00144 *Roma,* _____

PDC : ufficio3.reparto5@mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Comando Generale
del Corpo delle capitanerie di porto

Reparto V - Ufficio III
Indirizzo telegrafico: MARICOGECAP

Prot. 05.03.03/_____ - All. ____

M_TRA-CGCCP
Comando Generale delle Capitanerie di Porto
CGCCP
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0002257-10/01/2012-USCITA
05.03.03

Al Consigliere Comunale
Dott. Enrico LOBINA
c/o Palazzo Comunale – Via Roma n. 145
09124 – CAGLIARI

e, p.c.: COMANDO MILITARE MARITTIMO
AUTONOMO della SARDEGNA
Piazza Marinai d'Italia n. 1
09125 – CAGLIARI
marisardegna@marina.difesa.it

DIREZIONE MARITTIMA
09100 – CAGLIARI
cpcagliari@mit.gov.it

Argomento: Installazione radar VTS presso il Faro di S. Elia - Istanza di accesso formale agli atti amministrativi - Leggi n. 349/1986, n. 241/1990 e del D.Lgvo n. 195/2005.-

(Spazio riservato a protocolli, visti e decretazioni)

1. Si riscontra l'istanza datata 07/12/2011, inoltrata a questo Comando Generale dalla Direzione Marittima di Cagliari con foglio n. 02.01.04/69803 in data 19/12/2011 ed assunta in ingresso con prot. n. 119211 del 23/12/2011, volta ad acquisire informazioni ed atti relativi all'installazione del radar VTS presso il sito del Faro di S. Elia.

2. In ossequio alla vigente normativa sull'accesso alla documentazione amministrativa ed alle informazioni ambientali, si comunica, in via preliminare, la piena disponibilità di questa Amministrazione a rendere accessibili, nelle forme da convenirsi, i documenti e le informazioni relativi al Progetto nazionale, da tempo in corso di esecuzione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la realizzazione del "*Sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e per le emergenze in mare (VTS)*" riferibili alla Regione Sardegna.

3. Le peculiarità del Progetto VTS sopra citato, che riveste un'importanza strategica per il Paese, attengono, principalmente, agli aspetti connessi con il monitoraggio del traffico marittimo ed alla sicurezza della navigazione, mirata alla riduzione dei rischi di sinistri marittimi, innalzando - in tal modo - la tutela e la salvaguardia della vita umana in mare e la tutela ambientale, incrementando la prevenzione dagli inquinamenti marini e costieri (anche in relazione all'adesione dello Stato italiano a Convenzioni internazionali - SOLAS 1974 e MARPOL 73/78 - e in attuazione di disposizioni comunitarie - Direttiva 2002/59/CE e successivi emendamenti, recepita con D.Lgs. 196/2005 e successivi emendamenti).

Tali obiettivi vengono ottenuti mediante il monitoraggio continuo delle zone di mare interessate, utilizzando appositi sensori e sistemi di comunicazione opportunamente dislocati lungo la costa ed i cui segnali vengono riportati a mezzo

di ponti radio o di collegamenti via cavo ai centri di controllo locali (VTSL), ubicati nelle esistenti strutture operative delle Capitanerie di Porto.

Queste ultime, responsabili della gestione e della condotta operativa del sistema VTS, sono con esso in grado di fornire all'utenza - in generale - ed agli altri organi dell'Amministrazione statale, centrale e periferica, nonché agli organismi internazionali, informazioni e servizi idonei per garantire la sicurezza nelle acque territoriali ed internazionali di interesse dello Stato e nei porti.

I criteri adottati per l'identificazione dei siti ove installare i sensori ed i centri VTS sono stati improntati al rispetto di alcuni essenziali requisiti, privilegiando la copertura delle zone attraversate da traffici marittimi intensi o interessate dalla presenza di aree marine protette (A.M.P.). Si è altresì tenuto conto delle aree marine soggette ad intensi movimenti di piccole / medie imbarcazioni le cui eventuali precarie condizioni di sicurezza possono potenzialmente costituire un pericolo per la sicurezza della vita umana in mare e per l'eco-sistema ambientale marino.

