

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

“Lavori di riqualificazione e nuovo filo di sponda dell’area antistante al fosso dell’Aghiale nel porto di Capraia Isola (LI)”

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2, lettera f)	Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d’acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri.
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

L’intervento proposto riguarda il porto turistico di Capraia Isola e consiste nella realizzazione di un filo sponda banchinato a completamento di quello esistente, la riqualificazione dell’area immediatamente dietro e l’approfondimento del fondale prospiciente per la ricollocazione in opera, perpendicolarmente al nuovo banchinamento, dei pontili galleggianti già presenti nello specchio acqueo e funzionali all’ormeggio di piccole unità da diporto. Con l’occasione nel retro-banchina, completamente interrati, saranno installati i serbatoi carburante per rendere finalmente operativa la stazione di rifornimento per carburanti realizzata nel 2010.

Scopo dell’intervento è la riqualificazione ambientale e paesaggistica dell’estremità occidentale del porto, attualmente formata da uno sterrato delimitato, lato mare, da massi naturali ed utilizzato, per lo più, per attività occasionali, quali il rimessaggio delle unità da diporto e la sosta delle auto. Questo intervento comporterà, anche, un migliore sfruttamento dello specchio acqueo disponibile, seppure non sia previsto l’incremento dei posti barca disponibili.

E’ importante sottolineare che questo intervento rappresenta la naturale prosecuzione e conclusione del processo di qualificazione del porto di Capraia Isola nel quale l’ Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale, prima Autorità Portuale di Livorno, è impegnata da tempo e il cui avvio coincide con la realizzazione, tra il 2007 e il 2010, del progetto del “Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell’approdo turistico” di Capraia Isola del quale il DEC/DSA/2005/00858 del 08/08/2005 ha sancito la compatibilità ambientale. È da sottolineare infatti che i citati lavori del “Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell’approdo turistico di Capraia Isola” consistevano, oltre che nel nuovo molo per l’attracco traghetti comprensivo di dragaggio, anche nel prolungamento del molo di sottoflutto, nella realizzazione della nuova stazione di rifornimento carburanti, nella riqualificazione di parte delle banchine interne e nell’eliminazione della strettoia lungo via dell’Assunzione.

Va precisato che, a seguito dell’ottenimento del parere favorevole di cui alla nota Prot. n.5951/2021 in data 07.07.2021 (riferimento: All.10) della Direzione Regionale VV.F. della Toscana, l’intervento proposto comprende anche la realizzazione dei serbatoi di stoccaggio carburanti per alimentare la stazione di

rifornimento realizzata, nel 2010, con l'intervento di cui al DEC/DSA/2005/00858, presso la testata del Molo Sottoflutto. Il miglioramento ambientale consiste nella riduzione della pressione esercitata dal traffico delle unità da diporto necessitanti di rifornimento all'interno del Porto che rimarranno all'esterno dell'infrastruttura, con relativa diminuzione delle emissioni di inquinanti in aria, delle emissioni sonore e abbattimento del rischio di sversamenti di sostanze inquinanti nel bacino portuale. In questa maniera sarà possibile portare a compimento il progetto di riqualificazione del Porto che comprende, per l'appunto, anche la stazione di rifornimento carburante realizzata presso la testata del Molo di Sottoflutto.

Appare inoltre utile elencare, fin da ora, i pareri già ottenuti per il Progetto in esame e, precisamente:

- Parere positivo Prot. n.5951/2021 del 07.07.2021 del Direzione Regionale VV.F. della Toscana (riferimento: All.10);
- Decreto n. 19627 dell'11.11.2021 della Regione Toscana, Settore Genio Civile Valdarno Inferiore di autorizzazione ai sensi dell'art. 21 L. 179/2002 e art. 109 del D.lgs. n. 152/2006 per l'immersione a mare di inerti e manufatti compreso l'escavo con versamento di sedimenti marini in vasca di colmata del Porto di Livorno (riferimento: All.09);
- Parere della Regione Toscana, Settore "Tutela della naturale e del mare" relativamente al Procedimento di valutazione di incidenza, che considera non significative le incidenze rilevate su ZSC-ZPS IT5160006 "Isola di Capraia – Area terrestre e marina" e PSIC IT5160021 Tutela del *Tursiops truncatus* - prot. AdSP MTS n. 2948 del 21.01.2021 (riferimento: All.11);

Dal punto di vista archeologico, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, nell'ambito della valutazione di impatto ambientale relativo al Progetto definitivo "*Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell'approdo turistico*" di Capraia Isola ha espresso parere favorevole (nota n. 9051 del 09.05.2005) ricordando che in occasione della posa dei corpi morti galleggianti l'Ufficio della Soprintendenza ha compiuto direttamente (Nucleo Operativo Subacqueo) ricerche subacquee in tutto lo specchio acqueo del porto e anche all'esterno dell'attuale molo, non rilevando alcuna emergenza storica di interesse particolare. Nello stesso parere ha però ricordato che in occasione di lavori di dragaggio (draga stagna con perforazioni dai 2 agli 8 metri) dovranno essere messe in atto le seguenti prescrizioni per la tutela di eventuali giacimenti archeologici subacquei così sintetizzati di seguito:

- Nei tratti (circa 3000 m quadri) nei quali verranno compiuti i dragaggi si renderanno necessari controlli autoptici a campione, con controlli più prolungati, nel caso si ravvisasse la necessità, mediante operatori subacquei del Nucleo Operativo Subacqueo della Soprintendenza;
- Durante la durata dei dragaggi il prodotto dei sedimenti dragati dovrà essere controllato da operatori a terra designati dalla Soprintendenza;

La Direzione Generale per i beni archeologici ha concordato poi con le prescrizioni sopra espresse relative alle opere a mare trasmettendo la nota n.5426 del 25.05.2005. Livorno (riferimento: All.12);

Si mette in evidenza che nel progetto in esame, è previsto un dragaggio all'interno dello specchio acqueo del porto, nell'area antistante il nuovo filo sponda, per portare le batimetriche attualmente inferiori a - 2 m l.m.m. alla quota -2 m. l.m.m per un volume complessivo pari a circa 3700 m<sup>3</sup> su una superficie di circa 2.500 m<sup>2</sup> con quindi, approfondimenti massimi di 2 m.

