



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO:[ID:9573] - Lavori di riqualificazione e nuovo filo di sponda dell'area antistante al fosso dell'Aghiale nel porto di Capraia Isola (LI). Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 13768 dell'08/03/2023, acquisita con prot. 34632/MiTE dell'08/03/2023, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9-bis, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii in merito al progetto di **“Lavori di riqualificazione e nuovo filo di sponda dell'area antistante al fosso dell'Aghiale nel porto di Capraia Isola (LI)”**, in quanto modifica alla tipologia di opera di cui al punto al punto f dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ovvero *“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”*.

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 saranno installati dei serbatoi carburante, completamente interrati, che renderanno finalmente operativa la stazione di rifornimento per carburanti realizzata del 2010.

Il Proponente dichiara che il fine dell'intervento proposto è la riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'estremità occidentale del porto e che non vi sarà nessun incremento dei posti barca attualmente presenti nell'area di intervento.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.mite.gov.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”*, ed alcuni elaborati di dettaglio e cartografici.

Iter pregresso del progetto

Con Decreto VIA DEC/DSA/2005/00858 dell'8/08/2005 è stato espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo per il progetto del *“Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell'approdo turistico”* di Capraia Isola, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

Le opere relative al progetto di cui sopra 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.

Tutte le opere previste ed approvate con il DEC VIA n. 858 dell'8/08/2005 sono state realizzate, nel periodo compreso tra settembre 2007 febbraio 2010 (come risulta dal Certificato di collaudo tecnico-amministrativo del 22/11/2010), tranne la risistemazione del pontile esistente che è stata completata successivamente.

Gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare rappresentano di fatto la naturale prosecuzione e conclusione del progetto "*Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell'approdo turistico*" di Capraia Isola, che infatti comprendeva anche la riqualificazione di parte delle banchine interne e la realizzazione della nuova stazione di rifornimento carburanti.

Il Proponente evidenzia che allo stato attuale sul progetto in esame sono già stati rilasciati i seguenti pareri:

- Parere positivo Prot. n.5951/2021 del 07/07/2021 del Direzione Regionale VV.F. della Toscana;
- 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;
- 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.

Analisi e valutazioni

Le opere in esame interessano il porto di Capraia Isola, terza isola per estensione dell'Arcipelago Toscano, localizzata nel Tirreno settentrionale, più vicina alla Corsica (31 km) che alla Penisola italiana (54 km).

Il porto si sviluppa in una insenatura nella parte nord-orientale dell'Isola, lungo la propaggine settentrionale dell'abitato.

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.

Nel complesso, il porto ospita circa 300 unità da diporto di lunghezza fuori tutto compresa entro 40 m.



Figura 1 – porto di Capraia Isola – stato di fatto

L'Isola di Capraia costituisce, di per sé, un'area di grande pregio naturalistico. Tuttavia, il porto RISULTA ESTERNO, seppure molto prossimo, 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", come mostrato nella figura sottostante.

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.

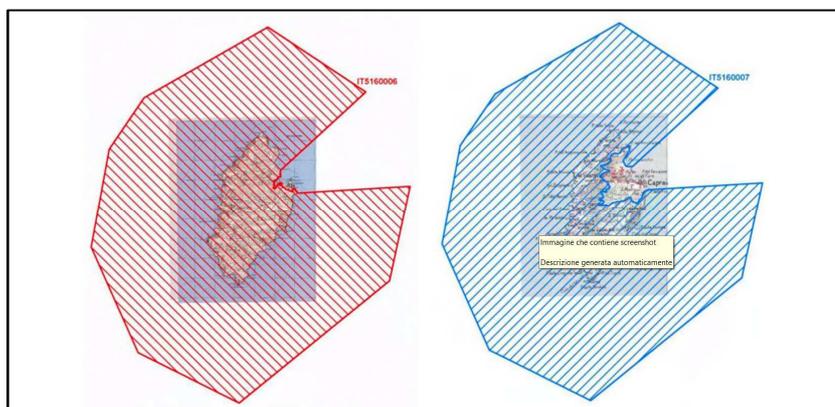


Figura 2 - perimetrazione del SIC e della ZPS

L'area di intervento, come indicato nell'elaborato "IG.08 – Carta della pericolosità idraulica" del Piano Operativo del Comune di Capraia Isola, è prossima ma esterna ad un'area "IE – Pericolosità idraulica molto elevata" Tuttavia, il Proponente evidenzia che 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.

L'area di intervento, ubicata nell'estremità occidentale del porto, si sviluppa in parte a terra e in parte a mare. In particolare, 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.

L'intervento proposto consiste nella 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 di due pontili galleggianti al posto di un unico pontile più esteso già presente nello specchio acqueo, senza incremento dei posti barca disponibili.



Figura 3 - Rafrontrio tra stato attuale (a sinistra) e stato di progetto (a destra)

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 rinfiango 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.

