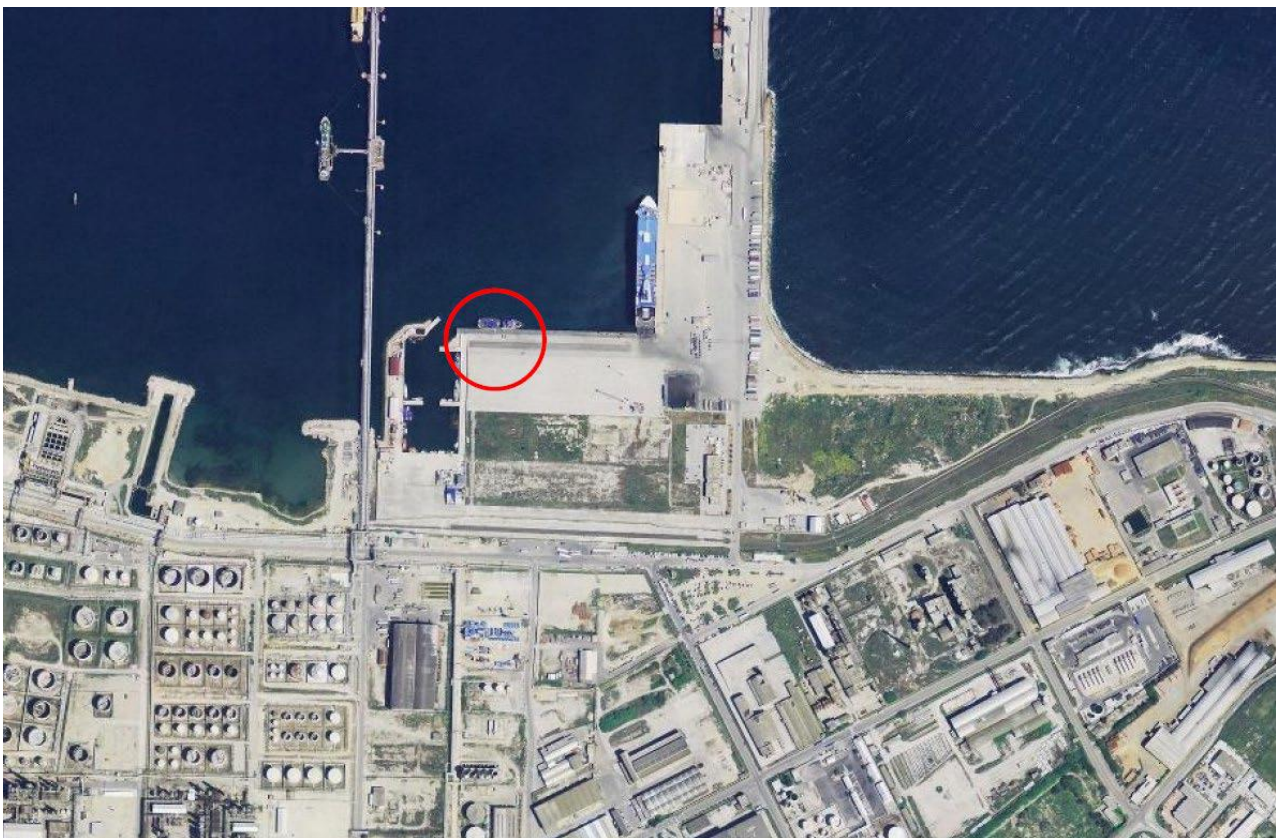
alla parte II del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii, per il quale codesta società proponente riterrà di formulare apposita istanza.”

## 7. Considerato che:

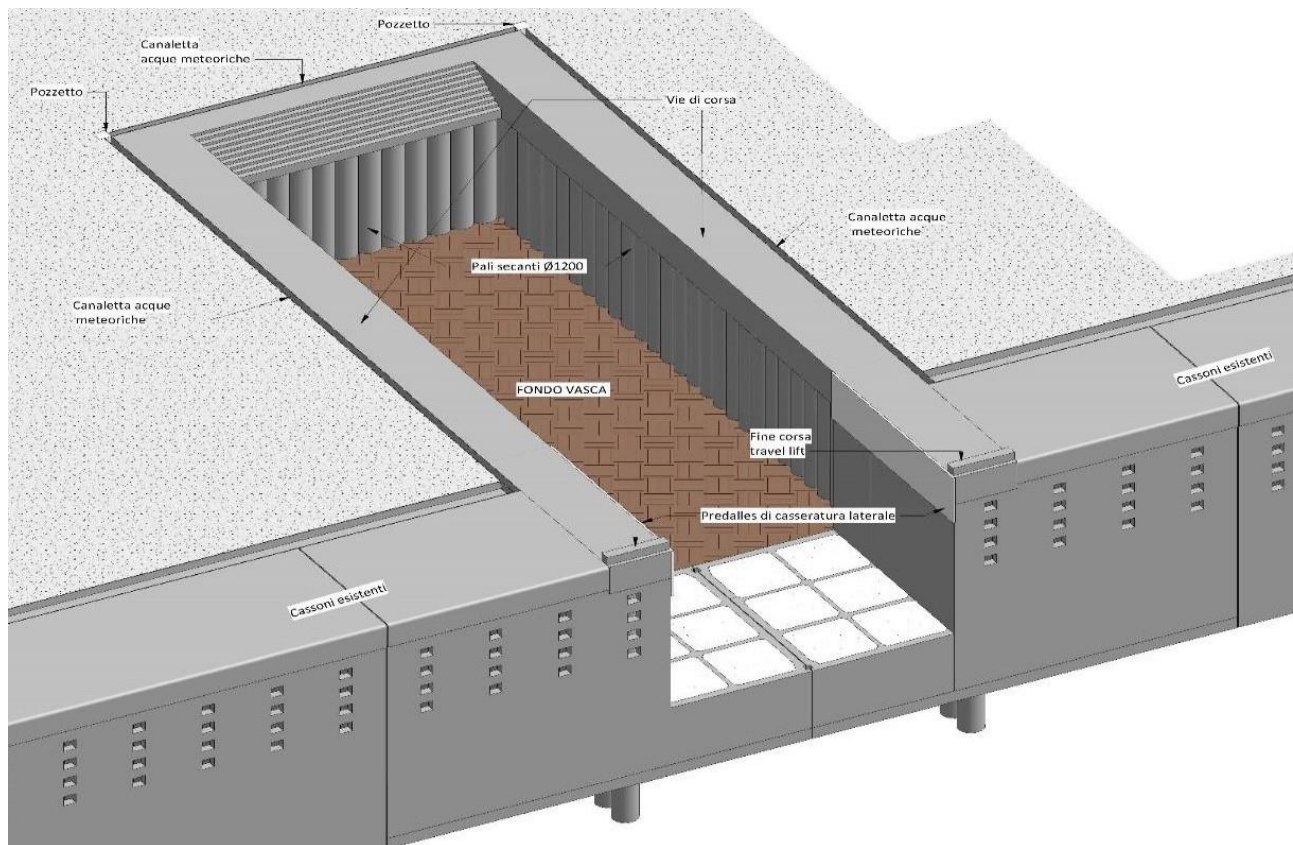
- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- le analisi effettuate dal Proponente, in relazione alla documentazione presentata rispetto all'Allegato IV-bis e in base ai criteri dell'Allegato V, sono così sintetizzabili:

### 7.1 In ordine alle caratteristiche fisiche e alla concezione dell'insieme del progetto

- Nel tratto occidentale del fronte banchina esistente (cerchiato in rosso nella figura seguente), parte del porto industriale di Porto Torres, caratterizzato da battente d'acqua a -12 m sul l.m.m., il progetto prevede la demolizione controllata di una porzione della banchina, costituita da una struttura in cassoni cellulari di cemento armato, la cui rimozione è necessaria per la creazione di uno scalo di alaggio, con bacino di dimensioni di 40,00 x 13,70 m, destinato alla movimentazione di natanti per mezzo di una apparecchiatura di sollevamento tipo *travel lift* da 650 t;



- La proposta progettuale definitiva si incentra sull'utilizzo di pali secanti, che fungono da paratia di sostegno delle azioni verticali dovute al transito del *travel lift* e contemporaneamente assolvono le funzioni di contenimento del terreno laterale alla vasca. In particolare, il progetto prevede la realizzazione di una paratia di pali trivellati di diametro  $\varnothing 1200$ , una trave di bordo a "L", che corre su tutta la lunghezza della vasca ed una trave di coronamento sulla larghezza, l'iniezione nel terreno di una miscela cementizia (*jet grouting*) al fine di realizzare un diaframma tra il cassone esistente e il palo ad esso tangente.



- La soluzione proposta migliora la metodica costruttiva prevista nel progetto preliminare posto a bando di gara dall'Amministrazione, che prevedeva l'utilizzo dei massi sovrapposti, metodo caratterizzato da alcune criticità relativamente all'area di scavo, ai costi, all'utilizzo di paratie subacquee, e ai cedimenti differenziali.
- Nel progetto definitivo tutte le operazioni (palificata di sostegno, vie di corsa longitudinali e collegamento trasversale) sono operate sul piazzale in asciutto. Tutte le operazioni si svolgono senza l'ausilio di sommozzatori. Si eliminano tutte le operazioni di escavo e riempimento dell'intorno vasca con un notevole beneficio ambientale ed economico. Il grado di compattazione dei materiali del piazzale resta uniforme non generando cedimenti differenziali nel tempo dovuti all'escavo ed al successivo riempimento.

### **7.2 In ordine al progetto, con riferimento alla sua localizzazione e alla sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate**

- Il sito oggetto del presente progetto si trova nel Comune di Porto Torres (SS), il cui porto è, secondo l'art. 4 della Legge n. 84 del 28.01.1994, classificato in categoria II, classe I, (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale), con funzioni commerciali, industriali e petrolifere, di servizio passeggeri, di pesca, turistiche e da diporto.
- In particolare, il sito di progetto ricade nel porto industriale, gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna.
- La configurazione attuale del porto deriva dal vigente Piano Regolatore Portuale, approvato dal CSLP con voto 208 del 24.05.2000 e dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero dei Beni Culturali con Decreto VIA n. 4629 del 15.03.2000 e, in ultimo, approvato con Determinazione Regionale n. 93/PT del 09/05/2001.

- Il sito di progetto ricade nel Sito di Interesse Nazionale (SIN) “Aree industriali di Porto Torres”, istituito con l’art.14 della Legge n. 179 del 31.07.2002, con perimetrazione individuata con DM 07.02.2003, ampliata con DM 03.08.2005 e aggiornata con DM 21.07.2016.
- Il MATTM - Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque, nell’ambito del procedimento per gli interventi di bonifica, ha convocato in data 17.12.2015 una Conferenza dei Servizi istruttoria ex. art 14 c.1 della L.n.241/90, nell’ambito della quale per il “Progetto preliminare relativo alla realizzazione nel porto di Porto Torres dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru all'interno del polo nautico del nord ovest della Sardegna” dell’Autorità Portuale, esaminato da ISPRA (parere IS/SUO 2015/103, prot. MATTM n.15250/STA del 02.10.2015) e dalla struttura di Assistenza Tecnica della Direzione nella riunione del 07.10.2015, con nota prot. 0016494/STA del 21/10/2015 (ALLEGATO 3 dello SPA), detta Direzione MATTM ha formulato le seguenti tre condizioni:
  1. ai fini della valutazione del potenziale impatto ambientale e della sicurezza degli operatori coinvolti per la possibile presenza di contaminanti volatili, si chiede l’esecuzione, preliminarmente all’avvio delle opere, di almeno n. 3 sondaggi per il campionamento del sedimento sottostante la banchina in corrispondenza della superficie oggetto della realizzazione dello scalo di alaggio, in quanto in prossimità di tale area sono state eseguite indagini ambientali che per alcuni sondaggi hanno evidenziato superamenti significativi rispetto alle CSC per i parametri BTEX, con concentrazioni di benzene particolarmente elevate (cfr. documento acquisito al prot. MATTM n. 24727/TRI del 02/08/2011).
  2. i materiali di risulta provenienti dalla demolizione della banchina dovranno essere gestiti in conformità alla vigente normativa sui rifiuti;
  3. dovrà essere valutata l’opportunità di eseguire di concerto con ARPAS il monitoraggio delle acque marine nell’area antistante la realizzazione dell’opera al fine di rilevare eventuali fenomeni di inquinamento.
- Il proponente, per soddisfare dette condizioni, ha affidato al geologo Alberto Antonini il campionamento e la caratterizzazione dei sedimenti sotto la banchina, il quale ha presentato il piano delle indagini (ALLEGATO 4 allo SPA) comprendente l’analisi di due campioni a terra ed uno in acqua nonché il monitoraggio delle acque marine, in corrispondenza del settore della banchina che sarà demolito per la realizzazione della vasca di alaggio. Le attività eseguite sono state ulteriormente relazionate nel documento redatto dal proponente nel settembre 2017 (ALLEGATO 5 dello SPA).
- Successivamente, il proponente ha incaricato l’integrazione della suddetta caratterizzazione con delle analisi fisico-chimiche, microbiologiche ed ecotossicologiche, al fine di valutare la possibilità e l’opportunità di utilizzare i materiali provenienti dal dragaggio dello scalo di alaggio per il riempimento di vasche di colmata oppure di evidenziare le caratteristiche dei materiali in caso di necessità di smaltimento.
- A tale scopo sono state eseguite sui campioni S2\_C3 (8.00 - 9.00 m) e S3\_C1 (0.70 - 1.70 m), delle analisi chimiche integrative conformi ai parametri richiesti dalla Tabella A2 D.M. 7 Novembre 2008, senza l’analisi dei pesticidi, amianto, diossine e furani ritenuti non necessari. Gli stessi campioni sono stati inoltre sottoposti ad analisi microbiologiche in osservanza alla Tabella A3 D.M. 7 Novembre 2008 senza miceti e lieviti (esclusi poiché non si prevede il riutilizzo dei sedimenti per ripascimenti) nonché ad analisi ecotossicologiche con riferimento alla Tabella A4 D.M. 8 Novembre 2008. I campioni integrativi sono stati sottoposti anche ad analisi granulometrica in conformità con la Tabella A1 D.M. 7 Novembre 2008. In ultimo, i campioni S2\_C3 (8.00 - 9.00 m) e S3\_C2 (7.50 - 9.00 m), sono stati sottoposti a delle analisi eseguite su eluato in acqua deionizzata al fine di valutarne l’ammissibilità in discariche per rifiuti non pericolosi (Decreto 27/09/2010 e/o limiti in deroga) come materiali di dragaggio.
- Gli esiti della campagna sono riportati nel documento “A3 Integrazione agli esiti della caratterizzazione” (ALLEGATO 6 dello SPA) datato Aprile 2018, di cui si riportano le conclusioni:

*“Le attività preliminari per la valutazione della possibilità e dell’opportunità di utilizzare i materiali provenienti dal dragaggio dello “Scalo di Alaggio” per il riempimento di vasche di colmata anche esterne all’area SIN, hanno evidenziato, in particolare per il fatto che le analisi ecotossicologiche siano risultate con una “Classe di pericolo ecotossicologico assente”, che tali*



*materiali, nonostante alcuni superamenti dei livelli chimici di riferimento L1 e L2, possano avere come opzione di gestione quella definita “C” nel Decreto 15 luglio 2016, n. 173 e, più nello specifico:*

• *IMMERSIONE IN AMBIENTE CONTERMINATO in ambito portuale in grado di trattenere tutte le frazioni granulometriche del sedimento, incluso capping all'interno di aree portuali, con idonee misure di monitoraggio ambientale; Al più gli stessi sedimenti potrebbero avere come opzione di gestione quella definita “D” nel citato Decreto che recita:*

• *IMMERSIONE IN AMBIENTE CONTERMINATO IMPERMEABILIZZATO, con idonee misure di monitoraggio ambientale. In entrambi i casi i cassoni cellulari relativi alla costruzione del prolungamento del molo di ponente del porto commerciale di Porto Torres risulterebbero idonei alla ricezione di tali materiali. Si è anche valutato che gli stessi materiali, qualora non trovassero idonea collocazione nel suddetto progetto, potrebbero essere smaltiti nella vicina discarica di rifiuti non pericolosi, anche se con costi economici e ambientali superiori.”*

- L'ARPA Sardegna in data 02/02/2018 ha validato i risultati della caratterizzazione analitica (ALLEGATO 7 dello SPA).
- Il proponente, rispetto alla sensibilità delle aree interessate dall'intervento e ai vincoli presenti, segnala che l'area di intervento ricade nell'area di rispetto coste e corpi idrici, tutelata ai sensi del vincolo paesaggistico di cui al D. Lgs. n. 42/2004, art. 142, co. 1 lett. a) territori costieri, è in area demaniale e ricade in Zona Sismica 4.

### **7.3 In ordine alla descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante**

- *Popolazione e salute umana:* il progetto “SENTIERI” (“Studio epidemiologico nazionale dei territori e degli insediamenti esposti a rischio da inquinamento: risultati” – “Sapienza” Università di Roma, IFC-CNR, Dipartimento Epidemiologia Servizio Sanitario Regionale Regione Lazio, Istituto Superiore di Sanità, Ministero della Salute – 2011) ha evidenziato come nel SIN “Aree industriali di Porto Torres” sia presente un eccesso per tutte le principali cause di morte riportate nella tabella seguente:

Causa	Uomini			Donne		
	OSS	SMR (IC 90%)	SMR ID (IC 90%)	OSS	SMR (IC 90%)	SMR ID (IC 90%)
tutte le cause	4 708	107 (104-109)	109 (106-111)	4 357	112 (109-115)	115 (112-117)
tutti i tumori	1 508	108 (104-113)	106 (102-111)	1 105	114 (109-120)	113 (107-119)
malattie del sistema circolatorio	1 560	103 (99-107)	106 (102-111)	1 661	99 (95-103)	104 (100-109)
malattie dell'apparato respiratorio	392	110 (101-120)	118 (108-128)	313	138 (126-152)	139 (126-152)
malattie dell'apparato digerente	309	118 (107-129)	120 (109-132)	226	118 (105-132)	122 (109-136)
malattie dell'apparato genitourinario	73	137 (112-167)	141 (115-171)	71	122 (99-149)	127 (103-155)

**Tabella 1.** Mortalità per le principali cause di morte. Numero di casi osservati (OSS), rapporto standardizzato di mortalità grezzo (SMR) e corretto per deprivazione (SMR ID); IC 90%: intervalli di confidenza al 90%; riferimento regionale (1995-2002). Uomini e donne.

Per le cause di morte per le quali vi è a priori un'evidenza Sufficiente (S) o Limitata (L) di associazione con le fonti di esposizioni ambientali del SIN, si osserva, in entrambi i generi, un'aumentata mortalità per il tumore al polmone, per le malattie dell'apparato respiratorio anche acute e per le malformazioni congenite. Lo SPA riporta numerose altre evidenze, ma afferma che tali elementi di criticità sono tuttavia non aggravati dal progetto in esame, prima di tutto in considerazione del fatto che si tratta di una piccola opera, caratterizzata da tempi di esecuzione ridotti (9 mesi comprensivi di accantieramento e smobilizzo) e ridotto approvvigionamento e smaltimento di risorse, con conseguenti bassi livelli emissivi sia sonori che in atmosfera, in secondo luogo, per le mitigazioni che sono previste ed insite nelle scelte progettuali ed attuate in fase di cantiere.