Nella definizione dei siti si sono tenute in debita considerazione tutte quelle strutture costiere già esistenti che, per diversi aspetti e motivi, possono essere considerate "strategiche", quali ad esempio i fari, che garantiscono in generale una ottima visibilità sul tratto marino prospiciente, o altri manufatti posizionati in prossimità della costa e di aree "sensibili" (come sopra definite), che per la loro posizione si rendono particolarmente adatti a sorvegliare il litorale, quali le strutture portuali, le stazioni segnali/meteorologiche dell'Amministrazione Difesa (Marina Militare e Aeronautica Militare) e similari. L'utilizzo di esistenti infrastrutture per l'installazione degli apparati VTS consegue anche l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto sul territorio e sul paesaggio.

Inoltre, laddove i flussi di traffico si caratterizzano in una canalizzazione distante dal litorale, si sono privilegiati siti posizionati in quota, quali i ripetitori delle emittenti radio televisive o altri impianti militari.

4. L'area della Sardegna risulta essere particolarmente delicata, sia dal punto di vista ambientale, sia dal punto di vista dei traffici.

In Sardegna esistono aree marine e parchi di eccezionale valore ambientale, quali il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena, il Parco Nazionale dell'Asinara, il Parco Nazionale del Golfo di Orosei e del Gennargentu, la Riserva Marina di Tavolara, la Riserva Marina di Sinis - Isola Mal di Ventre, la Riserva Marina di Capo Carbonara, il Monumento Naturale Punta Goloritze.

Questo scenario, di unica bellezza, è altresì interessato da ben tre importanti "*autostrade del mare*" che interessano la Sardegna a sud, est ed ovest delle sue coste, mentre a nord sussiste la realtà delicatissima delle Bocche di Bonifacio, considerata dai marittimi piuttosto difficile dal punto di vista della navigazione ed interessata da un consistente traffico mercantile.

Le opere previste in Sardegna interessano - a regime - 5 "centri di controllo".

Sono stati già realizzati gli interventi previsti per i sistemi di Cagliari e della Maddalena con asserviti i sensori remoti, rispettivamente, di Capo S. Elia e di Guardiavecchia; a questi si prevede di aggiungere i sensori di Capo Sandalo, Capo Ferrato, Capo Bellavista, Capo Comino e Punta Sebera (VTS Cagliari) ed i sensori remoti di Capo Testa e dell'isola Razzoli (VTS La Maddalena).

Sono altresì in corso di realizzazione i "centri di controllo" VTS di:

- Olbia con asserviti i sensori di Isola della Bocca e Capo Figari;
- Porto Torres con asservito il sensore di Punta della Scomunica sull'Isola Asinara;

- Oristano con asservito il sensore di Capo S. Marco.

Si ritiene opportuno evidenziare che l'impiego operativo del Sistema di controllo nazionale del traffico marittimo VTS ha avuto piena e concreta efficacia in occasione di due[1] recenti episodi in cui l'intervento degli operatori della Guardia Costiera del sito di Guardiavecchia (La Maddalena) ha consentito di scongiurare dei sinistri marittimi le cui conseguenze, sia per la vita umana che per l'ecosistema marino e costiero nonché per la fruibilità delle zone costiere ai fini turistici e ricreativi, sarebbero state drammatiche e durevoli.

5. Tutto ciò premesso, e con riguardo agli specifici elementi richiesti con l'istanza di cui si tratta, riferiti all'installazione del radar VTS presso il sito del Faro di S. Elia si forniscono le informazioni e si mettono a disposizione i documenti di seguito indicati.

a) La realizzazione del sistema operativo VTS di Cagliari, con asservito il sensore radar remoto (RRS) localizzato presso il Faro di S. Elia - sito dell'Amministrazione Difesa - è stata avviata nel 2000, nell'immediata fase di esecutività del progetto complessivo recepito con il Contratto Rep. 101 del 29/7/1999.

