



# Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA NAZIONALE  
PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO

*A* Direzione Generale ABAP  
Servizio V- Tutela del Paesaggio  
Pec: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

*E.p.c. A* Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Pec: VA@pec.mite.gov.it  
  
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure  
Orientale  
Pec: protocollo@pec.adspmarligureorientale.it

*Prot. n. del*

*Rif. prot. n 1249 del 17/02/2022*

*Oggetto:* [ID:7961] Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica relativa alla proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Marina di Carrara – Avvio della procedura di VAS – Consultazione sul Rapporto Preliminare dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 152/2006.  
Autorità Procedente/Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

## **Parere di competenza**

Con riferimento al piano in oggetto, facendo seguito alla richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, acquisita da questa Soprintendenza con il prot. n. 1249 del 17/02/2022, si comunicano le seguenti valutazioni e osservazioni.

**Si prende atto** che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero della Transizione Ecologica ha comunicato la procedibilità dell'istanza per l'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa alla proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Marina di Carrara, viene dato formale avvio alla procedura di VAS con lo svolgimento della fase di consultazione sul Rapporto Preliminare dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (fase di Scoping) ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 152/2006.

## **Si prende atto** che:

- l'Autorità Competente è individuata nel Ministero della Transizione Ecologica;
- l'Autorità Procedente è individuata nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale a cui compete l'approvazione del Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara;



- il Proponente del Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara è individuato nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale;

**Esaminata** la relativa documentazione, "Rapporto Preliminare Ambientale", trasmessa in allegato alla nota in oggetto e altresì consultabile all'indirizzo: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8341/12290>;

**Visto** l'art. 9 della Costituzione Italiana;

**Visto** il D. Lgs.42/2004 e ss.mm.ii.;

**Viste** le norme della Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo adottata a Parigi il 2 novembre 2001, entrata in vigore in Italia tramite la L.157 del 23/10/2009 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, con Allegato, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno);

**Vista** la Convenzione Europea del Paesaggio, Firenze, 2000;

**Visto** il D. Lgs 152/2006 e s.m.i.;

**Visto** il D. Lgs. 50/2016, art. 25;

**Tenuto conto** che la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riguarda i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, ne accompagna l'intera vita, dalle prime fasi della loro elaborazione e fino alla loro completa attuazione, con la finalità di garantire che essi contribuiscano alla protezione dell'ambiente e alle condizioni per uno sviluppo sostenibile;

**Considerato che** la fase preliminare della procedura di VAS è finalizzata a verificare, sin dalle prime fasi dell'attività di elaborazione del Piano, gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano stesso ed a stabilire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale che accompagnerà la proposta di Piano;

**Considerato che** "Gli indirizzi di pianificazione per il Porto di Marina di Carrara. [...] sono:

1. *L'ampliamento del porto fino al limite della sponda destra del torrente Carrione (torrente simbolicamente considerato da molti come danneggiato, nel suo deflusso, dalla presenza dell'attuale porto. Circostanza mai verificata, tuttavia, dai copiosi studi specialistici effettuati nel tempo. – ndt), con la realizzazione di una nuova darsena e di nuovi piazzali in corrispondenza del piazzale Città di Massa, al fine di concentrarvi tutte le funzioni commerciali oggi svolte sulle banchine Taliercio e Chiesa. L'intero compendio commerciale che ne deriverà sarà pertanto specializzato nei traffici già oggi esistenti nello scalo, con particolare riferimento alle rinfuse, al project cargo e alle merci unitizzate e non in modalità ro-ro. Per tali ampliamenti, dovrà essere favorito, con idonee misure di NTA, il ricorso al progetto di finanza per la realizzazione di tali opere, in modo da limitare per quanto possibile l'investimento pubblico;*