- *Biodiversità:* lo SPA indica che il sub-distretto in cui ricade quasi completamente la vasta aria di studio in esame nella presente relazione è contraddistinta dalle associazioni termo-mesomediterranea del leccio con *Prasio majoris-Quercetum ilicis* che si sviluppa in condizioni bioclimatiche di tipo

termomediterraneo superiore e mesomediterraneo inferiore. Sono molto estese le cenosi di sostituzione, rappresentate da comunità arbustive riferibili all'associazione *Clematido cirrhosae-Pistacietum lentisci*. Le cenosi erbacee di sostituzione sono rappresentate da pascoli, frequentati prevalentemente da ovini, della classe *Poetea bulbosae*, da praterie emicriptofitiche della classe Artemisietea e da comunità terofitiche della classe *Tuberarietea guttatae*. Il Parco Nazionale dell'isola dell'Asinara rappresenta il parco prossimo e comunque distante circa 20 km dal sito di progetto, mentre i siti Natura 2000 che insistono sul territorio costiero prospiciente all'opera in progetto sono • ITB010082 "Isola dell'Asinara" (Parco Nazionale dell'Asinara), ITB010043 "Coste e isolette a nord ovest della Sardegna", ITB010002 "Stagno di Pilo e di Casaraccio", ITB010003 "Stagno e ginepreto di Platamona", ma essi ricadono tutti ad una distanza considerevole dal sito di progetto e comunque non sono suscettibili di interferenza, soprattutto in considerazione del fatto che il progetto interessa il bacino interno del porto industriale e i suoi effetti restano certamente limitati nell'ambito portuale. L'ambiente marino è invece interessato dal Santuario per i mammiferi marini. Quanto alle possibili interferenze dell'opera, a una distanza di circa 2,5 km sono presenti habitat di elevato valore naturalistico quali scogliere, spiagge, habitat dunali e prateria a fanerogame marine tutelate attraverso la Rete Natura 2000, ma nonostante l'elevato livello di sensibilità ecologica, sia per la presenza di elementi floristici di pregio che per quelli vegetazionali, vista l'entità dell'opera e la sua ubicazione interna al bacino portuale si ritiene che gli habitat di valore naturalistico presenti non siano suscettibili di alterazioni dello stato di conservazione di specie floristiche e vegetazionali. La vegetazione ripariale e gli ecosistemi della foce del fiume non saranno in alcun modo interessati, né dall'aumento di torbidità nella fase di realizzazione dell'opera, né da variazioni dell'ambiente di foce nella fase di esercizio. Per quanto riguarda la fauna, l'unica tipologia di fauna che insiste nell'area costiera e che potrebbe subire potenziali interferenze dalla realizzazione dell'opera in progetto è l'avifauna. Tuttavia, non si rilevano disturbi a suo carico in quanto immediatamente in prossimità dell'area di studio, ovvero nelle aree interessate dal porto, non si riscontrano specie di interesse naturalistico e comunque i lavori previsti (fase di cantiere) non determineranno, in generale, un significativo innalzamento di rumorosità in relazione ai livelli sonori già preesistenti nell'area portuale. Non si prevedono effetti negativi sul plancton poiché non si avranno variazioni, lungo la colonna d'acqua, dei parametri chimico-fisici (temperatura, carico organico, ossigeno disciolto) fondamentali per la crescita e lo sviluppo di questi organismi, e i limitati impatti sono reversibili e limitati alla fase di cantiere. In fase di cantiere l'ittiofauna sarà disturbata dal rumore prodotto dal trasporto delle strutture e dalla sua collocazione. Tuttavia, la temporaneità del cantiere e l'area di intervento limitata, limiteranno gli eventuali impatti e produrranno un probabile momentaneo allontanamento dal sito delle comunità ittiche. Un potenziale effetto sui mammiferi in fase di cantiere potrebbe essere legato all'aumento di rumore dovuto alle operazioni di demolizione ed infissione. Tuttavia, nel caso in esame i lavori saranno limitati all'area portuale e quindi molto distanti da aree a mare con possibile presenza di mammiferi. L'impatto quindi risulta scarsamente significativo. La posidonia oceanica è assente all'interno del porto industriale e quella presente in prossimità del porto civico non subirà in alcun modo l'effetto dei lavori.

- *Atmosfera: aria e clima:* nell'area di Porto Torres si registra un inquinamento limitato, stabile sul lungo periodo, ed entro la norma per tutti gli inquinanti monitorati. Per quanto riguarda le misure di benzene ( $C_6H_6$ ), nel 2010, a seguito di una richiesta del Dipartimento di Sassari al Servizio Monitoraggio e Controlli Ambientali della Direzione Tecnico-Scientifica, che evidenziava la necessità di caratterizzare la formazione occasionale di una polla contaminante da composti organici nella darsena del porto industriale di Porto Torres (SS), a ridosso del sito di progetto, è stata concordata una campagna specifica di monitoraggio, che ha evidenziato valori di benzene alti e oltre i limiti normativi, come pure quelli dell'idrogeno solforato  $H_2S$ . Durante la realizzazione dell'opera in oggetto non si determineranno significativi impatti sulla componente atmosfera in virtù della notevole distanza tra le aree di lavorazione ed i primi ricettori abitativi affacciati sul porto civico e non su quello industriale, del ridotto traffico veicolare dei mezzi d'opera in considerazione dei modesti approvvigionamenti/smaltimenti, del fatto che non è previsto alcun attraversamento del centro urbano, ma solo del polo industriale, della mitigabilità degli impatti grazie alla puntuale adozione di idonee misure.
- *Suolo:* la maggior parte dell'area risulta interessata da insediamenti industriali, oltre che dal porto esistente; lembi di aree naturali si rinvengono soltanto in prossimità del corso del Rio Mannu, la cui foce è inoltre caratterizzata da aree a ricolonizzazione naturale. Le rimanenti porzioni sono tutte

caratterizzate da usi antropici. Il progetto è coerente con l'uso attuale e previsto del suolo, trattandosi di banchina interna al porto da attrezzarsi con vasca travel lift per adeguarla allo scopo, non aumenta il consumo di suolo e non incrementa le superfici impermeabilizzate.

