



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Al Direttore Generale della Direzione
Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

OGGETTO: [ID: 5702] Progetto del Distretto della Nautica, Polo della Cantieristica, dei Servizi e delle Attività ittiche in località chiusa della Cornia Vecchia (Pontedoro) a Piombino (SUAP 2) - Valutazione preliminare ai sensi dell'art 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota prot. n. 136U2020 del 27/11/2020, assunta al prot. n. 100666/MATTM del 2/12/2020, la Cooperativa La Chiusa di Pontedoro ha presentato istanza di valutazione preliminare, ai sensi dell'art 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006, per il progetto indicato in oggetto.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “*Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*” e relativi allegati.

Esaminata la lista di controllo e la documentazione allegata all'istanza, si rileva quanto segue.

L'intervento in esame è localizzato nel Comune di Piombino, nell'area ad est del Porto Commerciale, ed è parte del più ampio “Progetto del Distretto della Nautica, Polo della Cantieristica dei servizi e delle attività ittiche – Chiusa della Cornia Vecchia”, sui cui la Regione Toscana, con delibera n. 231 del 13/03/2018, ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni.

Con nota prot. n. 112U2020 del 30/10/2020, assunta al prot. n. 94048/MATTM del 16/11/2020, la Cooperativa “La Chiusa” di Pontedoro aveva presentato una diversa istanza di valutazione preliminare, ai sensi dell'art 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006, per il *Progetto di dragaggio dei fondali previsto nel progetto del Polo della Cantieristica, dei Servizi e delle Attività Ittiche di Piombino in località "La Chiusa" di Pontedoro* costituito da una modifica progettuale relativa alla diversa destinazione dei materiali di dragaggio del primo lotto, da riempimento di strutture portuali a ripascimento finalizzato a ricostituire le coste soggette all'erosione del mare.

ID Utente: 6893

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6893_2020-0136

Data stesura: 22/12/2020



Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

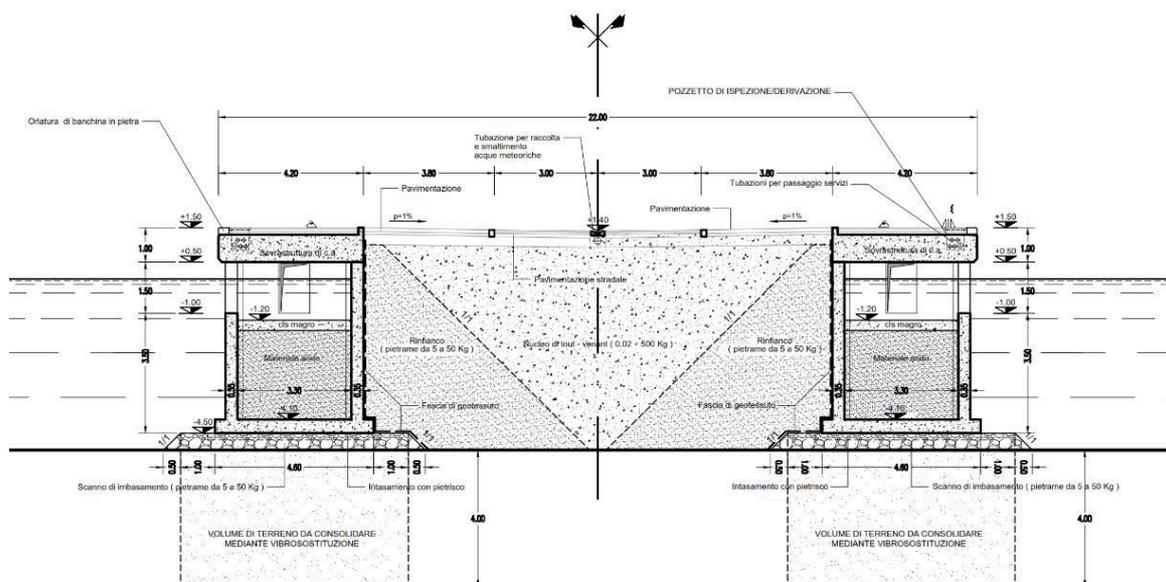
Data: 22/12/2020

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Il procedimento si è concluso con provvedimento dirigenziale prot. 106740/MATTM del 18/12/2020 con il quale è stato comunicato che, a seguito dell'istruttoria condotta, è stato ritenuto possibile escludere, per quanto riguarda l'ambito portuale, la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi diversi e/o di maggiore entità rispetto a quelli già valutati nel corso del procedimento di VIA concluso positivamente dalla Regione Toscana con delibera n. 231 del 13/03/2018, ferma restando la necessità di ottemperare tutte le prescrizioni impartite nel suddetto provvedimento, ove applicabili, secondo quanto previsto dall'art. 28 del D.Lgs. 152/2006, a condizione che l'intervento di ripascimento sia più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. da espletarsi presso la Regione Toscana.

