



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2006 - 0013399 del 16/05/2006

Aut. N.:

Ref. Mittente:

All'Autorità Portuale di Piombino
Piazzale Premuda 6/a
57025 PIOMBINO

Alla Regione Toscana
Ufficio VIA
Sviluppo Sostenibile
Via Ruggero Bardazzi, 19/21
50127 FIRENZE

Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

e p.c. Al Presidente della
Commissione VIA
SEDE

**OGGETTO: parere della Commissione VIA per la verifica di esclusione
dalla procedura di VIA del progetto di adeguamento
tecnico funzionale del PRP vigente del porto di Rio Marina
Isola d'Elba**

Con nota pervenuta in data 24 novembre 2005, n 30028, la Autorità Portuale di Piombino, ha presentato richiesta di verifica di esclusione dalla procedura di V.I.A. per gli interventi previsti per l'adeguamento tecnico funzionale del "Porto di Rio Marina Isola d'Elba".

Con nota del 29 novembre 2005, n. 30463, la Divisione III ha trasmesso la documentazione pervenuta alla Commissione VIA, per le necessarie valutazioni di

competenza. La Commissione VIA, a seguito dell'istruttoria eseguita, ha espresso il proprio parere che di seguito si riporta nelle parti essenziali.

- Il porto di Rio Marina è classificato come porto di II categoria 2^a classe, ai sensi del R.D. 12.02.1888, n°5263, e attualmente è in corso il procedimento per l'aggiornamento della classificazione del porto ai sensi della Legge 28 gennaio 1994, n. 84; rientra nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Piombino che è stata ampliata, in via sperimentale, con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 7 luglio 1999, pubblicato nella G.U. n. 166 del 17 luglio 1999, includendo anche il porto di Rio Marina, e tale ampliamento è stato confermato in via definitiva con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 6 giugno 2002, pubblicato sulla G.U. serie generale n. 153 del 2.7.2002;
- il progetto per il quale è richiesta la verifica di esclusione dalla procedura di VIA riguarda la realizzazione di due brevi prolungamenti dei moli esistenti, finalizzati esclusivamente alla messa in sicurezza del bacino interno del porto e diretti a garantire una adeguata protezione alle imbarcazioni e ai traghetti per le mareggiate provenienti da N-NE e da E-SE;

Preso atto che con note acquisite, rispettivamente, con prot. n. 1017 del 16 gennaio 2006, n. 2377 del 30 gennaio 2006, e n. 4925 del 22 febbraio 2006, la Autorità Portuale di Piombino ha trasmesso integrazioni volontarie alla documentazione iniziale, si rileva che:

- le opere non modificano la "capacità" delle attuali strutture portuali e non modificano in alcun modo gli attuali flussi di traffico via mare né incidono sul traffico via terra dell'isola;
- con delibera di Giunta Comunale n. 80 del 18 dicembre 2004, il Comune di Rio Marina ha dichiarato la conformità delle opere agli strumenti urbanistici comunali vigenti;
- il progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto di Rio Marina è stato approvato dalla III Sezione del Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto n. 15 del 16 marzo 2005;
- le opere previste nell'Adeguamento Tecnico Funzionale sono state approvate dal C.T.A. del S.I.I.T. Toscana ed Umbria nel corso della seduta del 28/11/2005;

quadro di riferimento programmatico:

- il primo Piano Regolatore del Porto fu redatto nei primi anni del 1900 e venne approvato dal C.S.LL. PP. Con voto n. 1369 del 15 dicembre 1907. Successivamente il PRP fu aggiornato, prima, con DM 4526 del 27 luglio 1956 e poi, nel 1964, con il voto n. 312 del 19 febbraio 64 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Le previsioni di Piano sono state completamente attuate;
- le soluzioni adottate sono risultate, tuttavia, non adeguate per la protezione del porto e, pertanto, nel 1998, il Comune di Rio Marina ha realizzato un pontile galleggiante frangionde a quattro elementi fra loro vincolati, in corrispondenza della testata del molo di sottoflutto, a carattere sperimentale. Tale soluzione, pur

dimostrandosi efficace per tutto il periodo estivo ha dimostrato una palese inadeguatezza per le mareggiate invernali provenienti da N-NE e per le mareggiate più intense provenienti da E-SE. Attualmente si provvede all'ormeggio delle imbarcazioni nelle prossimità del molo di sottoflutto attraverso la realizzazione di un campo boe a carattere stagionale;