2. *Il mantenimento, seppure redistribuite e ottimizzate, delle quattro funzioni di fatto esistenti in porto, ovvero quella commerciale legata al traffico delle merci, e quelle crocieristica, cantieristica e diportistica, con dislocazione di queste ultime tre nella parte di ponente del porto. La presenza della funzione diportistica,*



completata con la realizzazione del travel-lift, risponde alla esigenza di garantire la attualità delle previsioni del Masterplan dei porti della Toscana, alla luce della decisione di rinunciare alla costruzione di un porto turistico tra le foci dei torrenti Carrione e Lavello (torrente artificiale costituente il limite della circoscrizione territoriale della AdSP. – ndt);

3. L'allungamento dell'opera foranea di sopraflutto, con modi e forme adeguate a garantire la salvaguardia dell'equilibrio costiero locale, il modo che essa offra protezione alla nuova darsena ed al contempo permetta un allungamento opportuno delle banchine da destinare a crociere, il tutto nell'ottica di liberare spazi per il riassetto complessivo della nautica sociale e dei servizi portuali in genere;

4. L'introduzione di misure pianificatorie atte a favorire sinergie funzionali tra i porti del sistema portuale del Mar Ligure Orientale, in modo specifico con riguardo almeno alle funzioni crocieristiche, diportistiche e cantieristiche;

5. La valutazione di eventuali adeguamenti dei fondali del canale navigabile d'accesso e dei fondali operativi del porto al fine di assicurare competitività alla luce della evoluzione del naviglio nel prossimo ventennio;

6. L'introduzione di misure atte a ridurre progressivamente gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti, attraverso un piano specifico che costituirà a tutti gli effetti un piano particolareggiato del nuovo PRP, con l'obiettivo specifico di migliorare la qualità dell'ambiente e la compatibilità delle funzioni portuali con la città, favorire bilanci energetici positivi e misure per contenere la produzione dei rifiuti. Il bilancio dei sedimenti potrà condurre, nella logica dell'ampliamento, al loro riutilizzo per ripascimento delle coste a sud. Particolare attenzione andrà posta alla foce del torrente Carrione, sebbene non interessato da alcuna ipotesi di ampliamento portuale.”;

**Considerato che** “alla luce di un nuovo accordo sottoscritto dall'AdSP con il Comune di Marina di Carrara e la Regione Toscana del 13/02/2018, è stato stabilito che il nuovo PRP dovrà prevedere:

- l'ampliamento del porto fino al limite della sponda destra del torrente Carrione, on [con, n.d.r.] la realizzazione di una nuova darsena e di nuovi piazzali in corrispondenza del piazzale Città di Massa, al fine di concentrarvi tutte le funzioni commerciali oggi svolte nelle banchine Taliercio e Chiesa. L'intero compendio commerciale che ne deriverà sarà pertanto specializzato nei traffici già oggi esistenti nello scalo, con particolare riferimento alle rinfuse, al project cargo e alle merci unitizzate e non in modalità ro-ro. Per tali ampliamenti, dovrà essere favorito, con idonee misure di NTA, il ricorso al progetto di finanza per la realizzazione di tali opere, in modo da limitare per quanto possibile l'investimento pubblico;

- il mantenimento delle quattro funzioni esistenti in porto (commerciale, crocieristica, cantieristica e diportistica). La presenza della funzione diportistica, completata con la realizzazione del travel-lift, previsto nella parte di ponente del porto, risponde alla esigenza di garantire la attualità delle previsioni del Masterplan dei porti della Toscana, alla luce della decisione di rinunciare alla costruzione di un porto turistico tra le foci dei torrenti Carrione e Lavello. Dette strutture utilizzeranno il nuovo ingresso alle aree portuali previsto nella riqualificazione del lotto 1 del waterfront o, eventualmente, un nuovo ingresso dedicato unicamente alle operazioni di alaggio e varo in corrispondenza dell'intersezione con viale XX Settembre;

- allungamento della diga foranea di sopraflutto, con modi e forme adeguate a garantire la salvaguardia dell'equilibrio costiero locale, in modo da offrire protezione alla nuova darsena ed al contempo permettere un allungamento opportuno delle banchine della nautica sociale e dei servizi portuali in genere;

- introduzione di misure pianificatorie atte a favorire sinergie funzionali tra i porti del AdSP del Mar Ligure Orientale in particolare per quanto riguarda le funzioni diportistiche crocieristiche e cantieristiche, oltre a favorire la realizzazione di un nuovo casello autostradale nella zona retroportuale per ridurre il traffico pesante dalla viabilità locale;



- eventuali adeguamenti dei fondali del canale navigabile d'accesso e dei fondali operativi del porto al fine di assicurare competitività alla luce della evoluzione del naviglio nel prossimo ventennio;
- introduzione di misure atte alla riduzione degli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti attraverso un piano specifico che costituirà a tutti gli effetti un piano particolareggiato del nuovo PRP, con l'obiettivo specifico di migliorare la qualità dell'ambiente e la compatibilità delle funzioni portuali con la città, favorire bilanci energetici positivi e misure per contenere la produzione dei rifiuti. Il bilancio dei sedimenti potrà condurre, nella logica dell'ampliamento, al loro riutilizzo per ripascimento delle coste a sud. Particolare attenzione andrà posta alla foce del torrente Carrione, sebbene non interessato da alcuna ipotesi di ampliamento portuale. Tali obiettivi dovranno prevedere lo studio di soluzioni volte al cold ironing nonché possibilità di ricollocazione degli attuali spazi di sosta dei mezzi pesanti.”;

In ragione della presente istruttoria, questa Soprintendenza, per quanto di competenza – in ottemperanza e attuazione delle funzioni e dei compiti attribuiti ai sensi dell'art. 37 del D.P.C.M. 169/2019, della Circolare n. 7.2021 della DG ABAP e della nota del Segretario Generale, prot. n. 1490-P del 20/01/2022, del MiC, per quanto concerne sia la tutela diretta tra le 12 e le 24 miglia marine sia la direzione e il coordinamento delle attività nazionali di tutela, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale subacqueo, in raccordo con le Soprintendenze Archeologia, Belle Arti e Paesaggio competenti per territorio –, formula le seguenti valutazioni ed osservazioni:

- a) **si ritiene nel complesso esaustiva**, tenuto conto del carattere di documento di indirizzo strategico del Piano in esame, l'illustrazione dei contenuti degli obiettivi principali del Piano medesimo e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi, ma si ritiene altrettanto **necessaria l'integrazione della verifica della compatibilità del Piano in oggetto con il Piano di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano – “Area Marittima: Tirreno e Mediterraneo Occidentale”**, attualmente in fase di consultazione per la VAS [ID VIP: 7956], tenendo conto che nel “Rapporto preliminare di scoping” del Piano è riportato che *“la finalità del Piano di gestione dello spazio marittimo è quella di fornire indicazioni di livello strategico e di indirizzo per ciascuna Area Marittima e per le loro sub-aree, da utilizzare quale riferimento per altre azioni di pianificazione (di settore o di livello locale) e per il rilascio di concessioni o autorizzazioni. [...] Il Piano di gestione dello spazio marittimo è stato configurato dal diritto interno di recepimento della direttiva come Piano sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani e programmi capaci di avere effetti sul suo medesimo ambito applicativo – non solo quelli aventi ad oggetto le acque marine, ma anche quelli concernenti attività terrestri che possono avere effetti sulle acque marine – rispondendo agli obiettivi per la pianificazione dello spazio marittimo nazionale posti dalla direttiva 89/2014/UE: dotarsi di un Piano intersettoriale capace di coordinare diverse politiche attraverso un unico atto di gestione, che acquisisce il carattere di “Piano integrato” e di “Piano globale”, idoneo ad identificare i diversi usi dello spazio marittimo. [...] Il carattere sovraordinato del Piano e la sua prevalenza rispetto agli altri atti pianificatori e programmatori, non comporta che questi ultimi vengano meno, ma che debbano essere in sede di prima applicazione “inglobati” nel nuovo Piano, ed eventualmente modificati per garantirne l'armonizzazione, in seguito all'approvazione del Piano di gestione dello spazio marittimo dovranno essere coerenti con gli obiettivi, gli indirizzi, le raccomandazioni e le previsioni in esso contenute. Il Piano non sarà, quindi, derogabile da piani o programmi o da singoli provvedimenti amministrativi, essendo così idoneo a garantire chiarezza e certezza giuridica degli usi dello spazio marittimo per gli operatori economici, attraverso il coordinamento di diversi atti amministrativi di regolazione di attività che si svolgano in mare o che siano comunque capaci di avere un impatto sullo spazio marittimo.”*