Per quanto riguarda i lavori a terra il progetto prevede degli scavi in corrispondenza degli imbasamenti dei cassoni e degli scavi per la realizzazione dei serbatoi di carburante.

Si mette in evidenza che per altri lavori a terra nelle aree limitrofe e dentro il porto, le prescrizioni impartite dalla Soprintendenza possono prevedere l'assistenza h24 a tutte le operazioni di scavo.

Il progetto sarà presentato alla Competente Soprintendenza per avere l'atto conclusivo relativo alla verifica archeologica e acquisire eventuali prescrizioni, mettendo in evidenza che l'area e la tipologia di lavori è stata già ampiamente analizzata dalla Soprintendenza che ha eseguito anche direttamente delle indagini preventive accurate su tutto lo specchio acqueo del porto, come sopra riportato.

#### **4. Localizzazione del progetto**

*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

L'intervento, come si è detto, si colloca nel porto di Capraia Isola, posizionata, a sua volta nel Tirreno settentrionale. Si tratta della terza isola per estensione dell'Arcipelago Toscano, misura 20 km<sup>2</sup> ed è lunga 8 km e larga 4 km.

Capraia Isola è più vicina alla Corsica (31 km) che alla Penisola italiana (54 km). Può essere raggiunta in barca o con il traghetto, con imbarco dal porto di Livorno e, nel periodo estivo, anche con un servizio di navetta veloce. "Porto" e "Paese" costituiscono, insieme, il principale centro abitato di Capraia Isola che, dal punto di vista amministrativo, assolve autonomamente le funzioni di Ente territoriale comunale.

La morfologia del territorio, di origine vulcanica e prevalentemente montuosa, presenta, come si è detto, coste occidentali estremamente ripide e scoscese mentre, ad oriente, i pendii sono docili. Il territorio montuoso si sviluppa lungo l'asse nord-sud e presenta le massime altitudini lungo la dorsale centrale, con cime che superano i 400 metri di altitudine. La vetta più alta dell'Isola è il Monte Castello che raggiunge un'altezza di 445 m. Le uniche aree pianeggianti presenti sono la Piana di Santo Stefano e la Piana dello Zenòbito.

La zona meno accidentata è quella di nord-orientale, oggetto, in passato, di intensa coltivazione dei terreni da ricondurre all'attività della ex colonia penale agricola, articolata in quattro nuclei, l'Aghiale, Porto Vecchio, L'ovile e la Mortola. Nella parte occidentale e meridionale dell'Isola gli estesi affioramenti rocciosi e la elevatissima pendenza del territorio hanno ostacolato lo sviluppo dell'agricoltura.

Il porto si sviluppa in una insenatura nella parte nord-orientale dell'Isola, lungo la propaggine settentrionale dell'abitato. E' possibile approdare anche nella cala detta Porto Vecchio e in quella della Mortola.

Sia il porto che l'abitato hanno mantenuto intatti i valori paesaggistici e di complementarità con il territorio circostante, nonostante negli ultimi anni l'affermazione del turismo abbia comportato la costruzione di un consistente numero di seconde case.

L'insenatura che ospita il porto di Capraia Isola è delimitata a nord dalla Punta del Frate, a sud, dalla Punta del Fanale (riferimento: ALL.01 Corografia).



Porto di Capraia Isola, vista dall'alto (Fonte: Google Earth)

Il porto di Capraia Isola è del tipo a bacino, con configurazione vagamente triangolare, la cui base coincide con la banchina di riva e i due cateti, sviluppati ad est, alle dighe frangiflutti che delimitano una imboccatura orientata verso nord-est e larga circa 25 - 30 m.

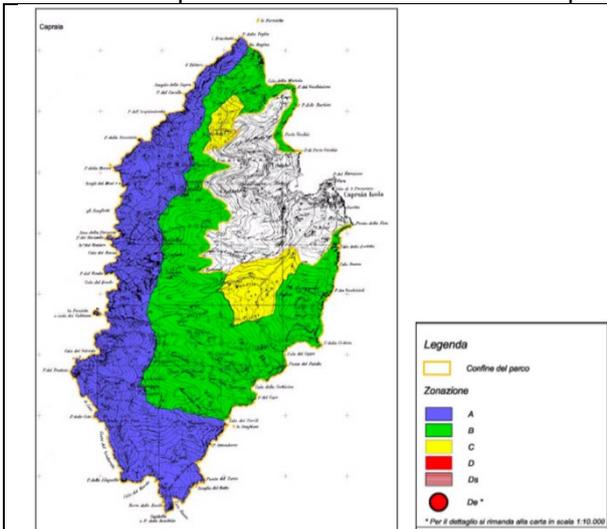
La diga frangiflutti settentrionale, orientata in direzione NO-SE e lunga circa 120 m, è costituita da una scogliera banchinata sul lato interno, alla quale sono radicati tre pontili per l'ormeggio delle unità da diporto. La diga frangiflutti sud-orientale, orientata in direzione SO-NE e lunga circa 250 m, delimita anche la foce della Fiumarella. Il tratto terminale di questa diga è costituito da una scogliera sagomata ad "Y", mentre la radice è percorsa dal Pontile Fiumarella che termina in corrispondenza della piattaforma della stazione carburanti (non operativa). Alla banchina di riva sono radicati il "pontile pescatori", opera fissa orientata in direzione NO-SE, lungo 40 m e largo 5 m, e un ulteriore pontile, galleggiante, anch'esso adibito all'ormeggio delle unità da diporto. Nel complesso, il porto ospita circa 300 unità da diporto di lunghezza fuori tutto compresa entro 40 m.

La banchina per l'accosto dei traghetti è ubicata all'esterno dell'approdo turistico e, precisamente, a nord della diga settentrionale. Oltre l'accosto, in località del Frate, si trova la spiaggia artificiale di recente realizzazione.