- il progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale migliora, attraverso interventi sulle attuali opere di difesa, le condizioni di protezione dal moto ondoso del bacino portuale esistente, senza contrastare con le future ipotesi di sviluppo della struttura portuale e con le linee guida del Nuovo P.R.P, per la cui redazione l'Autorità Portuale di Piombino, con apposita gara, ha già affidato l'incarico;
- in particolare, il progetto non contrasta con l'obiettivo del nuovo P.R.P. di riservare esclusivamente alla nautica da diporto ed al naviglio da pesca l'attuale bacino portuale, prevedendo, per il traffico passeggeri, una struttura separata da collocare all'esterno del porto esistente. Inoltre il progetto rispetta gli obiettivi di miglioramento della protezione del bacino portuale dall'ingresso del moto ondoso e di razionalizzazione e riorganizzazione delle strutture di ormeggio così da consentire un miglior utilizzo della struttura portuale;

quadro di riferimento progettuale:

- le aree in progetto sono comprese nell'ambito portuale, come definito dal vigente piano regolatore, e gli interventi in progetto consistono in:
 - prolungamento di circa 15 m del molo di sopraflutto e sostituzione parziale della mantellata esterna esistente;
 - prolungamento di circa 30 m del molo di sottoflutto;
 - banchinamento interno del molo di sottoflutto esistente;
- il prolungamento del molo di sopraflutto ha lo scopo di fornire una migliore protezione al bacino portuale dai moti ondosi del I e II quadrante;
- il progetto non prevede la realizzazione di una banchina interna e ciò ha permesso la progettazione di una scogliera parzialmente tracimabile, limitandone le dimensioni;
- la soluzione a scogliera prevede una quota di sommità pari a +2.00 m s.l.m. con pendenza delle scarpate pari a 3/2. La mantellata esterna verrà realizzata mediante la posa in opera di n°3 strati di massi naturali di IV categoria, mentre il nucleo è previsto in massi naturali di III categoria;
- la mantellata esterna si interrompe a quota - 6,00 m s.l.m., confermando il parere espresso dal S.I.I.T. in sede di approvazione del progetto e nel rispetto delle "Istruzioni Tecniche per la Progettazione delle Dighe Marittime" redatte dal Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici nel 1996, per un livello di bassa marea pari a - 0,50 m. s.l.m. e un'altezza d'onda significativa del moto ondoso di progetto, rilevata dallo studio meteomarinario, pari a 4.10 m;
- il progetto, conformemente alle osservazioni del S.I.I.T. Toscana ed Umbria, prevede anche la sostituzione della porzione fuori acqua della mantellata esterna del tratto terminale del molo di sopraflutto, attualmente costituita da tetrapodi in cls. di 5 e 6,3 m³ con massi naturali di IV categoria, così da