Ricordando che la pianificazione delle aree marittime prevede l'attuazione di azioni in grado di assicurare lo sviluppo sostenibile delle attività economiche in essa presenti, in modo tale che le stesse non pregiudichino l'integrità del paesaggio e del patrimonio culturale, il funzionamento degli ecosistemi e la loro capacità di fornire servizi ecosistemici. Particolare attenzione è rivolta anche all'interfaccia terra-mare, al fine di garantire continuità di pianificazione con una visione del patrimonio culturale come risorsa utile sia allo sviluppo umano, alla valorizzazione delle diversità culturali e alla promozione del dialogo interculturale sia ad un modello di sviluppo economico fondato sui principi di utilizzo sostenibile delle risorse, con particolare riguardo alle aree marino costiere;

**b) si ritiene necessario** che nel Rapporto Ambientale e per le successive fasi del Piano in oggetto, ai fini della valutazione delle possibili interferenze con il patrimonio culturale subacqueo e della salvaguardia sia dei giacimenti sommersi sia dei beni culturali e paesaggistici negli spazi di interazione terra-mare e nei fondali interessati dal progetto, si debba **integrare ed esplicitare**:

- I. la rappresentazione e l'interpretazione sia dei vincoli paesaggistici e culturali sia dei contesti sottomarini esistenti, considerati e recepiti i dati presenti in:
  - Vincoli in rete (<http://vincoliinrete.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>);
  - Carta del rischio (<http://www.cartadelrischio.beniculturali.it>);
  - SITAP (Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico) del MiC (<http://sitap.beniculturali.it/>);
  - Patrimonio Mondiale UNESCO (<http://www.unesco.it/>);
  - Piani Paesaggistici Regionali;
  - nonché, tutti i dati di archivio forniti dagli Uffici territoriali del MiC ed eventualmente le ordinanze delle Capitanerie di Porto;

- II. l'applicazione della preventiva dell'impatto archeologico, ai sensi all'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, non solo per le opere che riguardano l'ampliamento o l'ammodernamento delle infrastrutture ma anche tutti i lavori e gli interventi che riguardano i fondali marini, tra cui i bacini interni ai porti e lo specchio di mare ad essi antistante, nonché quelli che interessano eventuali fiumi, canali, aree lagunari e lacustri eventualmente interessati dal Piano in oggetto.

Il documento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico dovrà comprendere gli esiti delle indagini geologiche e archeologiche preliminari, con particolare attenzione ai dati d'archivio e bibliografici reperibili, all'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni, alla lettura geomorfologica del territorio, nonché, per le opere a rete, alle fotointerpretazioni.

Per il tratto di mare e/o qualsiasi settore subacqueo, sommerso o semi-sommerso, interessati dalla ricaduta delle opere in oggetto, il documento dovrà essere redatto da soggetti in possesso dei requisiti stabiliti, di cui al c.1 dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 e al D.M. 60/2009, poi recepiti ai sensi della legge n. 110 del 2014 nel D.M. 244/2019; nonché dalle comprovate competenze e qualifiche professionali subacquee, ai sensi delle regole 22 e 23 dell'Allegato della Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, ratificata e resa esecutiva in Italia con la L. 157/2009.

