

Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Orientale  
Porti di La Spezia e  
Marina di Carrara

Alla **REGIONE LIGURIA**  
**Dipartimento Territorio Settore Urbanistica**  
Via Fieschi, 15 – 16100 GENOVA  
Alla c.a. Geom. Stefano Melegari  
[protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

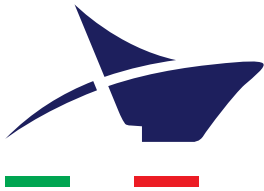
E p.c. **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e  
Paesaggio per la città metropolitana di  
Genova e le Province di Imperia, La Spezia e  
Savona**  
Via Balbi 10 – 16126 GENOVA  
[mbac-sabap-met-ge@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-met-ge@mailcert.beniculturali.it)

**Comune della Spezia**  
**Dip. III Pianificazione Territoriale,  
Patrimonio e Progetti Speciali**  
Piazza Europa, 1 – 19124 LA SPEZIA  
[protocollo.comune.laspezia@legalmail.it](mailto:protocollo.comune.laspezia@legalmail.it)

**Ufficio Demanio, personale, lavoro portuale e  
attività produttive**  
**SEDE**

**Oggetto:** Nota prot. 2021-0072057 del 7/12/2021. Conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art. 14 c. 2 e dell'art. 14-bis della L. 241/1990 indetta in forma semplificata e modalità asincrona per l'approvazione del progetto relativo a: ricollocazione temporanea e transitoria dell'approdo del Consorzio Mitilicoltori a Molo Pagliari. Comunicazioni.

In riferimento alla nota prot. N. 2021-0072057 del 7/12/2021 di codesto Settore, assunta al protocollo dell'ente al N. 30168 del 9/12/2021, e più specificamente all'assoggettabilità al vincolo paesistico-ambientale "generico", con la presente si comunica che le aree oggetto di intervento



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Orientale  
Porti di La Spezia e  
Marina di Carrara

ricadono negli ambiti portuali così come delimitati dal vigente DPSS, allegato per pronta evidenza. Pertanto, ai sensi del riformato art. 5 c. 1-septies della L. 84/1994, tali ambiti sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

Distinti saluti.

*Il Dirigente Ufficio Tecnico  
E di Pianificazione Infrastrutturale*  
Ing. Mirko Leonardi



## Regione Liguria – Giunta Regionale

Atto N° 624-2020 - Seduta N° 3626 - del 17/07/2020 - Numero d'Ordine 14

NP/2020/1374298

Oggetto Approvazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ai sensi della L. 84/94 e smi e della L.r. 9/2003 e smi

Struttura Proponente Settore Infrastrutture e lavori pubblici

Tipo Atto Deliberazione

---

### Certificazione delle risultanze dell'esame dell'Atto

Presidente SONIA VIALE - Vicepresidente, partecipanti alla seduta:

Componenti della Giunta		Presenti	Assenti
Giovanni Toti	Presidente della Giunta Regionale		X
Sonia VIALE	Vicepresidente della Giunta Regionale	X	
Andrea BENVEDUTI	Assessore	X	
Giovanni BERRINO	Assessore		X
Ilaria CAVO	Assessore	X	
Giacomo Raul GIAMPEDRONE	Assessore	X	
Stefano MAI	Assessore	X	
Marco SCAJOLA	Assessore	X	
		6	2

Relatore alla Giunta BENVEDUTI Andrea

Con l'assistenza del Dirigente Generale Gabriella Laiolo in sostituzione del Segretario Generale Pietro Paolo Giampellegrini e del Segretario di Giunta Roberta Rossi

**La Giunta Regionale**

All'unanimità ha approvato il provvedimento

---

Atto rientrante nei provvedimenti di cui alla lett. a punto 21 sub

**Elementi di corredo all'Atto:**

- ALLEGATI, che ne sono PARTE INTEGRANTE E NECESSARIA
-



## LA GIUNTA REGIONALE

### VISTE:

- la L. n. 84/1994 e successive modificazioni ed integrazioni, recante “Riordino della legislazione in materia portuale” ed in particolare l'articolo 5 “Programma e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale” che:
  - 1) al comma 1-bis che in relazione ai contenuti del DPSS recita: “Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il documento di pianificazione strategica di sistema:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;

b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;

c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies;