- realizzare un'opera di difesa omogenea sia dal punto di vista prestazionale/funzionale che dal punto di vista estetico, mitigando profondamente l'impatto che attualmente l'opera ha sull'ambiente circostante;
- i tetrapodi recuperati, per un totale di circa 2.875 t, verranno impiegati, conformemente alle indicazioni del S.I.I.T. Toscana ed Umbria, per la realizzazione della porzione interna del nucleo del prolungamento del molo di sopraflutto così da produrre una notevole economia sui costi di realizzazione del suddetto prolungamento;
 - il prolungamento del molo di sottoflutto prevede la realizzazione di un "pennello" lungo circa 30 m, progettato in modo da non interferire con l'evoluzione della rotta dei traghetti diretti all'ormeggio. Il progetto prevede una soluzione a scogliera realizzata con massi naturali, con quota in sommità pari a 2,70 m s.l.m. in grado di fornire una adeguata protezione alle imbarcazioni ormeggiate dalla tracimazione del moto ondoso. Le pendenze delle scarpate esterna ed interna sono rispettivamente pari a 3/2 e 4/3 e la mantellata esterna è costituita da n°2 strati di massi naturali di peso compreso tra 1 e 3 t;
 - per la realizzazione della banchina interna del molo di sottoflutto esistente è stata adottata una soluzione a cassoncini antiriflettenti prefabbricati, posati a quota - 2,50 m s.l.m., su uno scanno di pietrame scapolo. Il riempimento a tergo verrà eseguito in parte con pietrame scapolo e in parte con il materiale proveniente dallo scavo previsto dal progetto ai fini della realizzazione della cunetta di imbasamento dei cassoncini medesimi. Dal bilancio dei materiali non risultano quantitativi in esubero da smaltire all'esterno delle aree di progetto;
 - sulla sovrastruttura della nuova banchina è prevista una pavimentazione in cubetti di porfido, mentre sul percorso che corre sul coronamento del molo, posto a quota +1,55 m s.l.m., è prevista una sovrastruttura di tipo stradale, flessibile, costituita da fondazione di base in misto cementato dello spessore di 20 cm. e uno strato base di 10 cm in conglomerato bituminoso, binder (s = 7 cm) ed usura (s = 3 cm). La nuova banchina è dotata degli usuali arredi (bitte e anelloni di ormeggio) per consentire l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto che la frequenteranno;
 - nel tratto a terra, per il raccordo tra la pavimentazione nuova e quella esistente, è prevista la demolizione della pavimentazione esistente ed il rifacimento dei due strati superficiali (binder ed usura);
 - la vita economica di tutte le opere previste in progetto risulta pari a 50 anni, sia per quanto riguarda le opere a scogliera sia per quanto concerne le strutture in c.a.;
 - per le opere previste in progetto sono state eseguite le verifiche in condizioni sismiche, in quanto la Giunta della Regione Toscana, con Delibera n. 169 del 08 ottobre 2003, ha stabilito che anche per i comuni classificati sismici in zona 4, come quello di Rio Marina, si debba adottare la progettazione antisismica prevista agli allegati 2, 3 e 4 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003;

quadro di riferimento ambientale:

- le opere di progetto sono finalizzate esclusivamente alla messa in sicurezza del bacino interno del porto e determinano effetti positivi poiché garantiscono una adeguata protezione alle imbarcazioni e ai traghetti per le mareggiate provenienti da N-NE e da E-SE. Non si rilevano significative ripercussioni negative sull'ambiente, sia per la fase di esercizio sia per la fase di esecuzione dei lavori che è contenuto nell'ambito dei sei mesi del periodo autunno - inverno;
- la natura delle opere e soprattutto il mantenimento dell'attuale flusso di traffico marittimo nella fase della gestione post operam, esclude la possibilità di variazione della qualità dell'aria e del clima acustico dei luoghi a causa della realizzazione del progetto. Inoltre, in considerazione dell'entità dei lavori e del periodo contenuto di realizzazione degli stessi, non si attendono effetti significativi sulla qualità dell'aria e sul clima acustico in fase di costruzione;
- il progetto non prevede la realizzazione di piazzali adibiti al passaggio o allo stazionamento di autoveicoli. Le opere di protezione dal moto ondoso sono realizzate con scogliere parzialmente trascinabili, mentre l'unico percorso realizzato a coronamento del molo di sottoflutto è esclusivamente pedonale per il solo accesso alle imbarcazioni;
- la caratterizzazione dei fondali con profilatore Sub-Bottom ha rilevato che i due interventi di progetto, riguardanti il molo di sopraflutto e il molo di sottoflutto, interessano, rispettivamente, fondali sabbiosi-limosi e fondali costituiti da sabbia grossa mista a ghiaia. Pertanto, nell'area interessata dai lavori, non solo è esclusa la presenza di praterie di Posidonia oceanica ma, in generale, è esclusa la presenza di flora algale;
- non si rilevano interferenze con il sistema di approvvigionamento idrico del comune di Rio Marina, visto che il progetto non modifica gli attuali flussi di traffico, via mare e via terra, e quindi non modifica il numero delle presenze sull'isola. Considerata la natura dei lavori, posizionamento di massi naturali e di cassoni prefabbricati, nonché utilizzo di calcestruzzi preconfezionati per i getti di completamento, le esigenze idriche del cantiere sono limitate alle necessità igienico sanitarie del personale dell'impresa esecutrice. Tuttavia, l'Autorità Portuale di Piombino si è resa disponibile a prescrivere nel contratto di appalto che, per le esigenze idriche del cantiere, l'impresa esecutrice si dovrà dotare di cisterne autonome di adeguata capacità da riempire periodicamente a mezzo di autocisterne provenienti dal Continente;
- le operazioni di scavo interesseranno un complesso costituito da massi naturali di grosse dimensioni e pietrame con ridottissima percentuale di materiale fine. Pertanto, vista la ridottissima percentuale di materiale fine, l'area relativamente piccola di scavo, limitata alla cunetta di imbasamento dei cassoncini, e il periodo limitato dei lavori nell'arco di cinque giorni lavorativi, si attendono decisamente contenuti fenomeni di risospensione delle componenti più fini del materiale da scavo e ridotti effetti di intorbidimento della colonna d'acqua. In ogni caso, al fine di ridurre la diffusione del materiale fine messo in sospensione durante le operazioni di scavo, il progetto prevede la delimitazione dell'area di intervento con panne galleggianti dotate di gonne;

- in base alla caratterizzazione effettuata, i materiali di scavo hanno mostrato caratteristiche tali da renderli idonei al loro riutilizzo per i riempimenti nell'ambito dei lavori di progetto;
- il disturbo alle popolazioni bentoniche locali è contenuto nel tempo e, peraltro, i rilievi dei fondali non hanno evidenziato particolari valenze ecosistemiche che possano essere alterate dall'esecuzione delle opere di progetto, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio;

valutato che:

- le opere non interferiscono con le praterie di *Posidonia oceanica* rilevate dal Piano Strutturale del Comune di Rio Marina e con le aree naturali protette dell'isola. Il porto di Rio Marina risulta esterno dal perimetro delle aree vincolate del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano e del Parco Minerario Mineralogico dell'Isola d'Elba che coinvolge i tre Comuni minerari di Capoliveri, Rio Marina e Rio Elba. Le opere risultano esterne ai due SIC e ZPS presenti nell'isola d'Elba: IT 5160011 - Isole di Cerboli e Palmaiola, ricadenti nel canale di Piombino ad una distanza minima di circa 7 Km dall'area di intervento, e IT 5160012 - Monte Capanne e Promontorio dell'Enfola, ricadente nella parte occidentale dell'isola;
- lo scavo a terra ed a mare di circa 1.081 m³, previsto per la realizzazione della cunetta di imbasamento dei cassoncini della banchina del molo di sottoflutto, interessa esclusivamente i materiali costituenti la sponda interna del molo di sottoflutto attuale (massi naturali della mantellata della scarpata interna del molo e pietrame costituente il nucleo dell'opera esistente a scogliera) senza quindi interessare i sedimenti portuali. Le caratteristiche granulometriche di tali materiali consentono il loro completo riutilizzo nell'ambito dei lavori previsti in progetto, come ad esempio nel nucleo dell'opera a scogliera prevista sulla testata del molo di sottoflutto e/o nel riempimento delle celle interne dei cassoncini e/o nel rinfianco a tergo dei cassoncini medesimi, e pertanto tutti i 1.081 m³ provenienti dagli scavi verranno reimpiegati nei lavori di progetto;
- la durata complessiva delle operazioni di scavo è pari ad appena 5 giorni lavorativi ;
- la realizzazione delle opere a scogliera (prolungamento dei moli di sopraflutto e di sottoflutto) procederà da mare e tutti i materiali necessari (tout-venant, pietrame e massi naturali) verranno approvvigionati da cave localizzate nel Continente (ad esempio Campiglia Marittima), caricati su bettoline e/o su pontone al porto di Piombino, trasportati via mare al sito di impianto (porto di Rio Marina) e posti direttamente in opera senza quindi richiedere aree di stoccaggio di difficile reperimento nelle immediate vicinanze delle aree di cantiere;
- per quanto riguarda il banchinamento interno del molo di sottoflutto, il progetto prevede che i cassoncini vengano prefabbricati nel Continente presso stabilimenti e/o aree industriali, caricati su bettoline e/o su pontone al porto di Piombino, trasportati via mare al sito di impianto (porto di Rio Marina) e posti direttamente in opera;
- i lavori sono di modesta entità, avranno una durata complessiva di 6 mesi e si svolgeranno in un periodo (autunno/inverno) durante il quale il traffico sull'isola d'Elba ed in particolare nel comune di Rio Marina è decisamente ridotto;

- le opere non interferiscono con i litorali adiacenti e le relative dinamiche costiere in quanto si sviluppano completamente all'interno dell'ambito portuale esistente e non modificano in alcun modo gli attuali flussi di traffico via mare e via terra dell'isola;
- il prolungamento del molo di sottoflutto migliora la "protezione" dello specchio acqueo prospiciente senza incrementarne la "ricettività", essendo tale specchio già utilizzato stagionalmente per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto attraverso un campo boe;
- i lavori tengono conto dell'inserimento paesaggistico delle opere nel contesto territoriale e seguono le osservazioni del S.I.I.T. Toscana ed Umbria, prevedendo anche la sostituzione con massi naturali dei tetrapodi della porzione fuori acqua della mantellata esterna del tratto terminale del molo di sopraflutto esistente e ciò garantisce l'accostamento omogeneo dei materiali e il miglior inserimento paesaggistico dell'opera;
- lo svolgimento delle attività di cantiere, anche se in modo molto limitato e per breve periodo di tempo, provocherà un incremento della rumorosità subacquea locale, prodotta dai macchinari e dai mezzi marittimi utilizzati durante lo svolgimento dei lavori. Tuttavia, i lavori si svolgeranno all'interno del bacino portuale del porto di Rio Marina, di fronte alla banchina utilizzata dai traghetti che effettuano i collegamenti con Piombino, Porto Azzurro e l'Isola di Pianosa, e quindi in una zona con una consistente rumorosità di fondo, specialmente nel periodo primavera-estate, causata dall'idrodinamismo naturale, dal transito dei traghetti che utilizzano il punto di attracco e dal transito del naviglio da pesca e da diporto. Pertanto l'incremento del livello di rumorosità subacquea provocato dalle modeste attività di cantiere, da svolgere nel periodo autunno-inverno, si ritiene non rilevante e comunque inferiore di quello generato durante il periodo primavera-estate a causa dell'incremento dei traffici marittimi provocato dall'arrivo dei turisti;
- le aree di progetto rientrano in un contesto antropizzato e non ricadono nel perimetro di aree naturali protette. In base all'entità contenuta delle opere e alla localizzazione delle stesse, che sono ubicate ad una distanza superiore ai 7 Km dal SIC IT 5160011 - Isole di Cerboli e Palmaiola, si ritiene che gli interventi non potrebbero incidere sullo stato di conservazione delle specie e degli habitat presenti nel sito;
- per quanto riguarda le interferenze delle attività del cantiere con l'area protetta marina internazionale del Santuario per i mammiferi marini del Mediterraneo, nel quale rientra l'Isola d'Elba, si ritiene che la natura delle opere, limitate nell'ambito dell'area portuale, e la ridotta consistenza delle stesse può escludere qualsiasi interferenza con i cetacei marini. Peraltro, l'analisi delle emissioni sonore delle attività di cantiere dimostra che la totale assenza di trivellazioni o infissione mediante battitura di pali, ovvero il semplice posizionamento dei massi e dei cassoni prefabbricati, limita le emissioni sonore in acqua alle sole attività del passaggio dei mezzi navali di supporto. Inoltre, l'ubicazione degli interventi in un contesto fortemente antropizzato, frequentatissimo in primavera e estate da imbarcazioni da diporto e dai traghetti di linea e la stessa collocazione del porto di Rio Marina, che si affaccia sul

JR

- canale di Piombino interessato da un intenso traffico di navi, escludono disturbi aggiuntivi ai cetacei marini causati dalla realizzazione delle opere di progetto;
- le opere incidono positivamente sul paesaggio, in quanto la realizzazione dei moli elimina la presenza di antiestetici protezioni provvisorie all'interno del porto, mentre il ripristino della mantellata del molo di sopraflutto con massi naturali elimina la disomogeneità attuale dei materiali utilizzati, costituiti sia da massi naturali sia da tetrapodi in cls;

Per quanto sopra evidenziato e valutato la Commissione VIA ha espresso in conclusione **un parere favorevole all'esclusione dalla procedura di V.I.A del progetto riguardante "l'adeguamento tecnico funzionale del P.R.P. vigente del porto di Rio Marina Isola d'Elba" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

1. ai fini dell'attività di controllo, l'Autorità Portuale di Piombino dovrà comunicare all'ARPA Toscana la data dell'inizio dei lavori;
2. fatte salve le competenze della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, al fine di garantire l'inserimento paesaggistico dell'opera nel contesto portuale, i massi naturali utilizzati per le scogliere dovranno essere tipici dei luoghi e di colore simile a quello delle costruzioni in pietra del molo di sopraflutto e dei massi naturali delle scogliere esistenti;
3. al fine di garantire una migliore omogeneità dei materiali utilizzati ed escludere, anche strutturalmente, il passaggio di mezzi motorizzati sul molo di sottoflutto, occorre prevedere la sostituzione del conglomerato bituminoso, previsto dal progetto per il percorso pedonale di coronamento del molo di sottoflutto, con una pavimentazione in pietra locale di colore simile a quello delle costruzioni in pietra del molo di sopraflutto;
4. tra le opere di arredo di banchina occorre prevedere il divieto con mezzi fisici dell'accesso a mezzi motorizzati al molo di sottoflutto, fatto salvo il rispetto della normativa sulle barriere architettoniche;
5. il contratto di appalto delle opere dovrà prescrivere che, per le esigenze idriche del cantiere, l'Impresa esecutrice si dovrà dotare di cisterne autonome di adeguata capacità da riempire periodicamente a mezzo di autocisterne provenienti dal continente;
6. al fine di ridurre la diffusione del materiale fine messo in sospensione durante le operazioni di scavo della cunetta di imbasamento dei cassoncini della banchina del molo di sottoflutto, l'area di intervento dovrà essere delimitata da panne galleggianti dotate di gonne;
7. i mezzi navali di supporto alle attività di cantiere dovranno rispettare il sistema per la gestione della raccolta dei rifiuti da nave, stabilito per il Porto di Rio Marina dall'Autorità Portuale, conformemente a quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, recante attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico.

Quanto sopra costituisce, pertanto, il parere di questa Amministrazione che si comunica alle altre Amministrazioni interessate per quanto ancora necessario al fine dell'autorizzazione all'inizio dei lavori.

Handwritten signature

IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

Handwritten signature