Le modifiche progettuali oggetto della presente procedura riguardano la sola tecnologia costruttiva del primo sporgente: molo centrale della darsena turistica su cui verranno successivamente radicati i pontili galleggianti e posizionati i servizi igienici, la torre di controllo e parcheggi di carico e scarico, nonché tutti gli impianti tecnologici a servizio delle imbarcazioni e degli edifici;

Il proponente riferisce che in sede di Progetto Definitivo sottoposto a VIA, per il primo sporgente era stata scelta la soluzione a cassoni prefabbricati di calcestruzzo riempiti di materiale arido e rinfiancati con pietrame e tout-venant; il terreno sotto i cassoni doveva essere consolidato con pali in ghiaia (spessore di 4.0 m) dopo l'avvenuto dragaggio dei fondali alla quota di progetto.

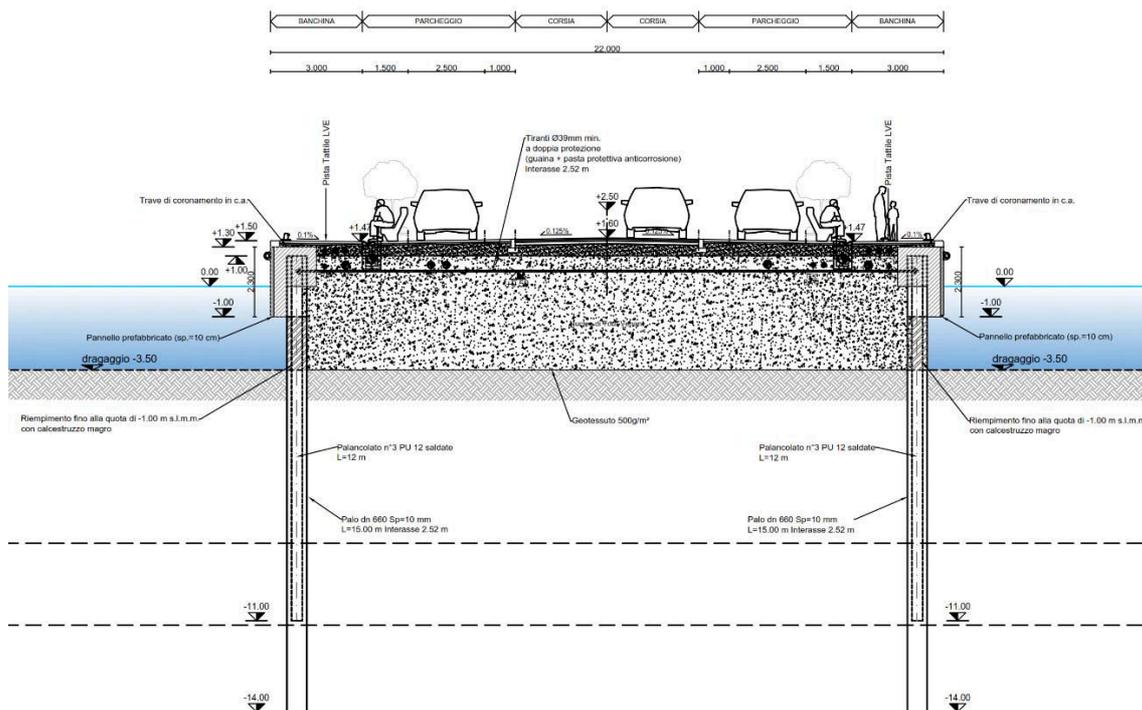


Soluzione progettuale originale

A giugno del 2020, è stata eseguita la caratterizzazione geotecnica di dettaglio del sottosuolo marino. Sotto il primo sporgente è emersa la presenza, ad una profondità di circa 6.0 m dall'attuale fondale marino, di un livello di argille limose organiche a tratti dotate di bassissima consistenza e compressibili. Tale strato è confinato superiormente da sabbie limose ed inferiormente da un potente strato di sabbie fini, con caratteristiche meccaniche rispettivamente discrete e ottime. Lo strato compressibile a tali profondità non consente l'utilizzo di strutture a fondazione diretta come i cassoni.

La cooperativa ha pertanto ritenuto necessario optare per una soluzione alternativa che prevede l'utilizzo di paratie metalliche tirantate.

I due fronti banchina sono realizzati da due paratie metalliche tirantate tra loro tipo cofferdam, costituite dalla combinazione di palo e palancole. Il palo viene infisso per circa 2.0 m nello strato di calcarenite (-14.00 m s.l.m.) e la palancole invece si ferma sullo strato di terreno più compressibile (-11.00 m s.l.m.). Il riempimento tra le paratie è realizzato con tout-venant di cava fino a quota +1.00 m s.l.m.