- *Geologia e Acque:* Lo SPA precisa che le informazioni sulla geologia sono tratte dalla Relazione Geologica allegata al Progetto Definitivo, redatta dal geol. Antonini. L'originaria morfologia costiera risulta sostanzialmente modificata dagli interventi antropici compiuti durante la realizzazione del porto industriale e della banchina di riva e, attualmente, le superfici sono state rese più o meno piane da importanti interventi di scavo e di riporto che hanno interessato anche grandi aree. Nell'ambito della caratterizzazione ambientale dei sedimenti della banchina, a luglio del 2017, sono stati eseguiti due sondaggi sul molo della banchina di Riva (più uno a mare per i sedimenti del fondo). Per il campionamento delle matrici di suolo all'interno della banchina, si è proceduto con l'esecuzione dei due sondaggi denominati S2 e S3 che sono stati collocati rispettivamente a circa 10 metri dal limite dei cassoni fronte mare e dalla parte terminale della rampa, all'interno della banchina, e sono stati prelevati 6 campioni di materiale per la caratterizzazione chimica dei terreni. Nell'ambito del progetto definitivo è stata condotta una campagna di indagini sperimentali di sismica a rifrazione in onde P e in tecnica Masw, allo scopo di ricostruire il modello sismostratigrafico del sottosuolo e di definire il valore di  $V_{s,eq}$  per la determinazione della categoria di sottosuolo, secondo quanto stabilito nelle "Norme tecniche per le costruzioni" del D.M. del 17 gennaio 2018, indagini che hanno confermato la presenza di terreni di riporto dello spessore di 6-8 m, cui seguono in basso sedimenti marini sabbiosi con ghiaie fino a 10 m di profondità dal piano campagna, seguiti in basso da depositi di alterazione del substrato calcareo marnoso presente oltre detta profondità, le cui velocità delle onde sismiche hanno individuato una categoria di sottosuolo B. Per quanto riguarda le acque, il Rio Mannu è stato caratterizzato con uno stato ecologico sufficiente e il mancato conseguimento dello Stato chimico delle acque con superamento delle concentrazioni di esaclorocicloesano sia nella matrice acqua sia nei sedimenti. Rispetto agli scavi previsti le indagini hanno evidenziato dunque la messa in posto di terreno di riporto durante le fasi di avanzamento della banchina con spessori fino a 8 m mentre a partire da una quota di circa 9 m dal piano banchina è presente il sedimento marino preesistente. Tutti i campioni di terreno prelevati nel corso dei sondaggi ambientali hanno riportato valori di concentrazioni inferiori alle corrispettive CSC (Tabella 1 - Colonna B) del D. Lgs. n. 152/2006 (Tabella 1 - Colonna B). Nel sedimento marino relativo al sondaggio S1 è stata rilevata la presenza di crisene (0,1 mg/kg s.s.) e pirene (0,18 mg/kg s.s.) come unici composti policiclici aromatici (0,28 mg/kg s.s.). Tali composti, comunque ben al disotto dei 100 mg/kg previsti dalle CSC prese in esame, sono coerenti con le sostanze in genere presenti all'interno di una darsena di un porto industriale. Pertanto, la scelta progettuale è stata quella di minimizzare i sedimenti da gestire, ovvero, verificata la qualità dei sedimenti e la compatibilità al riutilizzo, il progetto si caratterizza per una gestione virtuosa dei sedimenti. In fase di cantiere ed in particolare durante la fase lavorazione e di escavo, sono prevedibili impatti sulla matrice acque. Tuttavia, la sistematica applicazione delle misure di mitigazione consentirà di scongiurare impatti rilevanti. È inoltre necessario prevedere il monitoraggio della colonna d'acqua in attuazione e prosecuzione di quanto effettuato in sede di caratterizzazione ante operam (ALLEGATO 5). Relativamente alla fase di esercizio, l'impatto sulle acque marine dovuto delle operazioni che si svolgono nel porto, è potenzialmente rilevante; tuttavia, il progetto in esame non comporta l'aumento dei transiti navali e conferma per la banchina le funzioni in essere.
- *Paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali:* Per ciò che riguarda la modifica delle caratteristiche fisiche del paesaggio e dello skyline, l'intervento modifica in modo poco significativo il paesaggio, sia in relazione alla tipologia di intervento, ma soprattutto poiché è ubicato all'interno di un contesto industriale, privo di patrimonio culturale e beni materiali, che ne attenua l'impatto, come evidenziato anche nella relazione paesaggistica allegata allo SPA.
- *Rumore:* l'area oggetto di studio ricade in "classe V" poiché è caratterizzata da insediamenti industriali con scarse/assenti abitazioni. Dall'analisi della tavola "Unità Acusticamente Omogenee – Porto Torres", fornita dal Piano di Classificazione Acustica, l'area in esame ricade in zona 3 "Zona a bassa/nulla densità di popolazione – medio/alta densità di attività commerciali, artigianali". L'area retrostante è invece classificata in zona 2 "Zona a bassa/nulla densità di popolazione – medio/alta densità di attività industriali". Tale suddivisione permette di escludere l'eventuale disturbo, in fase di realizzazione, alla popolazione circostante, poiché l'area, compresa nel raggio di 2 km, è

completamente classificata a bassa/nulla densità di popolazione. Durante la realizzazione dell'opera in oggetto non si determineranno significativi in virtù della notevole distanza tra le aree di lavorazione ed i primi ricettori abitativi affacciati sul porto civico e non su quello industriale; del ridotto traffico veicolare dei mezzi d'opera in considerazione dei modesti approvvigionamenti/smaltimenti; del fatto che non è previsto nessun attraversamento del centro urbano, ma solo del polo industriale; della mitigabilità degli impatti.

**7.4 In ordine alla descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente risultanti da residui, emissioni previste e rifiuti, uso di risorse naturali**

Lo SPA riporta una tabella, ripresa dalla Relazione sulla gestione delle materie allegata al progetto definitivo, riguardante la suddivisione dei materiali in entrata in uscita e i materiali riutilizzati con le corrispondenti quantità espresse in metri cubi:

**Tabella 4-1 Gestione delle materie**

	Tipologia	Quantità di progetto (m <sup>3</sup> )	RIUTILIZZO IN CANTIERE (m <sup>3</sup> )	DISPONIBILITÀ AdSP (m <sup>3</sup> )	SMALTIMENTO (m <sup>3</sup> )	rif. Voce di computo
Materiali in uscita	demolizione pavimentazione stradale	195,03			195,03	1
	sbancamento terreno	1.989,90	258,61	1.731,29	0,00	2 (sbancamento) 5, 28 (riutilizzo)
	materiale da escavo	4.605,16		4.605,16	0,00	3, 4 (Escavo)
	demolizione pareti cassone	485,79			485,79	6
	terre e rocce residue da trivellazione pali	1.619,00			1.619,00	18, 19
	<b>Tot</b>	<b>8.894,88</b>	<b>258,61</b>	<b>6.336,45</b>	<b>2.299,82</b>	
Materiali in entrata	inerti sabbia e ghiaia per cls	476,62				22, 23
	tout venant di cava per fondazione stradale	126,02				29
	Conglomerato bituminoso	59,36				30, 31
	<b>Tot.</b>	<b>662,00</b>				

Le ipotesi di riutilizzo in cantiere sono supportate dalle analisi sui sedimenti validate da ARPA Sardegna, che ne ha attestato la qualità ambientale ai sensi dei limiti di D. Lgs. n. 152/2006. La planimetria di cantiere individua un'ampia area (900 m<sup>2</sup>) dedicata allo stoccaggio delle materie. Le dimensioni dell'area consentono stoccaggi differenziati.

Per ciò che concerne la quota parte dichiarata in "DISPONIBILITÀ AdSP", l'Autorità di Sistema Portuale prevede il riutilizzo nell'ambito di altre opere in corso o in progetto nell'ambito portuale.