Vennero conseguentemente avviate una serie di azioni prodromiche e condizionanti per concretizzare l'effettiva realizzazione e installazione dei sistemi di cui si tratta, consistenti, in particolare, in:

- richiesta al Fornitore - tra le altre - della documentazione relativa agli studi di compatibilità ambientale ai fini della sicurezza del personale/popolazione (HERP = *Hazardous Electromagnetic Radiation to Personnel*);
- richiesta all'Amministrazione Difesa – Stato Maggiore Marina dell'autorizzazione alla installazione degli apparati e sistemi specifici per l'operatività VTS;

b) Il documento contenente gli studi di compatibilità ambientale ai fini della sicurezza del personale/popolazione (HERP) è stato reso disponibile nel febbraio 2003;

c) Con nota n. 5414 datata 29/4/2003 la Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici Artistici e Storici di Cagliari e Oristano esprime parere favorevole e autorizza l'esecuzione dei lavori per la realizzazione del progetto del sito remoto del VTS di Cagliari – Capo S. Elia;

d) Con nota n. 6062 datata 15/7/2003 l'Assessorato Regionale della Pubblica Istruzione, Beni Culturali, Informazione, Spettacolo e Sport - Servizio Tutela del Paesaggio della provincia di Cagliari, rilascia autorizzazione (ex art. 151 del T.U. in materia di beni culturali e ambientali - D.Lgs. n. 490 del 29/10/1999) alla realizzazione del progetto del sito remoto del VTS di Cagliari - Capo S. Elia - Faro di Capo S.Elia;

e) Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la protezione della Natura, in riscontro alla richiesta presentata con nota n. MP/DIV.I/863 datata 08/09/2004 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale per i Sistemi Informativi e Statistici, con la propria nota n. DPN/5D/2004/25850 del 29/09/2004 rilascia le Dichiarazioni di assenza di rischio di incidenza significativa relativamente ai progetti di realizzazione dei siti sensori remoti del programma VTS Nazionale, tra i quali anche quello relativo al Faro di Capo S. Elia che, in particolare, non interessa alcun SIC (Sito

---

[1] - Il 20 febbraio 2010 è stato scongiurato il sinistro marittimo, contro la costa rocciosa dell'isola di Razzoli, della nave da carico olandese "Rhodanus", momentaneamente senza controllo e palesemente fuori rotta di sicurezza.
Episodio analogo è avvenuto il 16 novembre 2011, nel quale è stata coinvolta la nave da carico panamense "Sena T.", in cui l'intervento degli operatori della Guardia Costiera del Centro di controllo VTS Bonifacio Traffic di Guardiavecchia, ha scongiurato il sinistro marittimo contro la scogliera di Monti Russu, nel litorale tra Aglientu e Santa Teresa di Gallura.

di Interesse Comunitario) esistente.

A questo proposito, infatti, e quale specifico riscontro a quanto evidenziato nell'istanza della S.V., deve rilevarsi che l'area SIC di S.Elia - identificata con il codice ITB042243 e denominata "Monte S. Elia, Cala Mosca e Cala Fighera" - non comprende il comprensorio nel quale insiste il Faro di S.Elia interessato dall'installazione VTS;

f) Il Progetto relativo all'installazione di radar costiero del VTS nazionale presso il sito del Faro di Capo S. Elia viene approvato all'unanimità dal Co.Mi.Pa (Comitato Misto Paritetico per le servitù militari) nella riunione svoltasi il 19/4/2005;

g) L'Amministrazione Difesa - Ispettorato di Supporto Navale Logistico e dei Fari - autorizza la realizzazione delle opere per la realizzazione sito VTS di Cagliari - Faro di Capo S.Elia (nota n. 42/656 del 13/9/2005);

h) A propria volta la Direzione Generale dei Lavori e del Demanio del Ministero della Difesa rilascia il nulla osta alla concessione delle aree/infrastrutture interessate dall'intervento di realizzazione del sito RRS VTS Faro di Capo S.Elia (nota M_D/GGEN/02/205/418384/sn/05 datata 13/12/2005);

i) La consegna delle aree tra l'Amministrazione Difesa e l'Amministrazione dei Trasporti (committente del Progetto) e tra questa ed il Fornitore, per l'avvio delle opere di realizzazione del sito RRS VTS Faro di Capo S.Elia avviene il 12/4/2006 con appositi Verbali;

j) Il sito VTS RRS posto nel Faro di Capo S. Elia è collaudato favorevolmente da apposita Commissione il 31/7/2008.

6. L'intervento realizzato è sinteticamente descritto nel documento C01_15_2-B Rev. 0 datato 5/9/2008 (Progetto As Built).

7. Per quanto riguarda le emissioni elettromagnetiche dei sensori installati, le misurazioni dei livelli effettuate per ciascun sensore, nel confermare gli studi teorici, hanno dato assoluta evidenza della loro piena ed ampia rispondenza alle normative vigenti per ciò che attiene ai limiti di esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici.