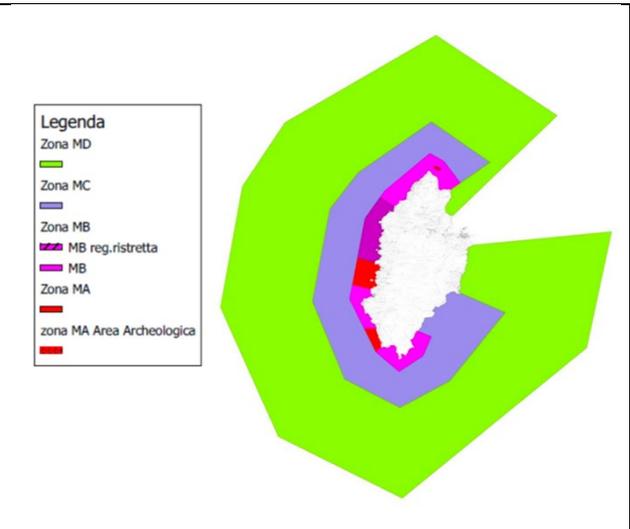
L'area di intervento, ubicata nell'estremità occidentale dell'infrastruttura, si sviluppa in parte a terra e in parte a mare. Come anticipato in premessa, la parte a terra è costituita da uno sterrato delimitato, lato mare, da massi naturali ed impiegato, per lo più, per attività occasionali, quali il rimessaggio delle unità da diporto e la sosta delle auto. La parte a mare investe lo specchio acqueo prospiciente. Dal punto di vista funzionale ed operativo, si tratta di un'area di margine, residuale, priva di una connotazione definita (riferimento: ALL.02\_Planimetria\_Stato\_Attuale).

L'Isola di Capraia costituisce, di per sé, un'area di grande pregio naturalistico. Il porto e, con esso, l'area di intervento, RISULTANO ESTERNI, seppure molto prossimi, al Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano e alla Zona di Conservazione Speciale (ZPS), ex Sito di Interesse Comunitario (SIC), contraddistinto con il Codice Natura 2000 IT5160006, e alla Zona di Protezione Speciale (ZPS) identificata con il Codice Natura 2000 IT5160007, di cui al DM 03/04/2000 "Elenco delle zone di protezione speciale designate ai sensi della direttiva 79/409 CEE e dei siti di importanza comunitaria proposti ai sensi della direttiva 92/43/CEE".

Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, istituito con DPR del 22/07/1996, abbraccia la zona nord-occidentale e quella meridionale dell'Isola di Capraia, sia a terra che a mare.

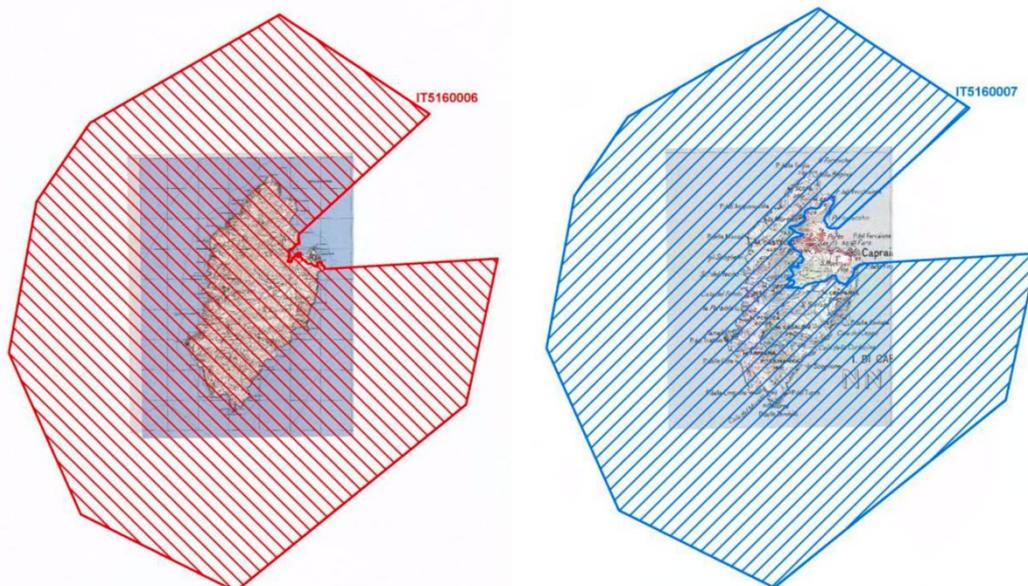


**Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano, zonizzazione a terra (Fonte: Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano)**



**Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano, zonizzazione a mare (Fonte: Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano)**

Le ZPS IT5160006 e IT5160007 sono anche classificate Siti di Interesse Regionale (SIR) ai sensi della normativa regionale.



**Perimetrazione a terra e a mare del SIC (a sx) e della ZPS (a dx) “Isola di Capraia – area terrestre e marina (Fonte: 09\_Documento preliminare VAS variante Capraia, <https://www.islepark.it/ente-parco/normativa/piano-del-parco>). Infine, l’Isola di Capraia ricade nel Santuario Pelagos, area marina protetta istituita ai sensi di un Accordo internazionale tra Francia, Italia e Principato di Monaco.**

## 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D. Lgs. 105/2015).*

Come già scritto, l’intervento proposto consiste nella riqualificazione dell’estremità occidentale del porto di Capraia Isola, ottenuta tramite la realizzazione di un nuovo filo di sponda nell’area in sinistra idrografica del Fosso dell’Aghiale, la valorizzazione dell’area a tergo del nuovo filo sponda ed un livellamento del fondale marino prospiciente finalizzato al ricollocamento in opera dei due pontili galleggianti già presenti nello specchio acqueo sempre destinati all’ormeggio delle unità da diporto (riferimento: ALL.03\_Planimetria\_progetto).