In particolare, propone il riutilizzo per riempimento dei cassoni del prolungamento dell'antemurale di Ponente, di prossima esecuzione. Tale possibilità è stata supportata da idonee analisi di caratterizzazione, condotte nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta presso la divisione preposta del MATTM.

I rifiuti prodotti in cantiere (riportati nel bilancio dei materiali) sono: bitumi derivanti dalla demolizione stradale CER 17 03 02–253 ton circa; materiali di demolizione delle pareti del cassone CER 17.09.04a– 1.257

ton circa; terre e rocce residue da trivellazione pali CER 17 05 04– 3.077 ton circa. Per questa ultima componente di terre e rocce non si ipotizza in questa fase progettuale il riutilizzo in ragione della tecnologia operativa che prevede l'uso di fanghi bentonitici. Va comunque precisato che per pali con scavo a fango si prevede la fase aggiuntiva di dissabbiamento dei fanghi bentonitici recuperati dallo scavo, mediante passaggio attraverso una serie di setacci vibranti ed idrociclonici e conseguente separazione dei fanghi dai detriti e dalla sabbia ed infine la rimessa in circolo dei fanghi depurati. Per quanto riguarda lo smaltimento dei materiali di risulta, si segnala la presenza di tre centri di recupero esistenti e autorizzati, in grado di ricevere i rifiuti prodotti in cantiere, siti a distanze comprese fra 5 km e 30 km dal sito di progetto. Sono indicate anche le cave disponibili per i ridotti quantitativi dei materiali necessari per l'approvvigionamento.

## 8. Tenuto conto che:

- il Ministero della Cultura, con nota prot. MIC/20329 del 14/06/2021 acquisita dalla Commissione al prot. n. 3105/CTVA del 15/06/2021, ha richiesto alla Soprintendenza di inviare osservazioni ed eventuali richieste di chiarimenti in merito al progetto, che allo stato non risultano acquisiti;
- La Regione Sardegna, con nota acquisita al prot. n. CTVA 4057 del 03/08/2021 priva degli allegati e con nota prot. 86293/MATTM del 05/08/2021 completa dei medesimi, ha espresso le proprie osservazioni, quelle della Provincia di Sassari e quelle dell'ARPA Sardegna, valutando concordemente che l'opera ha impatti negativi sull'ambiente non significativi, e comunque mitigabili.
- non sono pervenute altre osservazioni, ai sensi dell'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006, oltre a quelle della Regione Sardegna.

## 9. Rilevato che:

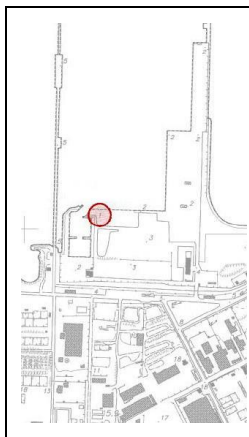
- Lo SPA risulta organizzato secondo gli allegati alla parte II del D. Lgs. n. 152/2006 "Allegato IV-bis - Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19" e con le informazioni necessarie per le valutazioni di cui all'"Allegato V - Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19".

## 10. Valutato il progetto:

### Con riferimento agli elaborati progettuali:

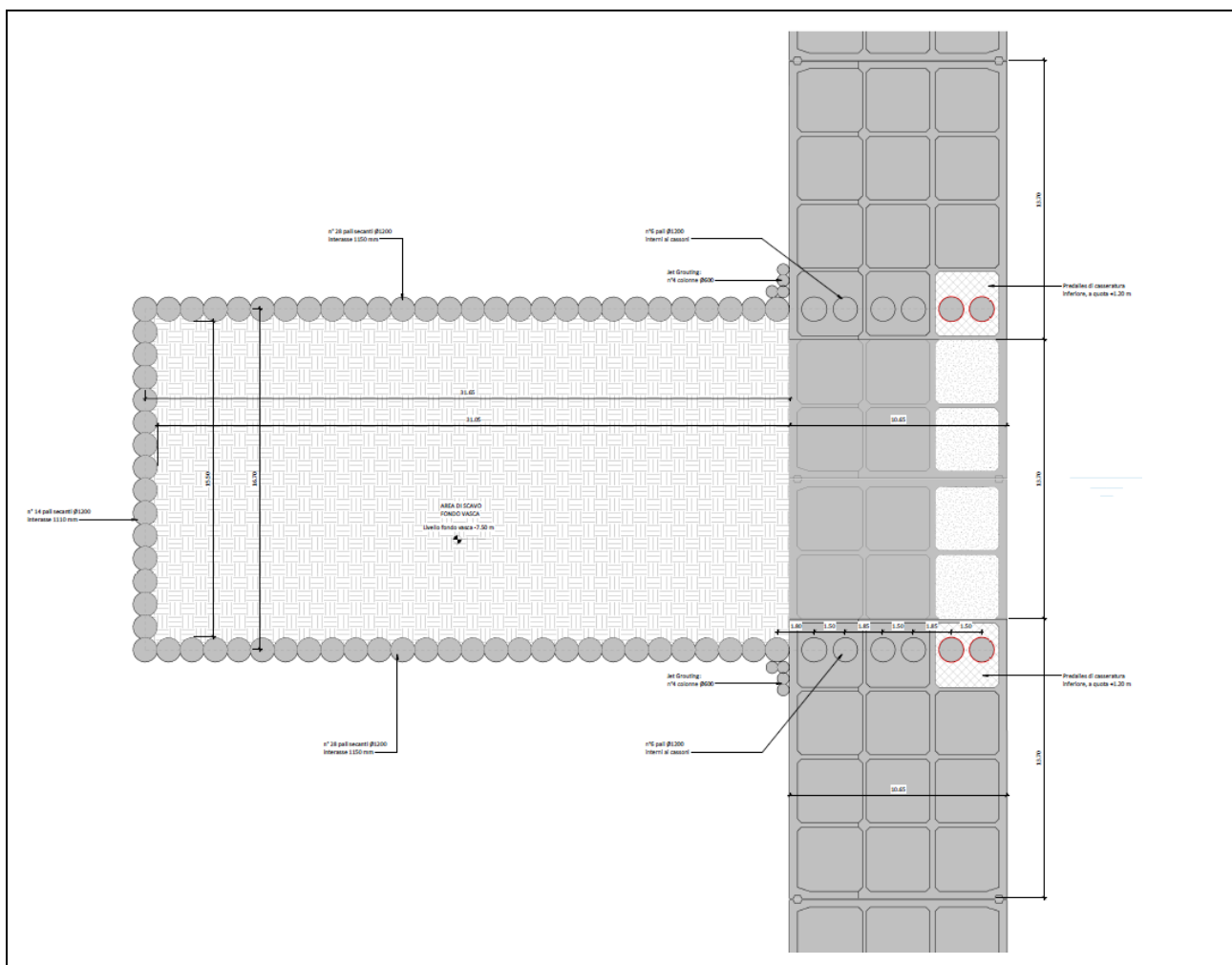
- Considerata la documentazione presentata dal Proponente il 28/05/2021, specificamente lo SPA con codice elaborato titolato "SPA", corredato da sette allegati e dalla Relazione paesaggistica, e gli ulteriori 26 elaborati progettuali;
- Verificata la completezza della documentazione che consente di valutare adeguatamente se il progetto possa determinare potenziali impatti significativi negativi;

### Con riferimento alle caratteristiche fisiche del progetto:



A sinistra, stralcio carta topografica CTR con ubicazione (cerchio rosso) del sito di progetto, raffigurato con maggior dettaglio nell'immagine ortofoto a destra che con tratto rosso segna il limite dalla vasca di allaggio in progetto. Immagini tratte dalla Relazione Generale del progetto definitivo, elaborazione Commissione.