Anche in caso di assenza di siti o evidenze d'interesse archeologico, gli interventi realizzati nonché le anomalie individuate dovranno essere posizionati topograficamente e presenti nella documentazione scientifica prodotta, secondo quanto previsto dall'art. 25 del D.Lgs 50/2016 e dalla Circolare n. 1/2016, emessa dalla ex Direzione Generale Archeologia, recante modalità di attuazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico;



III. la descrizione degli impatti diretti e indiretti attesi sul patrimonio culturale subacqueo, noto o ancora non conosciuto, si debba fondare necessariamente su quanto rilevato dal documento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico. Nel caso di potenziali interferenze dirette, la descrizione dovrà contenere anche le alternative progettuali finalizzate alla conservazione del patrimonio suddetto o nel caso di potenziali impatti indiretti, tutte le misure tese alla loro mitigazione;

**c) Si ritiene poco esaustiva**, per quanto di competenza, la considerazione dei possibili impatti significativi e negativi sia sul patrimonio culturale subacqueo sia dei beni culturali e paesaggistici negli spazi di interazione terra-mare interessati dal Piano.

Con riferimento all'art. 22 c. 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ai sensi del D. Lgs 42/2004 e della Convenzione Europea del Paesaggio, altresì della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo del 2001, per il Rapporto Ambientale e per le successive fasi attuative del Piano, si dovrà prevedere:

- I. l'identificazione, valutazione e comparazione di alternative localizzative, ivi compresa l'alternativa zero, anche attraverso l'illustrazione delle ragioni che hanno motivato la scelta dell'ubicazione dell'opera/opere presenti nel Piano;
- II. la descrizione delle misure previste per evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili impatti ambientali significativi e negativi, in fase di cantiere, di esercizio e di dismissione delle opere previste con specifico riferimento all'eventuale presenza di resti sommersi riferibili al patrimonio culturale subacqueo e/o ai beni culturali e paesaggistici negli spazi di interazione terra-mare interessati dal Piano;
- III. un progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere previste, con la finalità di seguire nel tempo gli effetti sugli eventuali resti del patrimonio culturale subacqueo derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera stessa.

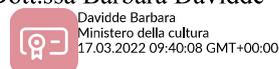
Nel caso di siti/evidenze riconducibili al patrimonio culturale, in particolare subacqueo, si propone, inoltre, di adottare i seguenti parametri da valutare per il monitoraggio:

- I. stato di conservazione del patrimonio culturale, numero di siti/evidenze relativi a beni archeologici noti a seguito di procedure di archeologia preventiva connesse alle fasi attuative del piano;
- II. numero di interventi di valorizzazione del patrimonio culturale connesi alle fasi attuative del piano;
- III. numero di interventi di restauro del patrimonio culturale effettuati nelle fasi attuative del piano.

**d) si ritiene adeguata** la proposta di indice del Rapporto Ambientale, secondo le informazioni previste dall'Allegato VI alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Si fa presente fin da ora che, in caso di ritrovamenti archeologici o anomalie sospette evidenziate in corso d'opera soggetti alla normativa vigente (art. 90 del D.Lgs 42/2004), i lavori dovranno essere sospesi e dovrà esserne fatta immediata segnalazione oltre che alle Soprintendenze competenti per territorio anche a questo Ufficio per i provvedimenti di competenza. In tal caso si potrà determinare la necessità di ampliare l'area di indagine, al fine di comprendere e tutelare il contesto archeologico ritrovato, ed altresì potrà determinarsi l'esigenza di modificare anche in modo sostanziale il progetto e/o le modalità di realizzazione delle opere, a cui potrebbe seguire anche l'eventuale recupero di reperti, da affidarsi a società e personale altamente specializzati nel settore. Si rammenta che tutti gli oneri saranno a carico della Società richiedente, secondo quanto stabilito dalla normativa vigente.

La Soprintendente  
Dott.ssa Barbara Davide \*



\*Documento firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

