



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Ex DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID: 7946] Intervento di riprofilatura della testata del Molo di Sottoflutto del Porto di Marina di Carrara. 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. 2022/2243 del 27/01/2022 successivamente perfezionata in data 02/03/2022, acquisita al prot. MiTE_2022-0010561 del 28/01/2022 e prot. MiTE_2022-0025880 del 02/03/2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto "Intervento di riprofilatura della testata del Molo di Sottoflutto del Porto di Marina di Carrara", in quanto modifica ad opera ricadente al punto 2 dell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero "porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili".

Il progetto oggetto della presente valutazione preliminare nasce dalla necessità di accrescere il livello di sicurezza delle manovre di ingresso, transito e uscita dal porto, attraverso la realizzazione di alcune opere. Nello specifico l'intervento prevede la riconfigurazione del profilo verticale della testata del Molo di Sottoflutto del porto di Marina di Carrara che, secondo il Proponente, oltre ad incrementare la sicurezza della navigazione e delle manovre portuali, migliorerà complessivamente il rendimento e le prestazioni ambientali originarie.

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.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104", ed alcuni elaborati di dettaglio.

Analisi e valutazioni

L'area di intervento è interna al porto di Marina di Carrara, situato nel comune di Carrara, in provincia di Massa Carrara, in Toscana.

La struttura portuale trae il nome dalla località presso cui si trova, Marina di Carrara, che costituisce la propaggine a mare di Carrara. Il porto di Marina di Carrara si trova nella parte settentrionale del lungo tratto di costa che da Livorno, in Toscana, si estende fino alla Spezia, in Liguria. Più precisamente, si trova a sud-est della foce del Fiume Magra che si immette nel Mar Tirreno Settentrionale all'altezza di Fiumaretta di Ameglia, nella Val di Magra, in prossimità della linea di confine del territorio Ligure.

ID Utente: 10926

ID Documento: CreSS_05-Set_05-10926_2022-0013

Data stesura: 09/03/2022



Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 16/03/2022

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

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-5722 5074 - 5070 - e-mail: cress-5@mite.gov.it

PEC: va@PEC.mite.gov.it

Firmato digitalmente in data 16/03/2022 alle ore 11:07

La fascia collinare che raccorda la pianura costiera con le montagne retrostanti (Alpi Apuane) è dominata da zone agricole terrazzate, boschi termofili e pinete di pino marittimo, con elevata presenza di arbusteti e macchie di degradazione post incendio. Vasti bacini estrattivi, invece, caratterizzano le zone montane più interne.

L'infrastruttura portuale è tra i più importanti scali a livello mondiale di movimentazione dei prodotti lapidei e per l'imbarco di grandi moduli impiantistici.

Il porto è facilmente accessibile da terra dall'autostrada A12 (E80) e dalla SS1 Aurelia essendo collegato con il fascio plurimodale tirrenico grazie ai due caselli autostradali di Carrara (2 Km) e di Massa (5 Km) e con la linea ferroviaria Tirrenica mediante il raccordo ferroviario di collegamento tra il porto e la stazione di Massa Zona Industriale.



Figura 1 Inquadramento geografico del Porto di Marina di Carrara

La struttura portuale è del tipo a bacino; la diga di sopraflutto, ad ovest, e la diga di sottoflutto, ad est, delimitano il bacino portuale.

Allo stato attuale, il porto di Marina di Carrara dispone di un bacino dotato di cinque banchine attrezzate ed operative:

- Banchina Buscaioli
- Banchina Taliercio
- Banchina Fiorillo
- Banchina Chiesa
- Banchina Servizi



Figura 2 Banchine del Porto di Marina di Carrara

Il progetto oggetto della presente valutazione preliminare nasce dalla necessità di accrescere il livello di sicurezza delle manovre di ingresso, transito e uscita dal porto, attraverso la realizzazione di alcune opere, conformemente al Piano Regolatore Portuale vigente del porto di Marina di Carrara.

L'intervento interessa l'area di testata (circa 650 mq) del Molo di Sottoflutto.

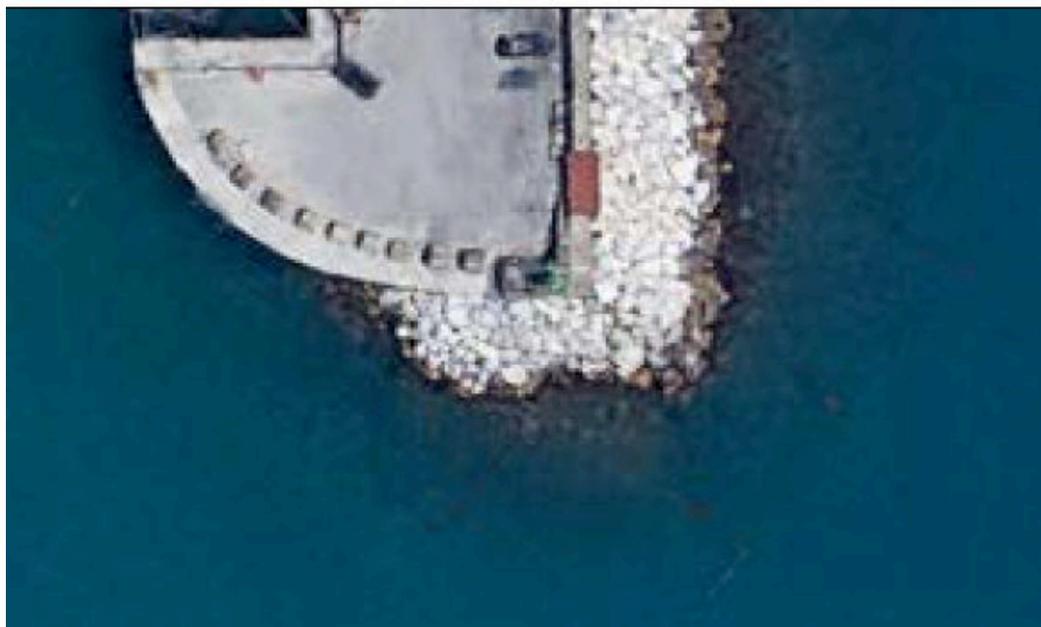


Figura 3 Testata del Molo di Sottoflutto oggetto dell'intervento

Nello specifico l'intervento prevede la riconfigurazione del profilo verticale della testata del Molo di Sottoflutto del porto che, secondo il Proponente, oltre ad incrementare la sicurezza della navigazione e delle manovre portuali, migliorerà complessivamente il rendimento e le prestazioni ambientali originarie; il Proponente afferma infatti che *“la realizzazione del profilo verticale, ottenuto mediante la previa esecuzione delle opere strutturali all'interno del perimetro della testata esistente per la salvaguardia della testata stessa, la successiva rimozione dell'ingombro dei massi della scogliera che interessano attualmente la zona di testata del Molo di Sottoflutto e il livellamento del relativo fondale, pur mantenendo inalterata l'attuale configurazione del canale di accesso dal punto di vista planimetrico, aumentano i margini di sicurezza durante la manovra di transito della nave. Le mareggiate sempre più intense che si sono verificate negli ultimi anni nel paraggio che interessa il porto di Marina di Carrara rendono l'intervento non rimandabile ulteriormente”*.

La sezione di testata del Molo di Levante nasce come prolungamento del Molo stesso a seguito del progetto dell'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Genova risalente al 1964.

La Banchina Servizi, che ospita i servizi portuali, nella sua configurazione attuale, è stata realizzata mediante palancoato metallico intirantato infisso nel fondale a seguito del progetto dell'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Genova risalente al 1992 relativo ai “Lavori di costruzione della banchina per i Servizi Portuali alla testata del Molo di Levante”.

Il Proponente afferma che il nuovo profilo verticale, oggetto della presente valutazione preliminare, sarà ottenuto mediante l'esecuzione di opere strutturali (pali trivellati, micropali e solettone in c.a.) da realizzare a terra all'interno del perimetro della testata esistente, confinate dal palancoato metallico già esistente, per la salvaguardia della testata stessa e tramite la successiva rimozione dell'ingombro dei massi della scogliera esistente e il livellamento del relativo fondale.

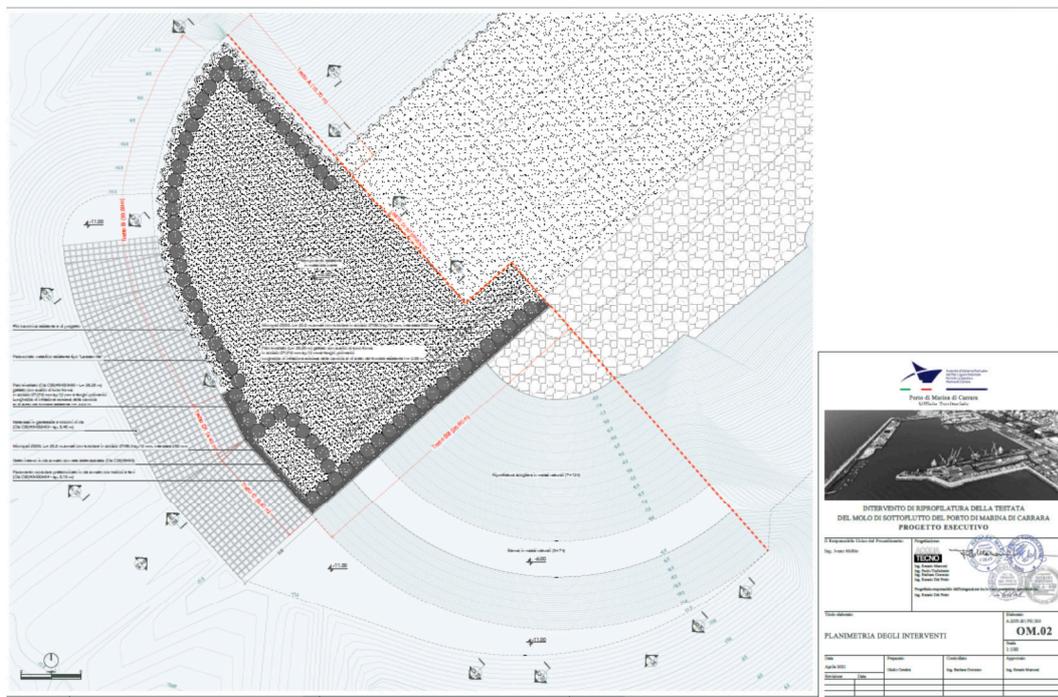


Figura 4 Planimetria interventi

Di seguito una descrizione delle attività previste, così come riportate dal Proponente:

si prevedono opere a terra consistenti nella parziale demolizione del cordolo di testata esistente in cemento armato, nella successiva realizzazione di pali trivellati in cemento armato e di micropali a tergo del paramento esistente confinato dal palancoleto metallico già esistente e nella realizzazione di una soletta di completamento in cemento armato con funzione di collegamento fra la struttura nuova e quella esistente. Le opere a mare consistono nella protezione del piede della banchina mediante un materasso in geotessile e blocchi di calcestruzzo e contenitori flessibili riempiti con pietrame di cava a doppia rete di poliestere. La posa del materasso in calcestruzzo è preceduta dalla riprofilatura del fondale secondo le sagome di progetto. L'intervento prevede, infine, la risagomatura della scogliera nel tratto in esame e il rifiorimento della scogliera antistante il Piazzale "Citta di Massa" mediante utilizzo di massi naturali salpati dalla mantellata della testata del Sottoflutto e del tratto in esame.

L'intervento comprende anche l'esecuzione di lavorazioni accessorie consistenti in:

- Rimozione e smaltimento di gru in banchina ubicata in corrispondenza del limite dell'area di intervento.
- Rimozione di gru dei VVF, smontaggio della scaletta di risalita in acciaio inox, smontaggio e messa in sicurezza dei relativi collegamenti elettrici e successiva ricollocazione in opera della gru stessa mediante realizzazione di plinto di fondazione inglobato nella soletta in c.a., cornice o "dima" in acciaio tipo S235 per il posizionamento dei tirafondi, rimontaggio dei relativi collegamenti elettrici e della scaletta di risalita in acciaio inox.
- Rimozione e ricollocazione in opera di dissuasori in corrispondenza del Tratto B.
- Sfilaggio di palancole AZ 26-700 sommerse ubicate alla profondità di -11,00 m s.l.m.m. c.a. ed infisse per una profondità di 14,00 m c.a.
- Rifacimento della ringhiera perimetrale in acciaio zincato ubicata in corrispondenza del fanale verde,
- Fornitura e posa in opera della scala di accesso in acciaio zincato al fanale verde dotata di ringhiera di protezione.
- Posa in opera di corrugati ϕ 160 e pozzetti.

Le soluzioni progettuali prescelte e le tecnologie costruttive individuate sono di tipo tradizionale in relazione al tipo di opera da realizzare. Come già evidenziato, l'area di intervento si colloca all'interno del porto operativo, a considerevole distanza dal limite del perimetro del porto e, di conseguenza, dall'abitato di Marina di Carrara.

Si prevede che l'intervento abbia inizio nel mese di aprile 2022 e abbia durata pari a 15 mesi circa come da cronoprogramma dei lavori.

Per quanto riguarda la presenza di 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), il Proponente dichiara che non sono presenti aree naturali protette della Rete Natura 2000 e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico direttamente interferite dall'intervento; il Proponente, infatti, afferma che "l'area di intervento è ubicata ad ampia distanza da aree protette e dei siti della Rete Natura 2000, tra i quali i più vicini ricadono, tra l'altro, nella Regione Liguria, ad eccezione dell'ANPIL "Le Dune di Forte dei Marmi", localizzata a più di 5 km di distanza. Nell'intorno dell'area di intervento non sono presenti zone umide di importanza internazionale (Zone Ramsar)".

Con specifico riferimento agli aspetti paesaggistici il Proponente dichiara che l'area oggetto dell'intervento risulta sottoposta ai seguenti vincoli ai sensi del D.Lgs. 42/2004 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice, e in particolare: Zona litoranea, sita nell'ambito del comune di Carrara" specificando altresì che il Comune di Carrara ha già rilasciato l'Autorizzazione Paesaggistica per l'opera in oggetto.

Con riferimento alla fase di cantiere, il Proponente dichiara che la durata sarà pari a 15 mesi circa e che, per tale fase, "non sono stati rilevati impatti negativi per nessuna componente, stante la notevole distanza – circa 1 km – dell'area di intervento dalla costa e considerato il fatto che le lavorazioni previste saranno svolte in successione temporale, senza sovrapposizioni"

rappresentando inoltre che *“qualunque azione di disturbo è ritenuta, per la fase di cantiere, temporanea e reversibile”*.

Il Proponente dichiara che, nell'area di progetto o in aree limitrofe, non sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto.

Per quanto riguarda aree sottoposte a vincolo idrogeologico il Proponente afferma che non sono presenti aree direttamente interferite dall'intervento.

Per quanto riguarda aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il Proponente dichiara che *“l'area interessata dall'intervento di cui trattasi non risulta caratterizzata da vulnerabilità idrogeologica”* e rispetto al Rischio di Alluvioni *“Pericolosità da Alluvione Bassa (P1)”* $200 < TR \leq 500$ anni”.

In riferimento alla pericolosità idraulica il Proponente dichiara che *“è ragionevole ritenere che le banchine portuali in generale, e l'area della testata del Molo di sottoflutto, presentano, in concreto, condizioni di bassa o nulla pericolosità idraulica”* affermando che *“l'intervento in esame non comporta la realizzazione di alcun elemento di confinamento idrico sull'intera area della testata del Molo di Sottoflutto la quale resta pertanto libera al fine consentire il deflusso delle acque così come avviene già ad oggi allo stato attuale”*.

Il Proponente prosegue affermando inoltre che *“l'area interessata dall'intervento di cui trattasi non risulta soggetta a problematiche di dinamica costiera. Infatti, l'intervento è interamente localizzato all'interno dell'area portuale ridossata dalla diga foranea”*.

Infine il Proponente afferma che, in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, l'intervento ricade in Zona Sismica 3, fascia B relativa a zona con terreni suscettibili di liquefazione dinamica ma dichiara altresì che *“le verifiche alla liquefazione condotte in sede di progettazione esecutiva hanno escluso il rischio di liquefazione per i terreni interessati dall'intervento in esame”*.

Conclusioni

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

- non sono presenti aree naturali protette direttamente interferite dall'intervento;
- le modifiche proposte hanno la finalità ultima di accrescere il livello di sicurezza delle manovre di ingresso, transito e uscita dal porto migliorando, oltre la sicurezza della navigazione, il rendimento e le prestazioni ambientali originarie;
- l'intervento non possa essere più rimandato a causa delle mareggiate sempre più intense degli ultimi anni che hanno interessato il porto di Marina di Carrara, mettendo a rischio la sicurezza della navigazione;
- nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto;
- non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico direttamente interferite dall'intervento;
- non sono presenti aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni;
- in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, pur l'intervento ricadendo in Zona Sismica 3, fascia B relativa a zona con terreni

suscettibili di liquefazione dinamica “*le verifiche alla liquefazione condotte in sede di progettazione esecutiva hanno escluso il rischio di liquefazione per i terreni interessati dall'intervento in esame*”.

- la durata complessiva dei lavori è di circa 15 mesi.

considerato e valutato che:

- oggetto della presente valutazione preliminare è il progetto “*Intervento di riprofilatura della testata del Molo di Sottoflutto del Porto di Marina di Carrara.*”;
- non sono previsti effetti ambientali correlati al progetto;
- le modifiche proposte accresceranno il livello di sicurezza della navigazione all'interno del porto;
- gli unici effetti ambientali riscontrabili sono quelli temporanei e reversibili, legati alla fase di cantierizzazione;
- sotto l'aspetto paesaggistico il progetto ha già ottenuto dal Comune di Carrara l'Autorizzazione Paesaggistica.

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che il progetto in valutazione denominato “*Intervento di riprofilatura della testata del Molo di Sottoflutto del Porto di Marina di Carrara*”, non determini impatti ambientali significativi e negativi e che quindi sia ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

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.

Il Dirigente

Giacomo Meschini

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