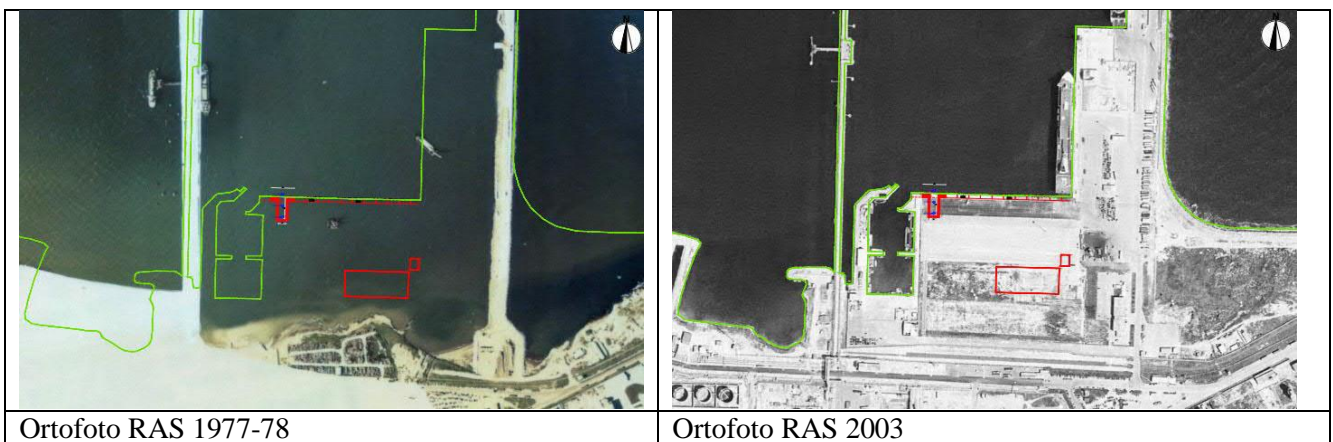
- Le caratteristiche fisiche del progetto sono descritte esaurientemente nello SPA, nella Relazione generale e negli altri elaborati progettuali.
- Il progetto prevede la demolizione controllata di una porzione della banchina esistente almeno dall'anno 2003, costituita da una struttura in cassoni cellulari di cemento armato, la cui rimozione è necessaria per la creazione di uno scalo di alaggio, con bacino di dimensioni di 40,00 x 13,70 m, destinato alla movimentazione di natanti per mezzo di un'apparecchiatura di sollevamento tipo *travel lift* da 650 t;
- In particolare, il progetto prevede la realizzazione, direttamente sul piazzale e previa rimozione della pavimentazione esistente, di una paratia di 82 pali secanti di diametro Ø1200 mm realizzati con la tecnologia a palo trivellato a rotazione. La profondità di infissione dei pali è di circa 16,20 m con l'attraversamento dei materiali di riporto utilizzati per il riempimento dei piazzali, il superamento del sottostante strato sabbioso e del substrato calcarenitico. Nel tratto dei cassoni di bordo banchina si eseguirà una coppia di pali all'interno di ogni cella (per un totale di 12 pali fra cella di riva destra e di riva sinistra) che si intesteranno a una quota pari a -15.00 s.l.m.m. Questo consente di salvaguardare le bitte al bordo della vasca e anche di attribuire i carichi del carrello *travel* a elementi costruttivi nuovi e idonei al carico. In testa alla paratia di pali trivellati di diametro Ø1200 corre su tutta la lunghezza una via corsa ad "L", ed una trave di coronamento sulla larghezza. È prevista l'iniezione nel terreno di una miscela cementizia tramite *jet grouting* tra il cassone esistente e il palo a esso tangente. Sono previste demolizioni di parte dei cassoni lato mare, per realizzare l'ingresso al bacino. Sarà realizzata una coppia di pali entro ogni cella dei cassoni esistenti per il sostegno della via di corsa nel tratto dei cassoni. È prevista la posa in opera di una veletta da quota +3.00 fino al l.m.m a copertura delle pareti dei cassoni demoliti. Lo spessore della veletta sarà di 10 cm e sarà dotata sul lato interno di tralacci in acciaio per l'ancoraggio al getto della via di corsa.



Planimetria strutturale a quota - 7,50 m (stralcio elaborato S2 del Progetto definitivo)

**Con riferimento alla localizzazione del progetto, nonché alle caratteristiche dell'impatto potenziale:**

- Il sito di progetto ricade nel porto industriale di Porto Torres, in corrispondenza della porzione occidentale del fronte banchina che si sviluppa a partire dallo sporgente ASI 1, con andamento parallelo alla linea di costa e direzione circa E-O, a circa 1,5 km a Ovest del molo di sopraflutto del porto turistico e circa 2,0 km a NO della stazione ferroviaria, posta al margine occidentale dell'abitato di Porto Torres.
- Detta banchina è nelle condizioni di massimo avanzamento verso mare dell'opera, sviluppata a partire dalla fine degli anni '70 del Novecento. Infatti, la configurazione attuale del fronte banchina risulta, dall'analisi multitemporale presente nello SPA e per le verifiche effettuate, essere la stessa da quasi 20 anni, dal momento che le operazioni di riempimento con terreni di riporto utilizzati per la sua realizzazione risultano essere già state completate nell'anno 2003 (ortofoto RAS e Google Earth).



- Il progetto si sviluppa all'interno dell'area SIN di Porto Torres, ma esso interessa unicamente una porzione della banchina esistente, in parte da demolire per la realizzazione della vasca di allaggio con operazioni di cantiere tutte da eseguirsi sulla terraferma, senza interventi in mare né movimentazione di sedimenti marini.