Il fondale antistante sarà approfondito alla quota di - 2,00 m s.l.m.m., con conseguente produzione di circa 3.700 m³ di sedimenti che saranno allocati nelle casse di colmata del porto di Livorno. Con Decreto n. 19627 dell'11/11/2021 la Regione Toscana, Settore Genio Civile Valdarno Inferiore ha espresso l'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.

A tale filo di sponda saranno radicati due pontili galleggianti a sostituzione di quello esistente da 96 m al fine di razionalizzare gli ormeggi attualmente disponibili; il pontile a nord sarà lungo 32 m, mentre quello a sud, sarà lungo 58 m e vi 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 sarà, 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.

Il Proponente evidenzia che il progetto non prevede alcun cambio di destinazione d'uso né verrà incrementato il numero di posti barca disponibili, mentre per quanto riguarda il piazzale retrostante afferma che questo sarà messo a disposizione della cittadinanza e riqualificato con opere di arredo urbano e sistemazioni a verde.

Inoltre, il progetto, oggetto della presente valutazione preliminare, prevede anche la messa in opera di serbatoi completamente interrati a servizio della stazione carburanti ubicata presso la testata del molo di sottoflutto. A tale proposito il Proponente riporta che tale installazione è stata autorizzata dal Comando Regionale dei Vigili del Fuoco con nota n.5951/2021 in data 07/07/2021 e consentirà di attuare la previsione del progetto di cui al progetto di “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.

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, il proponente fornisce le seguenti informazioni:

- Il cronoprogramma delle opere prevede un tempo di esecuzione pari a 12 mesi;
- le lavorazioni saranno interrotte nei mesi di maggiore affluenza turistica;
- 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;
- l’approfondimento del fondale antistante il nuovo filo di sponda sarà effettuato tramite motopontone. I circa 3.700 m³ di sedimenti di escavo, già caratterizzati ed autorizzati dalla competente Regione Toscana per la rimozione, saranno dragati utilizzando una benna idraulica chiusa del tipo ecologico (senza rilascio di acqua) e verranno trasportati in vasca di colmata nel porto di Livorno via mare su base giornaliera, al fine di non creare stoccaggi provvisori;
- 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;
- una volta raggiunto il sito di posa, i cassoni saranno posizionati sullo scanno di imbasamento e riempiti con circa 130 m³ 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;

Relativamente ai principali impatti correlati al cantiere il Proponente 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 rinfiacco dei cassoni, per un totale di meno di 800 m³ di materiale, che sarà approvvigionato da cave autorizzate;
- 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;
- 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;
- l'area interessata al dragaggio non è caratterizzata dalla presenza di biocenosi marine di pregio, in ogni caso l'area di lavoro sarà delimitata (panne galleggianti o bubble screen) e sarà comunque eseguito il monitoraggio della componente previsto dal DM 173/2016;
- 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.

Il Proponente, informa che, a conclusione dei lavori, eseguirà 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, 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.

Per quanto concerne la fase di esercizio dell'opera, il Proponente ribadisce che 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, mentre per quanto riguarda la parte a terra, il Proponente ritiene che la formazione di un piazzale pedonale, arredato e abbellito con opera a verde permetterà la riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'estremità occidentale del porto.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- l'isola di Capraia rappresenta un'area di grande pregio naturalistico, tuttavia, il porto dove verranno realizzati gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare, risulta esterno, seppure molto prossimo, alle aree naturali protette, e/o zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000);
- sul progetto in esame sono già stati rilasciati i seguenti pareri:
 - o Parere positivo Prot. n.5951/2021 del 07/07/2021 del Direzione Regionale VV.F. della Toscana relativamente all'istallazione dei nuovi serbatoi carburante;
 - o 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;

- 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;

considerato e valutato che:

- il progetto non prevede alcun cambio di destinazione d’uso né verrà incrementato il numero di posti barca disponibili;
- molte delle lavorazioni (prefabbricazione dei cassoni) avverranno nel porto di Livorno o dintorni e per quanto riguarda le lavorazioni a Capraia Isola, queste saranno concentrate all’interno del cantiere, saranno poco consistenti e contenute nel tempo, in particolare il movimento dei mezzi meccanici a terra sarà minimo;
- 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, privo di biocenosi marine di pregio e saranno tutte contenute nell’ambito portuale;
- la realizzazione della nuova stazione di rifornimento carburanti era già compresa nel progetto sottoposto a VIA;
- la realizzazione degli interventi, oggetto della presente valutazione preliminare, permetterà il completamento delle opere previste dal progetto “*Nuovo accosto traghetti e messa in sicurezza dell’approdo turistico*” di Capraia Isola, di cui DEC VIA n. 858 dell’8/08/2005;

si ritiene che il progetto in valutazione denominato “*Lavori di riqualificazione e nuovo filo di sponda dell’area antistante al fosso dell’Aghiale nel porto di Capraia Isola (LI)*” non determini impatti ambientali significativi e negativi e quindi si propone che sia ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, ferma restando l’ottemperanza delle condizioni ambientali di cui al citato Dec VIA relative alle attività di cantiere.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

La responsabile del procedimento

Claudia Pieri