Soluzione progettuale alternativa

Il proponente sottolinea la coerenza con il Piano Regolatore Portuale vigente di tali opere, le quali tengono conto delle indicazioni, prescrizioni e raccomandazioni contenute nel provvedimento VIA regionale. La modifica progettuale proposta consentirà di rispettare la forma e le dimensioni del Progetto Definitivo, utilizzando una metodologia costruttiva già valutata positivamente in sede di VIA per altri corpi d'opera, così come i relativi effetti ambientali.

La soluzione progettuale originale sottoposta a VIA prevede per i fondali il dragaggio fino a quota -5.00 m s.l.m. Per la soluzione alternativa invece, la quota dei fondali coincide con quella naturale in quanto la realizzazione dell'opera non richiede il preventivo dragaggio del bacino portuale, che quindi può essere rimandato ad una fase successiva.

Il proponente evidenzia che in occasione della Conferenza dei Servizi di autorizzazione dell'opera, la competente Direzione del MATTM, non ha ravvisato motivi ostativi al rilascio dell'autorizzazione di competenza, ed ha prescritto che "gli interventi e/o le opere previste in progetto che dovessero interferire con eventuali sedimenti marini contaminati dovranno essere realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudicano e non interferiscono con il

completamento e/o l'esecuzione della bonifica". La soluzione del progetto in studio, a differenza della tipologia costruttiva a cassoni prevista nel primo progetto definitivo, permette di intervenire con eventuali successivi interventi di bonifica, ottemperando quindi a quanto richiesto dal MATTM.

Infine il proponente rappresenta che nel mese di giugno del 2020, per la zona antistante la chiusa di Pontedoro, il Consorzio per il Centro Interuniversitario di Biologia Marina ed Ecologia Applicata (CIBM - Livorno) ha eseguito la caratterizzazione ambientale finalizzata alle attività di dragaggio previste per la funzionalità del nuovo porto, mentre tra maggio e novembre 2014, per l'area marina costiera esterna al porto di Piombino, ISPRA ha eseguito lo studio delle caratteristiche geofisiche e geomorfologiche dei fondali ed il campionamento e l'analisi delle diverse matrici ambientali previste nel Piano di Caratterizzazione.

Dai risultati di dette caratterizzazioni, emerge che i terreni presenti sotto il primo sporgente e sotto l'area retro-banchina non presentano contaminazioni, e pertanto il primo sporgente e il riempimento dell'area di retrobanchina potranno essere realizzati già in questa fase senza dover procedere con la preventiva rimozione di sedimenti contaminati.

Analisi e valutazioni

Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica

L'area di progetto è interna al SIN di Piombino, e ricade in zona soggetta a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 lett. a), del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., in quanto "territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare".

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

L'intervento non coinvolge aree protette dalla Rete Natura 2000. Tuttavia, nell'area vasta sono presenti il SIC-ZPS IT5160010 - Padule Orti-Bottagone, distante circa 4,3 Km dall'area di progetto, e la SIC IT5160009 - Promontorio di Piombino e Monte Massoncello, distante circa 3,5 Km dall'area di progetto. In proposito la Delibera Regionale n. 231/2018, considerata la distanza significativa dell'area di progetto dai siti Natura 2000, conclude che le incidenze rilevate sono da considerarsi non significative.

Conclusioni

Per quanto esposto, considerato e valutato che:

- la modifica progettuale è dettata dalla necessità di migliorare la stabilità del primo sporgente emerso a seguito della caratterizzazione geotecnica di dettaglio del sottosuolo marino;
- la tecnologia in paratie metalliche tirantate tra loro tipo cofferdam, costituite dalla combinazione di palo e palancole proposta in luogo dell'utilizzo dei cassoni prefabbricati in CLS presenti nel progetto definitivo è già prevista in altri corpi d'opera del porto e pertanto i relativi effetti ambientali sono già stati valutati in sede di VIA;
- l'utilizzo della suddetta tecnologia non richiede il preventivo dragaggio del bacino portuale per la realizzazione dell'opera, che quindi può essere rimandato ad una fase successiva,

è possibile ritenere che per la modifica alla tecnica costruttiva delle opere previste dal “Progetto del Distretto della Nautica, Polo della Cantieristica dei servizi e delle attività ittiche – Chiusa della Cornia Vecchia”, sia possibile escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi diversi e/o di maggiore entità rispetto a quelli già valutati nel corso del procedimento di VIA concluso positivamente dalla Regione Toscana con delibera n. 231 del 13/03/2018, ferma restando la necessità di ottemperare tutte le prescrizioni impartite nel suddetto provvedimento, ove applicabili, secondo quanto previsto dall’art. 28 del D.Lgs. 152/2006.

Si raccomanda infine di riunire tutte le modifiche progettuali che in futuro si dovessero rendere eventualmente necessarie in un’unica istanza di valutazione ambientale, invece di avviare singole procedure, al fine di evitare frazionamenti artificiosi delle opere e consentire la valutazione di eventuali impatti cumulativi.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell’art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)