**Con riferimento alla descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante:**

- **Popolazione e salute umana:** Pur considerate le criticità esistenti nell'area di Porto Torres evidenziate dallo studio SENTIERI, si ritiene che le stesse non possano in alcun modo essere aggravate dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto in esame, prima di tutto per le sue ridotte dimensioni, per il fatto che le azioni di progetto sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio non prevedano emissioni significative, considerati pure i flussi di traffico modesti che saranno determinati in fase di cantiere per lo smaltimento dei materiali demoliti e per i modesti approvvigionamenti necessari. Si consideri poi che l'abitato di Porto Torres risulta ubicato a non meno di 2 km a est e sud-est del sito di progetto.
- **Biodiversità:** Il Parco Nazionale dell'isola dell'Asinara dista circa 20 km dal sito di progetto, mentre i quattro siti Natura 2000 che insistono sul territorio costiero prospiciente all'opera in progetto sono tutti a una distanza considerevole dal sito di progetto e comunque non sono suscettibili di interferenza, soprattutto in considerazione del fatto che il progetto interessa il bacino interno del porto industriale e i suoi effetti restano certamente limitati nell'ambito portuale. Per quanto riguarda la fauna, l'unica tipologia di fauna che insiste nell'area costiera e che potrebbe subire potenziali interferenze dalla realizzazione dell'opera in progetto è l'avifauna. Tuttavia, non si rilevano disturbi a suo carico in quanto immediatamente in prossimità dell'area di studio, ovvero nelle aree interessate dal porto, non si riscontrano specie di interesse naturalistico e comunque i lavori previsti (fase di cantiere) non determineranno, in generale, un significativo innalzamento di rumorosità in relazione ai livelli sonori

già preesistenti nell'area portuale. Un potenziale effetto sui mammiferi in fase di cantiere potrebbe essere legato all'aumento di rumore dovuto alle operazioni di demolizione e infissione dei pali, ma essendo dette attività limitate all'area portuale e di breve durata, l'impatto dovrebbe essere scarsamente significativo. La posidonia oceanica è assente all'interno del porto industriale.

- **Atmosfera: aria e clima:** Stante il fatto che la campagna di monitoraggio dell'aria eseguita nel decennio precedente in relazione all'individuazione di una polla, in sito adiacente a quello di progetto, ha evidenziato valori di benzene oltre i limiti normativi, come pure quelli dell'idrogeno solforato, le operazioni di attraversamento del substrato sabbioso, al di sotto dei riporti, potenzialmente inquinato durante le operazioni di infissione dei pali secanti potrebbero generare emissioni anomale di dette sostanze volatili durante detta fase di cantiere. Si ritengono gli impatti non significativi, considerata la notevole distanza tra le aree di lavorazione ed i primi ricettori abitativi, il ridotto traffico veicolare dei mezzi d'opera in considerazione dei modesti approvvigionamenti/smaltimenti, il fatto che non è previsto alcun attraversamento del centro urbano, ma solo del polo industriale. Inoltre, il progetto in esame non comporta l'aumento dei transiti navali e conferma per la banchina le funzioni in essere.
- **Suolo:** Il progetto è coerente con l'uso attuale del suolo, trattandosi di banchina esistente, interna al porto da attrezzarsi con vasca *travel lift* per adeguarla allo scopo, non aumentando il consumo di suolo né incrementando le superfici impermeabilizzate.
- **Geologia e Acque:** L'originaria morfologia costiera risulta già pesantemente modificata dagli interventi antropici compiuti durante la realizzazione del porto industriale e della banchina esistente completata nel 2003. I due sondaggi eseguiti sul molo della banchina hanno evidenziato la presenza di terreni di riporto dello spessore di 6-8 m, seguiti in basso da sedimenti marini sabbiosi con ghiaie fino a 10 m di profondità dal piano campagna e da depositi di alterazione del substrato calcareo marnoso presente oltre detta profondità, fino a 16,20 m dal p.c. pari a -15 m s.l.m.m., che ragionevolmente garantisce l'assenza di possibili fenomeni di cedimenti differenziali dei pali secanti infissi fino a detta quota. Tutti i 6 campioni di terreno prelevati dai due sondaggi a terra, fino alla profondità di 9-10 m dal piano banchina, dunque anche entro le sabbie naturali e i depositi di alterazione naturali delle calcareniti, hanno riportato valori di concentrazioni inferiori alle corrispettive CSC (Tabella 1 - Colonna B) del D. Lgs. n. 152/2006 (Tabella 1 - Colonna B) dimostrando la possibilità di riutilizzo in sito, o in altri siti in disponibilità della autorità portuale, dei materiali di scavo. Nel sedimento marino relativo al sondaggio S1 è stata rilevata la presenza di crisene (0,1 mg/kg s.s.) e pirene (0,18 mg/kg s.s.). In fase di cantiere e in particolare durante la fase lavorazione e di escavo, sono possibili impatti sulla matrice acque. Tuttavia, il previsto monitoraggio della colonna d'acqua consentirà di scongiurare impatti rilevanti, in prosecuzione di quanto effettuato in sede di caratterizzazione ante operam (ALLEGATO 5).
- **Paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali:** L'intervento modifica in modo poco significativo il paesaggio, unicamente per la presenza della gru di sollevamento prevista, in considerazione del fatto che l'intervento è ubicato all'interno di un contesto industriale, privo di patrimonio culturale e beni materiali.
- **Rumore:** Durante la realizzazione dell'opera in oggetto non si determineranno significativi impatti in virtù della notevole distanza tra le aree di lavorazione ed i primi ricettori abitativi siti ad oltre 2 km a Est del sito di progetto e del ridotto traffico veicolare dei mezzi d'opera che non prevede l'attraversamento del centro urbano, ma solo del polo industriale. Infine, il progetto non comporta l'aumento dei transiti navali.

#### **DATO ATTO che:**

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata” (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “ un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”, in quanto



circoscritte a: 1) monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione “ante opera”);

**Tutto ciò accertato e valutato per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,**

### la Sottocommissione VIA

#### ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento:

**che il progetto “Porto Torres. Realizzazione dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru, all'interno del polo nautico del Nord-Ovest della Sardegna”, da realizzarsi in Sardegna nel Comune di Porto Torres (SS), presentato dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006, a fronte del rispetto delle indicazioni fornite dalla Regione Sardegna e in particolare di quelle dettate da ARPA Sardegna e della seguente condizione ambientale:**

<b>Condizione ambientale n. 1</b>	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Il Proponente, di concerto con ARPA Sardegna, dovrà eseguire attività di monitoraggio durante tutta la fase di cantiere, con riferimento alle acque marine, all'aria, incluso il rilevamento strumentale in continuo in relazione alla possibile emissione di sostanze volatili potenzialmente presenti, e al rumore e alle vibrazioni, tenendo in conto i mammiferi marini e prevedendo il supporto di <i>Marine Mammal Observer</i> (MMO) per eventuale sospensione temporanea dei lavori in caso di presenza di specie di interesse in prossimità dell'area del cantiere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Alla conclusione delle attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Sardegna

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla