



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo alla variante al Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) da realizzarsi in Comune di Marina di Carrara (MS) località Porto di Marina di Carrara presentata dall'Autorità Portuale di Marina di Carrara con sede in via G. da Terrazzano, 54036 Marina di Carrara in data 6 novembre 2001;

VISTA la nota n. 108/685/09-02-01 della Regione Toscana del 5/02/2002 pervenuta il 12/02/2002 con cui si esprimono osservazioni critiche sul SIA presentato richiedendo integrazioni ed approfondimenti;

VISTA la nota n. ST/408/21312/2002 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 giugno 2002, pervenuta in data 25 giugno 2002, con cui si esprime parere contrario;

VISTO il parere n. 503 negativo formulato in data 7 novembre 2002, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Marina di Carrara;

VALUTATO, sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale e degli altri pareri e comunicazioni pervenute nel corso dell'istruttoria, che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- la specificità delle funzioni del Porto di Marina di Carrara lo individuano come fortemente specializzato nel traffico in/out di lapidei e che la sua collocazione geografica lo interclude tra almeno tre porti di rilevanza nazionale ed internazionale (La Spezia, Livorno, Piombino);
- il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ha assunto come fondamentale la priorità dell'organizzazione della rete dei servizi e della logistica rispetto alla costruzione di nuove infrastrutture, proponendosi di rafforzare il sistema economico in un contesto di sviluppo sostenibile. A tale scopo prevede, tra gli altri obiettivi da perseguire, il miglioramento della utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi.
- Per le infrastrutture portuali propone, in particolare, di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nei traffici mondiali e di promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada, in particolare estendendo i servizi portuali attraverso la specializzazione più che attraverso la polifunzionalità. Il Piano non prevede la realizzazione di nuovi porti, mentre assegna grande importanza alla specializzazione dei porti e al collegamento tra questi e il territorio;
- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti, per il porto di Marina di Carrara, definito porto altamente specializzato nel traffico internazionale, individua tre vocazioni: lo sviluppo di settori merceologici ad avanzata tecnologia di movimentazione, la crescita e l'ulteriore specializzazione per i materiali lapidei, il rafforzamento dei traffici merci varie e dei traffici Ro-Ro;
- il Piano di Indirizzo Territoriale pone alla base delle politiche di pianificazione territoriale la sostenibilità ambientale, indicando tra i suoi obiettivi la difesa delle linee di costa e la riduzione dei fenomeni di erosione marina. Per il porto di Marina di Carrara il Piano assume come riferimento per la programmazione delle attività portuali le previsioni del piano strutturale del comune di Carrara, sintetizzabili nella realizzazione del nuovo raccordo ferroviario, nella riduzione dell'interferenza con la viabilità locale e nello sviluppo dell'area retroportuale;
- il Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici prevede la realizzazione nei comuni di Massa e di Carrara di un nuovo porto turistico per 900 posti barca, avvertendo tuttavia che la localizzazione del sito deve tener conto delle inderogabili esigenze di salvaguardia della linea di costa e della compatibilità con la destinazione d'uso balneare delle spiagge;
- il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Massa Carrara evidenzia l'esigenza di contenere i fenomeni di erosione costiera e di sviluppare la portualità turistica con lo scopo di riqualificare le principali risorse dell'area. Quanto alla previsione della DGR 258/93 di realizzare un porto turistico alla foce del Torrente Lavello, il Piano si propone di verificare la localizzazione del porto in funzione degli studi sulla dinamica costiera;
- la DGR n.261/2000, con cui la regione Toscana ha modificato la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico, ha classificato area a *rischio idraulico molto elevato R.I.4* la zona intorno al torrente Carrione e l'area ricadente ad ovest del torrente Lavello e *area a rischio elevato R.I.3* l'area a est del torrente Lavello delimitata a sud dalla linea di costa;
- nelle aree a rischio idraulico molto elevato le concessioni edilizie, le autorizzazioni edilizie e le approvazioni delle opere pubbliche richiedono la messa in sicurezza idraulica con tempi di



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

ritorno di duecento anni e la conseguente modifica del perimetro dell'area R.I.4. Analogo regime interessa le aree a rischio idraulico elevato R.I.3;

per quanto attiene al quadro di riferimento progettuale:

- da quanto emerge dall'analisi dei traffici marittimi del porto degli ultimi sei anni (1995 – 2000), e considerando i capitoli merceologici più significativi, risulta un trend di crescita leggermente positivo per i prodotti lapidei e sostanzialmente stabile o negativo per gli altri traffici esaminati;
- nel nuovo Piano Regolatore Portuale è prevista una piccola modifica alla banchina Buscaioli, ma soprattutto la costruzione di un nuovo bacino a sud di quello esistente con la creazione di quattro nuove banchine. Inoltre l'attuale porticciolo turistico si sposterà al di fuori del bacino del porto, andando a collocarsi ancora a sud a cavallo del confine con il comune di Massa ed in sovrapposizione con la foce del torrente Lavello. In nuovo bacino insisterà sull'attuale foce del torrente Carrione determinandone una migrazione di circa 600 m dall'attuale posizione;
- l'attuale piazzale Città di Massa sarà contraddistinto da un fronte di banchina e potrà ospitare i magazzini portuali. La nuova diga di sottoflutto consentirà infine di avere un'ulteriore banchina perpendicolarmente al piazzale Città di Massa e un accosto proprio a ridosso della diga;
- per far fronte al potenziale incremento dei traffici, si è ipotizzato uno sviluppo lineare delle banchine e dei piazzali retrostanti più che doppio rispetto all'attuale. In particolare, la lunghezza delle banchine passa da 1480 a 3600 metri nella nuova configurazione portuale. A questo aumento del fronte lato mare del porto si prevede che corrisponda un equivalente aumento delle attrezzature e del personale, mantenendosi quindi inalterati gli odierni tempi di servizio;
- inoltre lo sviluppo e la funzionalità del porto interessa una razionalizzazione del traffico portuale rispetto a quello urbano, separando i due flussi almeno lungo il viale principale da Verrazzano con una ipotesi di miglioramento della viabilità urbana. Al tempo stesso vengono a generarsi delle condizioni di incremento del carico veicolare sulle arterie che consentono il collegamento tra il porto e la viabilità interna verso le direzioni nord e sud, i caselli autostradali e le cave. Tale pressione risulterebbe sensibilmente mitigata dalla realizzazione del casello unico di Massa e Carrara attualmente in studio dalla società SALT;

per quanto attiene al quadro di riferimento ambientale:

per il sistema naturale terrestre:

- il porto di Marina di Carrara si inserisce in un contesto altamente antropizzato nel quale la presenza di aree edificate e di insediamenti industriali costituisce una componente predominante e consolidata nel tempo. Le formazioni legate alla zona di arenile sono, allo stato attuale, praticamente scomparse così come i sistemi di dune originariamente presenti, che sono stati spianati per realizzare gli stabilimenti balneari. Le retrostanti formazioni di macchia mediterranea sono invece rinvenibili solo in ridotti lembi, peraltro fortemente alterati nella loro struttura e composizione floristica e relegati all'interno di giardini pubblici o privati, che ne hanno consentito la conservazione. Ulteriori elementi sono rappresentati dalle sottili fasce di vegetazione igrofila legate al Torrente Carrione, da superfici incolte e dai residui lembi di pineta

pe
JR

- che, seppure rimaneggiati nella composizione floristica e assai semplificati dal punto di vista strutturale, costituiscono un elemento caratteristico del paesaggio vegetale litoraneo;
- il popolamento faunistico risulta, anche a motivo della sostanziale banalità di habitat, piuttosto uniforme e composto prevalentemente da specie sinantropiche; tale considerazione vale anche per il popolamento ornitico caratterizzato da specie di fatto già abituate alla presenza ed agli effetti di una intensa attività umana;
 - interferenze di tipo diretto sul sistema naturale sono state rilevate in corrispondenza della foce del Torrente Carrione, per la prevista deviazione e prolungamento verso mare del tratto terminale del corso d'acqua; tale impatto appare trascurabile in quanto la vegetazione di sponda è rappresentata da un aggruppamento monospecifico ad *Arundo donax*, specie di canna la cui presenza evidenzia fenomeni di degrado. L'ambito di progetto, inoltre, è oggetto di un progetto complessivo di risistemazione che prevede, tra l'altro, un ampliamento della fascia riparia nella zona di foce ed una riqualificazione della stessa mediante la piantagione di nuove specie coerenti con le caratteristiche del sito;
 - per quanto attiene il popolamento faunistico, è stata riscontrata la possibilità di un parziale allontanamento di alcune delle specie ornitiche legate alla fascia costiera nell'ambito e nel periodo connesso alle attività di cantiere.

per le biocenosi marine:

- l'area marina costiera prossima alla zona di realizzazione dell'opera è caratterizzata da un tipico popolamento di fondi mobili sabbiosi caratteristico della Biocenosi delle Sabbie Ben Calibrate (SFBC) che risulta dominato da molluschi bivalvi e che si estende prevalentemente lungo tutta la fascia costiera del litorale massese compresa fra la costa e la batimetrica dei 10 m;
- popolamenti riferibili alla Biocenosi dei Fanghi Terrigeni Costieri (VTC) si estendono su gran parte dell'area esaminata a maggiori profondità (50-100 m), su sedimenti limo-argillosi di origine fluviale oltre la fascia delle sabbie;
- nell'area intermedia, caratterizzata da sabbie talvolta infangate, spesso si riscontrano situazioni in cui le due biocenosi coesistono; talvolta si evidenziano facies differenziate, presumibilmente non in equilibrio con i fattori edafici della zona studiata;
- molte specie bentoniche risultano, infatti, appartenenti ai popolamenti dei "fondi di decantazione", rappresentando situazioni locali di un generale processo di disequilibrio sedimentario verosimilmente dovuto agli apporti fluviali del litorale apuo-versilese. Tali aree di decantazione sui fondali della piattaforma continentale, alterano così il quadro biocenotico della zona e la normale seriazione evolutiva SFBC-VTC;

valutato altresì che:

- la nautica da diporto presente all'interno dello specchio portuale è incompatibile con le funzioni del porto stesso sia in ragione delle attività e delle caratteristiche del moto ondoso sia perché elemento di discontinuità nella banchina Buscaioli e di interruzione dei flussi interni al porto tra il molo di ponente e quello di levante, tale, da condizionare l'esistenza dei due varchi doganali;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- il suo spostamento consentirebbe di “ricucire” i settori portuali eliminando l’attuale sconnessione tra i moli di sopraflutto e sottoflutto, riducendo il varco portuale ad uno solo con conseguenti ripercussioni positive sull’interferenza del porto sul centro urbano. La continuità della banchina Buscaioli risulterebbe condizione necessaria per potenziare i bacini di carenaggio, per prolungare il fascio ferroviario, per aumentare gli spazi di manovra, per razionalizzare le operazioni di banchina, etc. ma soprattutto per ridurre i tempi di movimentazione, di carico e di scarico delle merci, elemento, questo, non contemplato fattivamente nello SIA;
- il nuovo porto turistico, così come proposto nella variante al PRP, rappresenta un elemento di rilevante pressione sul territorio principalmente in termini di interferenza con la pineta e con il centro urbano, di sottrazione del water-front e di pressione sul torrente Lavello, così come ribadito anche nell’espressione di parere da parte del Ministero BB.AA.CC. e nelle osservazioni della Regione Toscana;
- l’interferenza delle opere previste dal nuovo PRP sulle foci dei torrenti Carrione e Lavello rappresenta un elemento di rilevante criticità ambientale in termini di dinamiche evolutive dei corsi d’acqua;
- il nuovo Piano Regolatore Portuale prevede, oltre alla specializzazione nei traffici di prodotti lapidei dell’attuale bacino, la realizzazione di un nuovo bacino con caratteristiche polifunzionali, dove non è peraltro previsto né lo sviluppo dei settori merceologici ad avanzata tecnologia di movimentazione, né traffici con navi Ro-Ro;
- nel SIA si ipotizzano due scenari di crescita, uno programmatico ed uno tendenziale, congruenti tra loro. Secondo lo scenario programmatico, rispetto agli ultimi dati relativi all’anno 2000, al 2015 è prevista una crescita pari all’incirca al 100% per i traffici lapidei, al 94% per i traffici metallurgici, al - 30% per i traffici minerali e cascame, al 745% per i traffici forestali e 398% per i pallets. Tali ipotesi di crescita non sono avvalorate da studi o analisi di settore sulle movimentazioni effettuate e si limitano, genericamente, *“a prevedere un ulteriore rafforzamento della quota di scambi relativi ai prodotti lapidei ed ai prodotti metallurgici oltre ad un incremento anche di prodotti forestali”*. Allo stesso modo, senza una effettiva analisi dei trend di crescita attualmente in atto, e non tenendo conto delle strutture portuali storicamente attrezzate per le movimentazioni di container, naturalmente concorrenti del porto di Massa per l’acquisizione di nuovi traffici (Livorno, Piombino, La Spezia, Genova, etc.), il SIA prevede *“una sensibile espansione per i traffici container”*, passando da una movimentazione, nel 1998, pari a circa 65 mila di tonnellate, ad un suo raddoppio all’anno 2015;
- delle previsioni del Piano di Indirizzo Territoriale per la programmazione delle attività portuali sono in corso di attuazione l’ampliamento del Piazzale Città di Massa e del raccordo ferroviario;
- la realizzazione dell’ampliamento in corso del piazzale Città di Massa (valutata con procedura di esclusione espletata dal Ministero dell’Ambiente e Territorio che con nota prot. N. 3185/VIA/A.O.13.H. del 19/03/2002 qualificava l’opera conforme al progetto presentato ed a quanto previsto dal PRP vigente) consente di compensare gli attuali deficit di aree di movimentazione e stoccaggio, derivante dalla realizzazione e completamento del raccordo ferroviario e più in generale dalla diffusa esigenza di spazi a terra per la movimentazione e stoccaggio delle merci;

- una porzione della zona destinata a porto turistico ricade all'interno delle aree a rischio idraulico elevato R.I.3. Sono inoltre comprese all'interno delle aree a rischio idraulico molto elevato R.I.4 le zone interessate dalla deviazione della foce del torrente Carrione e dalla realizzazione dello svincolo tra Viale G. da Verrazzano, Viale Zaccagna e Via delle Pinete;

valutate inoltre:

- la carenza di studi sull'idrologia, idrogeologia e rischio idraulico;
- le incertezze sul modello di propagazione del moto ondoso adoperato, soprattutto al fine di valutare l'influenza che il molo sopraflutto del bacino portuale ha sull'equilibrio del litorale sia a nord-ovest che a sud-est, ed ampiamente discusse nella relazione istruttoria;

valutate infine e condivise:

le osservazioni tecniche allo SIA relativo alle opere in oggetto espresse dalla Regione Toscana;

CONSIDERATA la nota n. 108/685/09-02-01 della Regione Toscana del 5/02/2002, pervenuta il 12/02/2002, con la quale si evidenzia che *“Relativamente allo Studio di Impatto Ambientale così come presentato dal Proponente, ad un primo esame interdisciplinare della documentazione svolto anche attraverso i contributi tecnici acquisiti, emergono carenze in ordine a diversi aspetti tali da necessitare approfondimenti ed integrazioni, riguardanti: l'erosione costiera, il rischio idraulico ed idrogeologico, la rete fognaria, i dragaggi, la viabilità, il rumore, il porto turistico”*.

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/21312/2002 del 4 giugno 2002, pervenuto in data 25 giugno 2002, con cui si esprime parere contrario alla richiesta di valutazione di impatto ambientale e che integralmente si riporta: *“Con apposita istanza del 31 ottobre 2001 prot. n. 5266, ricevuta il 06/11/2001 ed acquisita agli atti al n.ST/408/20660 del 08/11/2001, l'Autorità Portuale di Marina di Carrara, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, per il progetto relativo al Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara ricadente nei Comuni di Massa e Carrara.*

PREMESSA:

L'intervento del nuovo piano interessa i Comuni di Massa e Carrara e prevede l'ampliamento del bacino portuale per fini commerciali, nonché la realizzazione di un porto turistico, peschereccio e connessa viabilità di accesso.

E' prevista la modifica della foce del Torrente Carrione e la sistemazione della viabilità di lungomare sia in Comune di Carrara che in quello di Massa per il tratto prospiciente l'intervento di progetto.





Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

In merito all'intervento, la Soprintendenza B.A.P.P.A.S.D.A. di Pisa, con nota prot. n. 2892/bn del 07/12/2001, qui pervenuta in data 21/12/2001 ed acquisita agli atti con prot. n. ST/408/25903, ha espresso parere negativo alla previsione di ampliamento del porto di Marina di Carrara così motivato:

- “..Il fronte di porto attuale occupa circa 800 metri di costa ed è già ora impattante per l'intera riviera carrarina caratterizzata da un utilizzo turistico e balneare che ne connota l'immagine: l'ampliamento previsto, sia del porto industriale che di quello turistico, porterebbe a chiudere alla vista diretta del mare una ulteriore fascia litoranea di circa 1700 metri portando l'intero perimetro di dighe e moli a chiudere un tratto di costa per 2,5 chilometri. Questo implica una profonda alterazione del contesto ambientale e paesaggistica, rappresenta pur sempre un sistema di confine tra terra e mare di estrema rilevanza naturalistica ed estetica che si ritiene di non poter cancellare;*
- Lo stesso ampliamento verrebbe ad intercettare le foci del torrente Carrione e del fosso Lavello: per il primo è prevista la tombatura e artificiale prolungamento dello sbocco in mare di oltre mezzo chilometro con uno spostamento di angolazione di 45° verso sud rispetto all'attuale orientamento e per il secondo la realizzazione di una sovrastante piazzale di servizio al porto turistico proprio in prossimità della foce che si troverebbe così compresa all'interno della diga foranea in pieno ambito portuale; la modifica sostanziale di entrambi gli estuari implica una notevolissima artificiale modificazione dello stato naturale dei luoghi di per sé da ritenere nociva al sistema ambientale anche senza entrare nel merito degli eventuali rischi di natura idraulica che si ritiene comunque indispensabile ricordare per un'adeguata valutazione da parte degli organi competenti;*
- Lo stesso arretramento del porto turistico sposta pericolosamente l'area portuale all'interno della costa sconvolgendo del tutto l'attuale contesto caratterizzato dalla villa eclettica sulla spiaggia destinata ad ostello della gioventù ed elevando significativamente il livello di criticità della contigua area naturalistica di macchia mediterranea e di pineta che, per quanto ora non adeguatamente curate, costituiscono in ogni caso una riserva di verde di straordinaria potenzialità;*
- Di segno opposto la previsione dell'enorme ampliamento del piazzale Roma (mt. 180x600) di servizio al porto industriale realizzato a ridosso della linea di costa con inopportuni riempimenti ed irreversibili modificazioni del sistema costiero;*
- La stessa previsione dimensionale e distributiva dell'intero ampliamento appare inopportuna in merito all'elevato grado di urbanizzazione ed antropizzazione dell'area, caratterizzata da saturazione edilizia e carenza di disponibilità di spazi di servizio e di aree retroportuali, cosa che peraltro già ora comporta il pesante sotto utilizzo delle strutture portuali già esistenti. E' pertanto facilmente prevedibile un inevitabile eventuale consumo delle spiagge e delle aree libere e naturali lungo la costa per le ipotizzate profuse necessità nautiche;*
- Non appare risolutiva la giustapposizione delle infrastrutture a servizio della zona industriale che vanno a chiudere la viabilità dell'area turistica con una barriera visiva che non può essere certo alleggerita dalla sottile e decontestualizzata barriera di verde di progetto;*

- *Desta infine perplessità, per la conservazione dell'immagine attuale dell'intero litorale legata alla problematica dell'erosione della fascia costiera, la scelta di prolungare la barriera continua del molo di ponente e di raddoppiare le dimensioni della fossa marina profonda altre dieci metri, proprio a ridosso della costa, necessaria per consentire alle navi l'accesso al bacino del porto commerciale, quando è già individuato negli studi tecnici l'effetto "trappola" causato dall'attuale bacino portuale nei confronti della sabbia del fiume Magra che è concausa, insieme allo stesso molo di ponente, del mancato apporto di inerti necessario per ripascere la costa a levante del porto stesso. Anzi è utile ricordare che già adesso si ricorre annualmente ad ingentissimi fondi per dragare l'invaso esistente e per proteggere con opere marittime la costa sottoflutto (le richieste di finanziamenti pubblici a tutela degli stabilimenti balneari della stessa area ammontano a trenta miliardi a conferma della presenza di un evidente squilibrio in atto)..".*

*Inoltre la **Soprintendenza Archeologica di Firenze** con nota prot. n. 10490 del 16/05/2002, qui pervenuta in data 21/05/2002 prot. n. ST/408/19862/2002, ha comunicato quanto segue:*

"...L'attuale linea di costa da Fiumaretta a Marina di Carrara (ed oltre), con la pianura retrostante, sono il risultato di un lungo processo di accumulo di origine alluvionale. Gli insediamenti preromani e romani localizzati a Luni e ad Avenza consentivano di ricostruire una linea di costa molto più arretrata di quella attuale. Studi che integrano dati geologici (carotaggi per la costruzione dell'autostrada LI - GE) e dati archeologici aggiungono altre informazioni circa l'andamento del litorale che risulta caratterizzato da profonde insenature, cordoni di dune e isole di sabbia (a Marinella e ad Avenza).

Le fonti letterarie e l'evidenza archeologica confermano tale assetto intorno a Luni, colonia romana fondata nel II° secolo a. C. e descritta come città di mare, dai molti e profondi porti (Strabone) tali da consentire l'approdo di navi da guerra e navi mercantili connesse al ben noto commercio del marmo apuano.

Già prima della colonia romana un centro ligure situato ad Ameglia sulla destra dell'estuario del Magra tra IV° e II° secolo a.C. controlla uno scalo commerciale inserito nella rete dei traffici marittimi tra l'altro Tirreno e il Mar Ligure.

La lunga viabilità degli approdi situati alla foce e a sud del Magra si interrompe solo con l'interramento dei porti dovuto anche a fattori ambientali che mettono in crisi la città romana determinandone l'abbandono definitivo nel Medioevo. Da questo momento Avenza ne eredita il ruolo.

Le opere previste dal P.R.P. possono dunque interferire con possibili preesistenze di interesse archeologico a due livelli: 1) a livello del fondale sabbioso dove è possibile che siano sepolti relitti di imbarcazioni oppure scarichi portuali; 2) a livello di terra dove è possibile intercettare il cordone di dune o isole di sabbia che risultano frequentate in età preromana (stando ai rinvenimenti di ceramiche etrusche a Marinella) e romana (secondo ipotesi relative al percorso più antico della via consolare Aurelia).



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

In conclusione si ritiene necessario prescrivere accertamenti preventivi all'approvazione delle opere previste dal P.R.P. (raccolta di dati noti e prospezioni sul fondale e su terra di tipologia da definire in sede esecutiva). Qualora disponibili anche i carotaggi potrebbero offrire informazioni molto utili dal punto di vista della valutazione del rischio archeologico “.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, visto le osservazioni tecniche allo Studio di Impatto Ambientale relativo alle opere in oggetto, espresse dalla Regione Toscana con nota prot. n. 108/685/09-02-01 del 2 febbraio 2002, visto le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale espresse dal Dott. Riccardo Caniparoli per conto delle seguenti associazioni: A.GE.PARC. (Associazioni Gestori Parchi di Campeggio); Sindacato Campeggi di Massa – Ascom; Turimar S.r.l. – Marina di Massa; Consorzio Bagnini Patacca - Marina di Massa; ed in conformità dei pareri espressi dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere,

PARERE CONTRARIO

alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto del nuovo piano regolatore Portuale del Porto di Marina di Carrara.

Si ritiene pertanto opportuna la previsione di una nuova soluzione progettuale che sia meno impattante di quella prevista, non espandendosi oltre la foce del torrente Carrione, e che miri ad una correzione dell'erosione anziché confermarla”.

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

Comitato contro l'erosione, Campeggio Italia, Campeggio Luna, Campeggio International Touring, Campeggio Linus, Campeggio Europa, Campeggio Partaccia 1, Campeggio Partaccia 2, Campeggio Oasi, Campeggio Nuovo, Campeggio Sogno, Comitato contro l'erosione, Campeggio Lilly Moderno, Campeggio Lilly Pineta, Ostello Lilly Mare, Bagno Fausto, Bagno La Cicala, Bagno Gelosia - Marina di Massa (MS):

- il porto di Carrara, con il suo aggetto a mare, ha provocato uno stravolgimento nella dinamica sedimentaria, provocando lo spostamento dell'asse degli apporti del fiume Magra verso il largo;
- il prolungamento verso levante della diga di sottoflutto determinerà un forte incremento dell'erosione ed un anomalo abbassamento dei fondali a sud del Fosso Lavello, cancellando spiagge e stabilimenti balneari antistanti la zona campeggi. Inoltre trasformerà il Parco Pubblico della Partaccia e la sua secolare Pineta in aree di servizio del Porto Turistico e cantieri;
- la diga di sottoflutto formerà un angolo di 40° con la linea di costa sviluppandosi parallelamente alla direzione dei venti dominanti ciò renderà, in condizioni di mare mosso per venti di libeccio, anche modesti, impossibile l'entrata dei natanti all'interno del Porto;

- la nuova configurazione del porto costituirà un serio ostacolo al deflusso delle acque del torrente Carrione che verrà canalizzato tra il Porto Commerciale e il così detto Porto Turistico, in un alveo artificiale assolutamente inadeguato;
- è previsto lo sbocco delle acque del fosso Lavello, nel quale confluiscono gli scarichi degli impianti di depurazione delle fognature comunali, all'interno del Porto Turistico determinando seri problemi d'ordine igienico-sanitario;
- le conseguenze socio-economiche della realizzazione del progetto saranno devastanti. La distruzione degli stabilimenti balneari e delle spiagge, che attualmente costituiscono parte integrante e qualificante delle strutture extra alberghiere, comporterà la dismissione di tutte le attività legate a questo settore economico.

Comitato contro l'erosione, petizione di 2986 cittadini - Marina di Massa (MS)

la realizzazione del progetto rischia di provocare:

- un'irreparabile compromissione dell'ambiente, del mare e delle nostre spiagge;
- un grandissimo danno economico e d'immagine per la versilia e le attività turistiche che perderanno almeno 4.000.000 di presenze annue, circa 3500 posti di lavoro, e che rischiano di essere totalmente cancellate.

A.GE.PAR.C - Associazione Gestori parchi di Campeggio; Turimar S.r.l.; Sindacato Campeggi di Massa; Consorzio Bagnini Partaccia - Marina di Massa (MS)

- il porto di Carrara, con il suo aggetto a mare, ha provocato uno stravolgimento nella dinamica sedimentaria, provocando lo spostamento dell'asse degli apporti del fiume Magra verso il largo, transitando all'esterno della mantellata portuale della diga foranea di sopraflutto. Per tale spostamento le spiagge sino a Marina di Massa sono entrate in seria erosione;
- in condizioni di scirocco i sedimenti, che in condizioni di libeccio sono in deriva verso levante, si muovono verso ponente, incuneandosi nell'imboccatura portuale e depositandosi all'interno dello specchio acqueo del porto. Tale materiale, depositandosi, contribuisce al deficit sedimentario delle spiagge lunensi e versiliane;
- il meccanismo di cattura dei sedimenti è continuo in quanto il fondale di 10 m dall'imboccatura del porto viene dragato con continuità;
- il porto di Marina di Carrara nella sua configurazione attuale ed in quella di progetto, risulta incompatibile sia con una gestione economica, che con la sopravvivenza dell'equilibrio costiero;

inoltre allegano le osservazioni tecniche allo studio di impatto ambientale redatte dal geologo Riccardo Caniparoli - Carrara (MS)

- per ogni tipologia di intervento non sono state individuate le possibili interazioni tra le opere ed i fattori e/o componenti ambientali richiamati nella Direttiva 97/11/CE;
- i dati utilizzati per la valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria non sono significativi in quanto relativi ad una stazione di rilevamento ubicata in condizioni morfologiche e climatologiche diverse dal sito interessato dal progetto;





Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- le opere a terra previste interferiranno sulla circolazione idrica sotterranea impedendone il naturale deflusso. Le acque di falda rigurgiteranno verso monte, allagando ed impaludando l'abitato di Marina di Carrara e tutta la fascia costiera prossima al nuovo porto turistico;
- il regime idraulico del torrente Carrione sarà fortemente compromesso a causa dell'allontanamento di oltre 700 m. della foce. Pensare di intervenire sul tratto di foce con interventi devastanti sul regime di smaltimento delle acque e sull'Indice di Funzionalità Fluviale, già compromessi e prossimi al collasso, vuol dire esporre tutto il territorio compreso tra Nazzano, Avenza e Mariana di Carrara ad un serio rischio idrogeologico ed idraulico e senza risparmiare le nuove opere previste;
- la realizzazione delle opere provocherebbe la distruzione di ettari di pineta costiera;
- non si capisce come si possano, dopo attente analisi negli anni delle cause che hanno innescato l'erosione della nostra costa, elaborare ipotesi di piano che spostano gli equilibri ambientali verso un'ulteriore accentuazione del processo erosivo;

osservazioni pervenute oltre il termine dei 30 giorni dalla data di pubblicazione degli avvisi al pubblico:

Comitato Tecnico degli Ambientalisti e Verdi - Marina di Carrara (MS):

- le ricadute, gli impatti e l'influenza della struttura portuale interesseranno non solo il territorio comunale, ma buona parte della fascia costiera apuana coinvolgendo diversi comuni;
- si rilevano gravi lacune nell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale;
- a causa della poca chiarezza e della carenza di dati, è risultato impossibile valutare gli impatti sull'assetto costiero, sul trasporto solido e sui fenomeni erosivi in atto e futuri;
- si ritiene inaccettabile l'eliminazione del "water front" lungo il Viale Da Verazzano in quanto ultima occasione di contatto tra la città ed il mare con opportunità di sviluppo, di valorizzazione e di riqualificazione di una porzione di tessuto urbano;
- si ritiene la scelta di spostare lo sbocco a mare della foce del Carrione di circa 300 metri più a largo una soluzione progettuale ad alto rischio ambientale ed idrogeologico. Si ricorda che l'intera area di costa è ad alto rischio idrogeologico, e più in particolare l'area a valle dell'abitato di Avenza risulta esposta a forte rischio di alluvioni ed esondazioni;
- risultano del tutto carenti le scelte progettuali di ricucitura con il tessuto urbano esistente, di mitigazione e di omogeneizzazione delle strutture portuali con il contesto residenziale e turistico presente;
- si ritiene debba essere rivista l'idea di piano che interessa l'organizzazione e la destinazione dell'area di ponente, quella più direttamente in contatto con il tessuto urbano residenziale turistico;
- non appaiono risolti i problemi dell'accessibilità all'area portuale e della sua fruibilità;
- l'estrema vicinanza delle infrastrutture portuali alla linea di costa e, di conseguenza, la presenza di fondali non molto profondi, può causare da un alto difficoltà e pericolo sia in ingresso che in uscita con condizioni di maltempo, dall'altro l'impossibilità di utilizzo a pieno da parte di

imbarcazioni di stazza medio grande che potrebbero trovare sicuro ormeggio nelle acque del porto di ponente;

Legambiente Carrara - Carrara (MS):

- si richiede un ulteriore approfondimento degli studi dell'erosione costiera;
- gli interventi previsti sul viale litoraneo per separare il traffico portuale da quello urbano che comportano la riduzione da 4 corsie a 2, fanno prevedere pesanti disagi soprattutto nel periodo estivo;
- si teme che, a causa dell'eliminazione dei parcheggi di Via Colombo, verrebbe utilizzata, come parcheggio, la pineta antistante;
- l'intenzione di realizzare un settore per il trasporto passeggeri renderebbe indispensabile la previsione di spazi adeguati per le auto in attesa dell'imbarco;
- la realizzazione di una corsia pedonale al centro della carreggiata del viale litoraneo con l'erezione di un muro di circa 4 metri di altezza a protezione dei pedoni, cancellerebbe il water front lungo Viale Da Verrazzano, unico contatto visivo tra la città ed il mare;
- la realizzazione del progetto, decisamente sovradimensionato, determinerebbe la sottrazione di litorale per la fruizione dei cittadini;
- la considerazione sull'attuale degrado dell'area, avanzata dai fautori del progetto, non avvala la scelta di inglobarla nel porto turistico;
- l'espulsione del Club Nautico dal porto commerciale e le richieste da parte della cittadinanza comporteranno l'esigenza di reperire spazi per la nautica da diporto minore e la conseguente necessità di realizzare un piccolo porto turistico. Si suggerisce di contenerne l'ampiezza arrivando, al massimo, all'argine destro del Fosso Lavello, evitandone, così, il tombamento e sfruttando l'occasione per interventi di rinaturalizzazione;
- si suggerisce la collocazione della nautica maggiore nel molo di ponente del porto commerciale insieme al traffico passeggeri;

Italia Nostra ONLUS - Sezione di Massa-Montignoso (MS):

- il progetto di ampliamento si basa sulle future previsioni, su scala nazionale ed europea, dello sviluppo dei traffici marittimi senza considerare la peculiarità propria del porto di Marina di Carrara, specializzato nel commercio lapideo;
- nelle previsioni del piano non viene considerata la trasformazione subita dalla zona industriale apuana dovuta alla chiusura delle grandi industrie come Enichem, Refrattari, Italiana Coke, Montedison-Farmoplant, Dal mine ed Olivetti. Anche il settore lapideo sembra essere destinato ad un ridimensionamento;
- non è stata presa in considerazione la presenza, a circa 40 km, dei porti di Livorno e La Spezia, quest'ultimo in fase di grande trasformazione anche come porto commerciale, dal quale vengono spediti in containers i marmi provenienti dalla zona apuana e versiliense;
- nel calcolo delle aree a servizio del porto non è stato tenuto conto dell'area retroportuale, circa 160.000 m², acquisita di recente con gli aiuti comunitari;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- per stabilire l'importanza commerciale del porto, continua ad essere impropriamente utilizzato il parametro di movimentazione annuo (t/a) anziché valutare l'attività portuale attraverso la produzione lorda risultante dalle operazioni e servizi effettuati;
- gli studi eseguiti dal Consorzio Pisa Ricerche, uno commissionato dalla Regione Toscana volto allo studio del riequilibrio della costa, e l'altro commissionato dall'Autorità Portuale per la caratterizzazione morfodinamica del Piano Regolatore Portuale, sono stati affrontati in modo da soddisfare le due diverse e contrapposte richieste. Appare infatti incredibile che il porto di Marina di Carrara, riconosciuto unanimemente come causa principale dell'erosione del litorale di Marina di Massa, possa essere ampliata senza produrre alcun danno;
- dall'analisi dei risultati del modello numerico di studio idrodinamico del litorale costituito dal modulo d'onda, modulo di corrente e modulo dei sedimenti, si rileva un campo di corrente longitudinale che non è conforme a quello che normalmente si rileva davanti alle coste;
- non viene precisata la zona d'influenza dell'opera ai fini ambientali, che non può essere limitata al solo spazio in cui essa viene realizzata;
- non è stato considerato che a poche centinaia di metri, al di là del Lavello, ha inizio la zona turistica dei campeggi e quella delle colonie marine attualmente in fase di ristrutturazione e recupero. Tale zona, inoltre, è di inestimabile valore ambientale essendo caratterizzata da una folta vegetazione naturale;
- si ritiene, inoltre, che l'intervento proposto dovrebbe essere autorizzato anche dall'Autorità di Bacino Toscana Nord;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

in considerazione di quanto riportato nelle premesse, giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo a progetto relativo alla variante al Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) da realizzarsi in Comune di Marina di Carrara (MS) località Porto di Marina di Carrara presentata dall'Autorità Portuale di Marina di Carrara;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Marina di Carrara ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, li 20.12.2002

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**