2) al comma 1-quater nel disciplinare la procedura di approvazione del DPSS prevede: “Il documento di pianificazione strategica di sistema è:

a) sottoposto al parere di ciascun comune territorialmente interessato, che si esprime entro e non oltre quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto;

b) è adottato dal Comitato di gestione e approvato nei successivi sessanta giorni dalla regione, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di cui all'articolo 11-ter;

3) al comma 1-quinquies recita: “Il documento di pianificazione strategica di sistema delle Autorità di sistema portuale di cui al comma 1-bis, la cui circoscrizione territoriale è ricompresa in più regioni, è approvato con atto della regione ove ha sede l'Autorità di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla stessa Autorità di sistema portuale e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti”;

PREMESSO che:

- in base all'art. 6, commi 1 e 2, è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale “del Mar Ligure Orientale” che comprende, in base all'Allegato A punto 2, i porti della Spezia (Regione Liguria) e di Marina di Carrara (Regione Toscana);
- la legge regionale 12 marzo 2003, n. 9, ad oggetto “Procedure per l'approvazione regionale dei Piani regolatori portuali e dei progetti di interventi negli ambiti portuali” come da ultimo modificata dalla legge regionale 6 febbraio 2020, n. 4 contiene all'articolo 1 la nuova disciplina

per l'approvazione del DPSS in adeguamento alle novità come sopra introdotte dell'articolo 5 della L. n. 84/1994 e s.m. e i.;

CONSIDERATO CHE:

- l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale nel dicembre 2018 ha redatto il documento contenente il DPSS relativo ai due sopramenzionati porti di La Spezia e di Marina di Carrara e, previo ottenimento dei pareri favorevoli da parte dei Consigli Comunali dei Comuni di La Spezia, Carrara, Portovenere e Lerici, lo ha adottato con Delibera del Comitato di Gestione n.7 del 24/07/2019;
- la ridetta Autorità ha inoltrato il DPSS, costituito da un documento di n. 97 pagine comprensivo di relazione illustrativa di cui al c. 1-bis dell'art. 5 della L. 84/94 3 e di n. 12 tavole grafiche, alla Regione Liguria con nota prot. n. 12655 del 25/07/2019, alla Regione Toscana con nota prot. n. 21676 del 19/12/2019 ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 12851 del 29/07/2019 per le successive fasi volte al raggiungimento dell'intesa ai sensi del citato art. 5, commi 1-quater, lettera b) e 1-quinquies, in vista della conseguente approvazione da parte della Regione Liguria;
- in data 13 novembre 2019, a Firenze, si è svolto un confronto preliminare per la formazione dell'Intesa di cui al citato art. 5, comma 1- quater e 1 -quinquies tra la Regione Liguria, la Regione Toscana e l'Autorità di Sistema Portuale e in data 27 novembre 2019, a Roma, tra gli stessi Enti ed il MIT, in esito alle quali è stato elaborato uno schema per il raggiungimento della ridetta intesa che dà atto della corrispondenza dei contenuti del DPSS rispetto a quanto previsto dal suddetto art. 5, comma 1-bis della L. n. 84/1994 e s.m. e i.;
- la Regione Liguria, con deliberazione della Giunta regionale n. 989 del 29 novembre 2019, ha espresso la propria posizione da rappresentare per la formalizzazione dell'Intesa sul DPSS, come risultante dal verbale della Conferenza di Servizi interna tenutasi in data 11 novembre 2019 convocata per l'esame del DPSS come sopra adottato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale condividendo le raccomandazioni e i suggerimenti riportati nel ridetto verbale ad essa allegato e di seguito riportati:
  - ) sotto il profilo ambientale, premesso che la valutazione della compatibilità ambientale delle previsioni del DPSS potrà essere espressa soltanto in sede di approvazione dei progetti attuativi delle opere, si auspica che il Documento Energetico Ambientale per i Porti (DEASP) costituisca la sede per integrare le strategie di sviluppo della portualità con le politiche regionali energetiche ed ambientali;
  - b) sotto il profilo dei rapporti con gli atti di pianificazione territoriale regionale e della VAS, si raccomanda di dar corso quanto prima alla redazione del DEASP ai sensi dell'art. 4-bis della L. n. 84/1994 e s.m. e i. anche per quanto riguarda lo scalo spezzino, in modo da tener conto, anche in fase di attuazione delle residue previsioni del PRP vigente, delle istanze di carattere ambientale emerse in fase di consultazione e riportate nel DPSS;
  - c) sotto il profilo infrastrutturale si raccomanda che nel DEASP venga prioritariamente e diffusamente trattato l'argomento dei carburanti alternativi, in primis il GNL;
- il MIT con nota prot. 9857 del 5 marzo 2020 ha comunicato di aver acquisito il prescritto parere della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di sistema portuali di cui all'art. 11-ter della L. n. 84/1994 e s.m. e i. nella seduta tenutasi il 6 febbraio 2020, specificando che tale Organismo "non ha rilevato motivi ostativi al prosieguo dell'iter approvativo";
- la Regione Toscana, con deliberazione del Consiglio Regionale n. 8 del 12 febbraio 2020, ha approvato, ai sensi dell'art. 44, comma 6, della L.R. n. 65/2014 e s.m., "il documento di indirizzi per la sottoscrizione dell'intesa" sopra menzionata, contenente le raccomandazioni