Il nuovo filo di sponda sarà lungo 50 m e l’area valorizzata si spingerà per un massimo di 20 m a tergo. Il nuovo filo di sponda sarà ottenuto tramite accostamento di 16 cassoni cellulari di piccole dimensioni (3,00x2,60x2,40 m). I cassoncini saranno riempiti con massi naturali da 200-400 kg, con spessore mediano del singolo masso pari a 0,50 m, e posizionati sul fondale marino opportunamente imbasati di su scanno costituito da massi 5-50 kg ed avente spessore di 0,50 m. Il rinfilco lato terra sarà costituito da pietrame variabile in massa da 5 a 50 kg. Il coronamento sarà gettato in opera e raggiungerà la quota di + 1,00 m s.l.m.m. (riferimenti: ALL.04\_Plan.ubicazione cassoni e ALL.05\_Sezione Tipo)

Il fondale antistante sarà approfondito alla quota di – 2,00 m s.l.m.m., con conseguente produzione di circa 3.700 m<sup>3</sup> di sedimenti che saranno allocati nelle casse di colmata del porto di Livorno. L’istanza di autorizzazione di cui all’art. 109 del D.lgs. n 152/2006 e di cui al DM n. 173/2016 è stata presentata alla Regione Toscana Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile, autorizzata con Decreto n. 19627 del 11.11.2021. (riferimento: All.09- Decreto\_n.19627\_del 11\_11\_2021)

A tale filo di sponda saranno radicati due pontili galleggianti a sostituzione di quelli esistenti al fine di razionalizzare gli ormeggi attualmente disponibili; il pontile a nord è lungo 32 m, quello a sud, è lungo 58 m, ottenuti tramite rimodulazione di un pontile esistente da 96 m, a cui potranno ormeggiare, come già accade, 61 unità da diporto (17 di l.f.t. max pari a 10 m e 44 di l.f.t. max pari a 8 m). Il sistema di ormeggio dei pontili e delle unità da diporto è, parimenti a quello attualmente presente, del tipo a corpi morti e catenaria e sarà realizzato ex novo (46 corpi morti da 5 t) previa rimozione dell’esistente. (riferimento: ALL.06\_Sistema di ancoraggio).

Si evidenzia che il progetto non prevede alcun cambio di destinazione d'uso e si ribadisce che il pontile, rimodulato, così da consentire una migliore fruizione dello specchio acqueo da parte delle unità da diporto, come già scritto, sarà funzionale all'ormeggio delle stesse.

Il piazzale retrostante sarà messo a disposizione della cittadinanza e riqualificato con opere di arredo urbano e sistemazioni a verde (riferimento: ALL.07\_Sistemazione a terra).

Come già scritto il Progetto prevede anche la messa in opera di serbatoi completamente interrati a servizio della stazione carburanti ubicata presso la testata del molo di sottoflutto. Tale installazione è stata autorizzata dal Comando Regionale dei Vigili del Fuoco con nota n.5951/2021 in data 07.07.2021 (riferimento: All.10) e consentirà di attuare la previsione del progetto di cui al "Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell'approdo turistico" di Capraia Isola, per il quale il DEC/DSA/2005/00858 del 08/08/2005 ha sancito la compatibilità ambientale. Tali serbatoi, infatti, consentiranno di mettere finalmente in servizio la stazione di buncheraggio realizzata nel 2010 in prossimità dell'ingresso del porto turistico, evitando così, come oggi accade, l'ingresso in porto ai natanti al solo fine di fare rifornimento di combustibile, con evidente miglioria in termini di impatto ambientale oltre a favorire migliori condizioni di sicurezza in termini di navigazione.

Come si legge nella nota Prot. n. del Comando Regionale dei Vigili del Fuoco con nota Prot. n.5951/2021 in data 07.07.2021,

"L'impianto per la distribuzione di carburante sarà così realizzato:

- N.4 serbatoi cilindrici, interrati e ad asse orizzontale, allineati tra loro secondo il proprio asse longitudinale, realizzati in acciaio con doppia camera ed inseriti in apposito alloggiamento in cls armato in relazione alle prossimità alle acque marine, dotati di passo d'uomo e tubo di equilibrio così come segue:

- 1) Benzina: da 10 mc;
- 2) Gasolio per motopescherecci: da 10 mc;
- 3) Gasolio per imbarcazioni da diporto: 2 da 15 mc cadauno (complessivi 30 mc.)

Tutti dotati di rilevatore perdite in continui e sistema di allarme ottico ed acustico".

Nel "piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti" elaborato previsto nel livello esecutivo del progetto nel progetto ai sensi del D.Lgs 50/2016 e DPR 207/2010 sarà inserito il programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione che, in aggiunta al rilevatore perdite in continuo e al sistema di allarme ottico ed acustico, contribuirà a garantire la sicurezza per la popolazione e per l'ambiente, più in generale.

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

Il cronoprogramma delle opere prevede un tempo di esecuzione pari a 12 mesi come mostrato nella figura seguente, che illustra anche le fasi di costruzione per macro-voci.

Il loro inizio coinciderà con la data di consegna delle aree all'impresa appaltatrice, mentre la data di conclusione degli stessi sarà quella della consegna delle nuove opere all'AdSP.

Attività previste	TEMPO (MESI)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1) Impianto cantiere												
2) Serbatoi interrati												
3) Escavi marittimi												
4) Prefabbricazione cassoni												
5) Scanni imbasamento												
6) Posa in opera cassoni												
7) Rinfianchi e terrapieno												
8) Pavimentazioni												
9) Pontili galleggianti												
10) Arredo portuale/impianti												
11) Collaudi												

Segue una breve descrizione delle principali fasi di lavoro. Le attività saranno eseguite cercando di minimizzare gli impatti sul contesto (porto di Capraia Isola e porzione di abitato prospiciente). Sulla cantierabilità delle opere incide fortemente il fatto che Capraia sia un'isola: il cantiere sarà necessariamente approvvigionato da mare, così come eventuali materiali di risulta saranno allontanati via mare.

### **Impianto di cantiere**

L'impianto del cantiere sarà ubicato presso l'area di intervento e si procederà il più possibile alla prefabbricazione degli elementi strutturali presso il porto di Livorno al fine di ridurre al minimo l'uso del suolo in Capraia Isola. Il cantiere, se pur di piccole dimensioni, sarà dotato di baracche da adibire ad uffici, spogliatoi e servizi igienici. Disporrà, poiché la maggior parte delle strutture saranno prefabbricate nel porto di Livorno ed immediatamente installate in opera, solo di piccole zone per la sosta dei mezzi di servizio. Occorre precisare che il materiale lapideo ma anche i cassoni costituenti il nuovo filo di sponda e le strutture/arredi in genere, verranno prefabbricati sulla terraferma (porto di Livorno o dintorni) e saranno trasportati a Capraia via mare e subito posti in opera. Il cantiere disporrà, stabilmente, di n. 2 terne – escavatore, di n. 1 autocarro con cassone ribaltabile e di un piccolo motopontone.

### **Realizzazione serbatoi interrati**

L'intervento in oggetto prevede la posa di n. 4 serbatoi di carburante a doppia camera prefabbricati e collocati, per garantire un maggior grado di sicurezza anche ambientale, all'interno di cassa di isolamento a tenuta stagna in calcestruzzo armato in conformità al p.to 66 del DM 31 Luglio 1934 "Approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego o la vendita di oli minerali, e per il trasporto degli oli stessi". La cassa completamente interrata presenterà al suo interno uno spazio dal serbatoio di almeno 60 cm ai lati e alle testate, 20 cm in corrispondenza della parte inferiore e un metro nella parte superiore. Il fondo della cassa avrà una pendenza longitudinale in senso unico e lo spazio tra serbatoio e cassa sarà riempito con sabbia di frantoio.

### **Escavi marittimi**

L'approfondimento del fondale antistante il nuovo filo di sponda sarà effettuato tramite il motopontone. I circa 3.700 m<sup>3</sup> di sedimenti di escavo, già caratterizzati ed autorizzati dalla competente Regione Toscana per la rimozione con successiva collocazione presso la idonea vasca di colmata del Porto di Livorno, saranno dragati utilizzando una benna idraulica chiusa del tipo ecologico (senza rilascio di acqua). Come si è detto, il sedimento dragato sarà trasporto in vasca di colmata del porto di Livorno via mare su base giornaliera, al fine di non creare stoccaggi provvisori.

### **Prefabbricazione dei cassoni**

La prefabbricazione dei 16 piccoli cassoni per la formazione del nuovo filo di sponda verrà effettuata sulla terraferma (porto di Livorno o dintorni). I cassoni verranno poi caricati su di un mezzo gommato (trasporto eccezionale), imbarcati nel porto di Livorno e condotti nel porto di Capraia Isola. La prefabbricazione dei cassoncini comprenderà anche quella delle piastre di copertura.

### **Scanno di imbasamento**

Per la formazione dello scanno di imbasamento, che prevede anche la posa in opera di un filtro geotessile in poliestere del tipo "Trevira Spunbond", verrà utilizzato pietrame da 5-50 kg. La berma dello scanno di imbasamento sarà spianata e la lavorazione verrà eseguita con il supporto di operatori subacquei specializzati.

### **Posa in opera dei cassoni**

Una volta raggiunto il sito di posa, i cassoni saranno posizionati sullo scanno di imbasamento e riempiti con circa 130 m<sup>3</sup> di massi naturali da 200-400 kg, sempre avvalendosi del motopontone e dell'assistenza di operatori subacquei specializzati. Ciò fatto, saranno poste in opera le piastre in cemento a chiusura del cassone e sarà gettata in opera la trave a coronamento del nuovo filo di sponda.

### **Rinfianchi e terrapieno**

Questa fase di lavoro comprenderà sia la posa in opera del materiale di rinfianco dei cassoni, circa 650 m<sup>3</sup> di pietrame da 5-50 kg, dello stesso tipo di quello impiegato per la formazione dello scanno di imbasamento dei cassoni, sia la messa in quota del terrapieno retrostante i cassoni

### **Pavimentazioni**

Per la realizzazione della pavimentazione i mezzi impiegati saranno quelli stabilmente previsti in cantiere.

### **Pontili galleggianti**

La rimodulazione del pontile galleggiante esistente a formare i due pontili radicati presso il nuovo filo di sponda dell'area antistante al fosso dell'Aghiale avverrà in loco. I 46 corpi morti necessari all'ancoraggio dei pontili prima e alla predisposizione del sistema di ormeggio delle unità da diporto saranno acquistati già fabbricati, così da essere posti in opera tramite il motopontone supportato da operatori subacquei senza stoccaggio preventivo sull'Isola. L'autorizzazione per il posizionamento dei corpi morti è stata acquisita nel decreto della Regione Toscana allegato alla presente.

### **Arredo portuale/impianti**

L'arredo portuale verrà posto in opera a conclusione della realizzazione delle opere marittime ed anche del nuovo piazzale, avvalendosi dei mezzi stabilmente presenti in cantiere.

### **Traffico generato dal cantiere**

Come si è visto, considerato che il cantiere di costruzione è ubicato nell'Isola di Capraia, il cantiere genererà prevalentemente traffico marittimo. Infatti, le circa 1.600 t di materiale tra pietrame, massi naturali, ma anche cemento, armature, catene, ecc.), saranno approvvigionati e posti in opera con mezzi marittimi.

Relativamente ai principali impatti correlati al cantiere si rappresenta quanto nel seguito.

Non è prevista produzione di terre e rocce da scavo in quanto trattasi di scavi di sedimenti marini.

Per quanto concerne il ricorso alle risorse naturali, come si è detto, è previsto l'impiego di massi naturali da 200-400 kg, con spessore mediano del singolo masso pari a 0,50 m, per il riempimento dei cassoni, di pietrame da 5-50 kg per la formazione dello scanno di imbasamento e per il rinfianco dei cassoni, per un totale di meno di 800 m<sup>3</sup> di materiale. Tale materiale sarà approvvigionato da cave autorizzate, motivo per cui non si ritiene si manifesti un impatto negativo sulla componente suolo.

Per quanto concerne i rifiuti, il cantiere produrrà, unicamente e in quantità molto esigue, quelli assimilabili agli urbani che, comunque, saranno gestiti ai sensi della normativa vigente, separati, conservati in aree a ciò predisposte e conferiti a discarica nei tempi e modi stabiliti. Saranno comunque allontanati via mare.

Le lavorazioni a mare, quali l'approfondimento e lo spianamento del fondale, la formazione dello scanno di imbasamento e la posa in opera dei cassoni interesseranno un fondale da tempo modificato e saranno tutte contenute nell'ambito portuale. Per queste ragioni, non si ritiene che queste lavorazioni possano procurare impatti negativi sull'ambiente marino e sugli ecosistemi all'esterno della infrastruttura. Nonostante ciò, ad ulteriore cautela ambientale, l'area di lavoro sarà delimitata (panne galleggianti o bubble screen) e sarà comunque eseguito il monitoraggio della componente previsto dal DM 173/2016. Tenuto conto che lo specchio acqueo interessato dal dragaggio è costituito, allo stato attuale, da fondali di poche decine di cm fino ad un massimo di 1 m, che è confinato da pontili galleggianti utilizzati per l'ormeggio dei natanti da diporto all'interno dell'area portuale, che non presenta posidonia e/o altre specie algali/marine, per tali motivazioni non viene previsto monitoraggio di posidonia oceanica. Diversamente, però, in continuità con le attività di studio ed indagine della prateria di Posidonia oceanica nell'area marina antistante il Porto di Capraia svolte nell'ottobre 2022 (campagna di monitoraggio post operam - Allegato 15) per l'ottemperanza alla prescrizione o) del DEC VIA 858/2008, sancita dal Decreto n. 29/2022, si propone di effettuare, a conclusione dei lavori, una ulteriore campagna di verifica dello stato della biocenosi nello specchio acqueo immediatamente antistante il porto turistico.

Per quanto riguarda specificatamente l'approfondimento del fondale, come già detto, è stata predisposta la documentazione di cui al DM n. 173/2016 ai fini della presentazione dell'istanza di cui all'art. 109 del D.lgs. n. 152/2006, alla Regione Toscana. I sedimenti, pertanto, sono stati caratterizzati e sulla base delle risultanze delle indagini di laboratorio si è stabilito di conferirli nelle casse di colmata del porto di Livorno Questi, pertanto, saranno rimossi e immediatamente trasferiti a Livorno ai sensi del Decreto autorizzativo n.19627 del 11.11.2021 della competente Regione Toscana.

Le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera e le emissioni da rumore saranno prevalentemente prodotte dal mezzo impiegato per il trasferimento dei materiali da costruzione o di risulta del cantiere tra l'isola e la terraferma e da quelli impiegati nelle lavorazioni. Si ricorda che la prefabbricazione dei cassoni e delle altre strutture (serbatoi, arredi, pozzetti, ...) avverrà non sull'isola e che tutte le lavorazioni in sito saranno concentrate all'interno del cantiere, oltre che poco consistenti e contenute nel tempo; il movimento dei mezzi meccanici a terra sarà minimo. Queste le ragioni per cui gli impatti conseguenti, seppure negativi, saranno limitati, oltre che temporanei e reversibili.

Ciò nonostante, in aggiunta alle misure di mitigazione sopra indicate per le lavorazioni a mare, in continuità con le prescrizioni contenute nel DEC/DSA//2005/00858 del 08/08/2005 riguardante il complesso di opere

realizzate per la qualificazione del porto di Capraia Isola, prima dell'avvio dei lavori, così come indicato nel Capitolato Speciale di Appalto:

- l'Impresa appaltatrice sarà tenuta a redigere un piano di gestione del cantiere nel rispetto delle Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale – Gennaio 2018, ARPAT. Tale piano tratterà anche del contenimento degli sversamenti accidentali a mare e a terra con eventuale monitoraggio;
- sarà effettuata una valutazione dell'impatto acustico, così da procedere, se necessario, alla richiesta della deroga dei limiti di emissione sonora al Comune di Capraia Isola;
- saranno proposte misure per contenere la diffusione e propagazione delle polveri eventualmente generate dal movimento dei mezzi a terra;
- le lavorazioni saranno interrotte nei mesi di maggiore affluenza turistica;
- sarà effettuata, come si è detto, a conclusione dei lavori, una ulteriore campagna di monitoraggio per verificare lo stato della prateria di Posidonia oceanica, da confrontare con la recente mappatura della prateria effettuata dell'ottobre 2022 (Allegato 13); si ribadisce che l'area interessata al dragaggio non è caratterizzata dalla presenza di biocenosi marine di pregio.

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

Per quanto concerne la fase di esercizio dell'opera, come si è detto, si ravvisa un miglioramento della situazione attuale. Infatti, mentre per la parte a mare, la formazione di due pontili in luogo di uno, non produrrà alcun incremento dei posti barca per le unità da diporto e, dunque, del carico ambientale da queste prodotto, per la parte a terra, la formazione di un piazzale pedonale, arredato e abbellito con opera a verde modificherà l'uso di questa zona del porto, attualmente utilizzata per la sosta delle auto e il rimessaggio delle unità da diporto, abbattendo, conseguentemente, gli impatti negativi a questo associati (Riferimento: ALL.14\_Rendering\_intervento)

In merito al rischio idraulico, non interverrà alcuna modifica della situazione in atto, così come definita dal Piano Operativo del Comune di Capraia Isola. Il suddetto piano operativo propone anche gli interventi di messa in sicurezza da attuare, tutti esterni all'ambito portuale, ossia l'incremento della capacità di deflusso del Vado dell'Aghiale e del Vado del Porto, l'innalzamento delle opere di sponda e, anche, l'adeguamento dell'attraversamento del Vado dell'Aghiale in corrispondenza di via dell'Assunzione.

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

Relativamente a tecnologie e modalità realizzative messe a punto per contenere gli impatti procurati dal cantiere di costruzione si rimanda a quanto scritto in precedenza.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, si rappresenta che i rifiuti assimilabili a quelli urbani saranno raccolti e gestiti come già previsto per la restante parte del porto, mentre per quelli speciali (oli esauriti, batterie, vernici, ecc.) è già disponibile una isola ecologica. Le acque di sentina delle unità da diporto saranno raccolte con mezzi mobili che conferiranno in cisterne che saranno poi allontanate via mare e smaltite in appositi impianti a terra gestite dai concessionari, una volta individuati.

Per quanto concerne l'illuminazione, si prevede fin dall'installazione, l'impiego di lampade a led e l'accensione alternata delle stesse dal tramonto all'alba, unicamente per ragioni di sicurezza.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	
<input type="checkbox"/> VIA	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<i>Autorizzazione all'esercizio</i>	<i>Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP-MTS)</i>
<input type="checkbox"/> Parere dei Vigili del Fuoco già acquisito <input type="checkbox"/> Art. 109 del D.lgs. n. 152/2006 e DM n. 173/2016, Autorizzazione per escavo di sedimenti e immissione a mare manufatti già acquisito <input type="checkbox"/> Esclusione a VINCA Regionale già acquisita <input type="checkbox"/> Parere Preventivo Soprintendenza Archeologica <input type="checkbox"/> Conferenza dei servizi decisoria art. 14 L.241/90 ancora da istruire a cura di AdSP-MTS <input type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica da acquisire nell'ambito della CdS di cui al punto che precede.	<input type="checkbox"/> Ministero dell'Interno CTR- VVF <input type="checkbox"/> Regione Toscana <input type="checkbox"/> Ministero della Cultura <input type="checkbox"/> Comune di Capraia Isola <input type="checkbox"/> Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno <input type="checkbox"/> Capitaneria di porto di Livorno <input type="checkbox"/> Agenzia del Demanio <input type="checkbox"/> Agenzia delle Dogane

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento ricade ne "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare"
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, istituito con DPR del 22/07/1996 - ZSC Codice Natura 2000 IT5160006; - ZPS Codice Natura 2000 IT5160007 - Santuario delle Pelagos
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il progetto ricade in un'area tutelata ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett), i territori costieri entro 300 m dalla costa. E' prevista la richiesta dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. n. 152/2006.</p> <p>Il progetto è soggetto a verifica preventiva archeologica</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento, come indicato nell'elaborato "IG.08 – Carta della pericolosità idraulica" del Piano Operativo del Comune di Capraia Isola, è <u>prossima ma esterna ad un'area</u> "IE – Pericolosità idraulica molto elevata".</p> <p>La realizzazione delle opere di progetto non modifica la pericolosità idraulica dell'area e gli interventi di messa in sicurezza indicati dal piano sotto tutti esterni al sedime dell'intervento.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In base all' "Allegato A – Classificazione sismica dei Comuni italiani" dell' OPCM 3274/2003, Capraia Isola si trova nella zona sismica 4, ovvero con pericolosità sismica molto bassa, condizione di cui si tiene conto nella progettazione.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	X Si	<input type="checkbox"/> No	X Si	<input type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento a terra è attualmente utilizzata per la sosta occasionale della auto e il rimessaggio delle unità da diporto. Il piazzale retro banchina sarà destinato unicamente alla fruizione pedonale, arredato e abbellito con opere a verde.		<i>Perché:</i> L'effetto atteso è significativo, positivo, in quanto la trasformazione proposta si prefigge lo scopo di riqualificare l'area.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> L'intervento prevede l'utilizzo di materiale da cava per la formazione dell'imbasamento, il riempimento e il rinfiacco dei cassoni che formeranno il nuovo filo di sponda, per un totale di meno di 800 m <sup>3</sup> ,		<i>Perché:</i> Posto che tale materiale sarà approvvigionato da cava autorizzata, non si ritiene si manifesti un impatto negativo sulla componente suolo.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non è previsto l'impiego di sostanze o materiali nocivi.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In fase di cantiere si prevede unicamente la produzione di rifiuti assimilabili a quelli urbani. Eventuali residui delle lavorazioni saranno allontanati via mare e trasferiti nel porto di Livorno per una corretta gestione. In fase di esercizio i rifiuti prodotti saranno sempre quelli assimilabili agli urbani e, eventualmente, quelli speciali legati all'utilizzo delle unità da diporto. Questi rifiuti saranno gestiti nell'isola ecologica di cui il porto è già dotato-		<i>Perché:</i> No, in quanto tutti i rifiuti prodotti, in fase di esercizio e di cantiere, cui saranno gestiti ai sensi della normativa vigente.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<i>Descrizione:</i> L'emissione di inquinanti in atmosfera è prevista unicamente in fase di cantiere ed è riconducibile ai mezzi impiegati per l'approvvigionamento del cantiere e per le lavorazioni in sito (a mare a terra).		<i>Perché:</i> Considerato il numero limitato dei mezzi impiegati e il limitato movimento dei mezzi a terra, il tempo contenuto nel quale saranno svolte le lavorazioni, non si ritiene tale impatto rilevante. Ciò nonostante, verranno messe in atto le cautele necessarie per evitare la propagazione delle polveri. Tali misure saranno indicate nel Piano di gestione ambientale del cantiere che sarà prodotto dall'Impresa appaltatrice dei lavori secondo quanto indicato dalle Linee guida sulla gestione ambientale dei cantieri – Gennaio 2018 di ARPAT-	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La generazione di rumori è prevista unicamente in fase di cantiere e relativa ai mezzi utilizzati per l'approvvigionamento e per le lavorazioni in sito (a mare a terra).		<i>Perché:</i> Considerato il numero limitato dei mezzi impiegati e il limitato movimento dei mezzi a terra, il tempo contenuto nel quale saranno svolte le lavorazioni, non si ritiene tale impatto rilevante. Nonostante ciò, prima dell'avvio del cantiere, l'Impresa esecutrice dei lavori produrrà, per il tramite di un tecnico acustico abilitato, una valutazione dell'impatto acustico del cantiere, eventualmente utilizzabile anche per la richiesta della deroga ai limiti di immissione sonora	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<i>Descrizione:</i> Eventuali rilasci o sversamenti accidentali potrebbero verificarsi in fase di cantiere.		<i>Perché:</i> I rischi di rilasci e sversamenti derivanti dalle lavorazioni del cantiere verranno analizzati nell'ambito del Piano di gestione ambientale del cantiere che conterrà anche le misure per il contenimento degli stessi e quelle da mettere in atto in caso l'evento indesiderato si verifichi.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le lavorazioni a mare e a terra non sono tali da comportare rischi di incidenti per la salute umana al di fuori dell'area di cantiere.		<i>Perché:</i> Per quanto riguarda specificatamente i lavoratori impiegati nel cantiere, verranno adottate tutte le misure previste dal D.Lgs. n. 81/2008.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è prossima, dunque esterna, a - Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, istituito con DPR del 22/07/1996 - ZSC Codice Natura 2000 IT5160006; - ZPS Codice Natura 2000 IT5160007 - Santuario delle Pelagos Essa ricade entro la fascia costiera di 300 m tutelata per legge.		<i>Perché:</i> La qualificazione dell'estremità occidentale del porto di Capraia Isola comporterà un miglioramento complessivo dell'infrastruttura di cui, sicuramente, beneficerà anche il contesto.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Il porto di Capraia Isola e, con esso, l'area di intervento sono esterni alle aree naturali protette di cui si è detto.		<i>Perché:</i> Come si è detto, l'intervento apporterà un miglioramento dello stato dei luoghi di cui beneficerà anche il contesto.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è interna all'ambito portuale.		<i>Perché:</i> All'esterno dell'ambito portuale si trovava il Fosso Aghiale e il Vado del Porto.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'unica via che potrebbe essere transitata è via dell'Assunzione.		<i>Perché:</i> Non si ritiene l'intervento possa procurare impatti negativi in quanto le lavorazioni del cantiere saranno effettuate da mare nell'ambito cantiere stesso, mentre in fase di esercizio il nuovo piazzale sarà adibito ad uso esclusivamente pedonale.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento investe la porzione occidentale del porto di Capraia Isola, estremamente frequentato nel periodo estivo.		<i>Perché:</i> La porzione di ambito portuale oggetto di trasformazione sarà adibita ad uso esclusivamente pedonale.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento comprende uno sterrato delimitato a mare da una scogliera e lo specchio acqueo antistante.		<i>Perché:</i> Il suolo che sarà oggetto di trasformazione è antropizzato, seppure non pavimentato.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento di cui sopra ricade in ambito portuale.		<i>Perché:</i> La riqualificazione del porto di Capraia Isola è nella competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale che da tempo è in questa attività impegnata.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è interna al porto di Capraia Isola che si sviluppa lungo la costa, a livello del mare, a nord-ovest dell'abitato.		<i>Perché:</i> L'intervento comporterà il miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica dell'infrastruttura, a vantaggio dell'abitato limitrofo.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La porzione di abitato che si sviluppa a ridosso dell'ambito portuale è destinazione residenziale e commerciale. Alle spalle del porto sono presenti alcuni cantieri nautici.		<i>Perché:</i> L'area di intervento, ubicata nell'estremità occidentale dell'ambito portuale, è prossima ai cantieri nautici.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è ubicata nell'estremità occidentale del porto.		<i>Perché:</i> L'intervento comporterà la qualificazione ambientale e paesaggistica dell'infrastruttura.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> No, l'area di intervento e il porto di Capraia Isola sono parte di un ambiente ben conservato.		<i>Perché:</i> Si rammenta il territorio cui appartiene il porto di Capraia Isola ricade in aree naturali protette.	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento, interna al porto di Capraia Isola è prossima ma esterna ad un'area a rischio idraulico.		<i>Perché:</i> L'intervento previsto non comporterà alcun incremento della pericolosità idraulica attuale né interferirà con gli interventi di messa in sicurezza previsti dal Piano Operativo vigente del Comune di Capraia Isola.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto investe l'area portuale già soggetta a trasformazione (2007 – 2009).		<i>Perché:</i> Non sono previsti ulteriori interventi in ambito portuale né nell'immediato intorno.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'isola di Capraia e il suo porto ricadono in territorio italiano.		<i>Perché:</i> Questa isola è separata dalla Corsica, la nazione straniera più prossima, da tratto di mare esteso, tale da impedire che il progetto proposto eserciti impatti negativi su di essa.	

## 10. Allegati

N.	Denominazione	Scala	Nome file
ALL.01	EG.01_Corografia	1:50.000	ALL.01_Corografia.pdf
ALL.02	EG.02_Planimetria stato attuale	1:500	ALL.02_Planimetria_Stato_Attuale.pdf
ALL.03	EG.03_Planimetria di progetto	1:500	ALL.03_Planimetria_progetto .pdf
ALL:04	EG.05_Planimetria posizionamento cassoni	1:100	ALL.04_Plan_ubicazione_cassoni.pdf

ALL.05	EG.06_Nuovo filo di sponda: sezione tipo A-A e B-B	1:50	ALL.05_Sezioni_tipo.pdf
ALL.06	EG.09_Planimentria sistema di ancoraggio	1:200	ALL.06_Sistema di ancoraggio.pdf
ALL.07	EG.17_Planimetria di progetto arredo urbano e sezione tipo	Varie	ALL.07_Sistemazione a terra.pdf
ALL.08	EG.18_Serbatoi di carburante. Planimetria e sezione tipo	Varie	ALL.08_Serbatoi carburante.pdf
ALL.09	Decreto autorizzativo Regione Toscana-Direzione difesa del suolo e protezione civile	-----	ALL.09 Decreto-n.19627 del 11.11.2021.pdf
ALL.10	Parere favorevole della Direzione Regionale VV.F. della Toscana	-----	ALL.10_Parere_VV.F.prot.n.5951-2021.pdf
ALL.11	Esclusione VINCA Regionale	-----	All.11_Parere Regione valutazione di incidenza Ambientale.pdf
ALL.12	Valutazione di impatto ambientale relativo al Progetto definitivo "Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell'approdo turistico"		All.12_Decreto_DSA-DEC-2005-00858.pdf
ALL.13	Mappatura posidonia 2022		ALL.13_Mappatura_posidonia_2022.pdf
ALL.14	Rendering intervento		ALL.14_Rendering_intervento.pdf

Il dichiarante  
Dott. Luciano Guerrieri

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

V.to ed approvato  
Il Dirigente Infrastrutture Livorno e Capraia