Deve peraltro considerarsi che l'emissione elettromagnetica è settorializzata, nel senso che il sensore radar emette solo nel settore rivolto verso mare, mentre **verso terra non avviene alcuna emissione.**

Si fa riserva di fornire (dovendone preliminarmente ottenere autorizzazione al rilascio da parte dei Soggetti contro interessati, a mente del combinato disposto dell'art. 22 della Legge n. 241/90, degli articoli 3 e 7 del D.P.R. n. 184/2006 nonché dell'art. 5 del D.Lgvo n. 195/2005, per ottenere, entro il termine di dieci giorni dalla ricezione, eventuale motivata opposizione all'accesso di elementi d'informazione per la tutela dei legittimi diritti inerenti la difesa nazionale ovvero la proprietà industriale), stralcio dei seguenti documenti;

a) documento SPISNTVTSCG0001 Rev. ABI0 fatato 30/10/2008 riportante le informazioni relativi alle zone di pericolosità HERP dei radar GEM installati nel VTS;

b) documento RT-011-09-RNI Rev. A datato 10/3/2009 relativo al rilievo dei livelli di campo elettromagnetico emesso dall'apparato Radar installato nel sito Faro di Capo S. Elia.

Di quest'ultimo si possono comunque anticipare le conclusioni che, di seguito, si riportano integralmente:

"Quanto è emerso dall'indagine sul campo in aggiunta ai risultati ottenuti da modelli matematici consolidati, come già affermato in altri documenti tecnici specifici allegati al progetto, permette di affermare che l'indagine supplementare richiesta dalla committenza ha permesso di confermare che

le emissioni elettromagnetiche prodotte dall'installazione del radar per traffico navale in banda X nella Zona 1, ***non*** *concorrono ad aumentare l'intensità di fondo del campo elettromagnetico in quanto il radar rimane settorizzato OFF nella zona suddetta, mentre nella Zona 2 l'intensità di campo elettromagnetico prodotta dal radar, si mantiene al di sotto dei limiti di tollerabilità per la salute della popolazione fissati dal DM 381/98 per aree residenziali a permanenza non inferiore alla 4 h che è di 6 V/m.*

Per quanto riguarda il valore di ***E picco****, i calcoli elaborati secondo quanto indicato al punto B.8.6.2, della NORMA CEI 211-7B, sono risultati al di sotto del limite indicato dalla Raccomandazione Europea 519 del 12 luglio 1999 che nel nostro caso risulta essere di 1952 V/m.*

Per motivi puramente cautelativi, essendo la zona con possibilità di accesso alla popolazione, si consiglia di installare sul muro perimetrale nelle vicinanze del radar (punto A e E) la segnaletica di avvertimento indicante la presenza di campi elettromagnetici."

Appare opportuno richiamare l'attenzione, fra gli altri, anche all'ultimo periodo delle Conclusioni del citato documento, a riscontro e chiarimento di quanto riportato nell'istanza della S.V. che stigmatizza l'esistenza, lungo il muro perimetrale del sito di S. Elia ospitante il radar, di "... *diversi cartelli, i quali prescrivono importanti precauzioni per soggetti dotati di stimolatori elettrici cardiaci*".

In proposito, infatti, non si ritiene corretto utilizzare strumentalmente la circostanza che siano state doverosamente e correttamente adottate dall'Amministrazione, mediante l'apposizione di apposita cartellonistica, le opportune segnalazioni a scopo precauzionale, nell'interesse generale della salute pubblica, per giungere alla conclusione di una asserita pericolosità del sistema.

8. In conclusione di quanto fin qui esposto si ritiene opportuno segnalare, infine, che complessive e generali informazioni sulle installazioni riguardanti la Regione Sardegna sono state già oggetto in sede parlamentare - nella seduta del 26/10/2011 - di risposta all'interrogazione n. 5-05035 .-

IL CAPO REPARTO
Contrammiraglio (CP) Stefano VIGNANI

Estensione di copia:
- **Ufficio Pianificazione e Sviluppo Infrastrutture**
- **Reparti : 2° - 3° - 7°**
- **Segreteria R.U.P (c.101/1999 e c.3157/2005)**