e condizioni di seguito specificate, da assolvere prima o durante l'iter di formazione del PRP relativo al porto di Marina di Carrara, dando altresì mandato al Presidente della Giunta regionale della Toscana per il rilascio dell'intesa di che trattasi:

a) Il DPSS è da considerare unitariamente nella sua definizione completa sottoposta a verifica da parte della Giunta regionale, ovvero gli elaborati del DPSS adottato dall'Autorità di Sistema Portuale con deliberazione del Comitato di Gestione del 24/07/2019 e gli elaborati e studi settoriali aggiuntivi trasmessi dall'Autorità medesima lo scorso 02/12/2019;

b) con riferimento agli aspetti energetico-ambientali, prima dell'adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Marina di Carrara dovrà essere redatto il Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema portuale (DEASP) del Mar Ligure Orientale in ottemperanza alle Linee Guida per la redazione dei DEASP (Decreto n.408 del 17/12/2018), con particolare riguardo all'incremento di emissioni di CO<sub>2</sub> e di rumore correlato alle azioni strategiche di potenziamento del porto di Marina di Carrara;

c) con riferimento alla futura espansione dello scalo marittimo, evidenziata in forma ideogrammatica nella Tavola non prescrittiva denominata "Area di futura espansione del porto", nella fase di elaborazione del PRP dovranno essere redatte le analisi specialistiche volte ad accertare gli eventuali effetti negativi in ordine all'erosione costiera del litorale apuo-versiliense dovuti alla previsione delle nuove opere marittime ed in particolare dell'allungamento della diga foranea di sopraflutto;

d) con riferimento alla presenza del Santuario Pelagos ed in particolare alla frequente segnalazione di specie costiere come il "tursiope", nella fase di redazione del PRP di Marina di Carrara dovranno essere analizzati gli eventuali impatti su tale specie; ciò anche in coerenza con l'adesione del Comune di Carrara alla Carta di partenariato del Santuario Pelagos;

e) in merito al potenziamento dei traffici crocieristici e al contestuale riassetto organizzativo e funzionale del bacino portuale, che costituisce la principale azione strategica individuata per il porto di Marina di Carrara, dovranno essere valutati, in coerenza con gli esiti del DEASP, gli effetti economici, sociali ed ambientali dei traffici in questione (che risultano stimati in 40-50 accosti l'anno, per oltre 200.000 passeggeri complessivi, con navi da crociera fino a 300 - 350 metri di lunghezza), anche in relazione alle modalità di fruizione turistica del territorio toscano. In questo senso dovranno essere considerati prioritari: 1) l'obiettivo di favorire l'ambito di destinazione della "Riviera Apuana" (Garfagnana, Lunigiana, Alpi Apuane, Montignoso, ecc.); 2) l'obiettivo di favorire le azioni sinergiche con il porto de La Spezia senza tuttavia acuire la competizione con il porto di Livorno;

f) nella fase di redazione del PRP di Marina di Carrara, si dovrà tener conto della opportunità di preservare e qualificare in primo luogo le attività correlate alla vocazione storica e identitaria dello scalo marittimo (traffici di marmi e graniti, pesca professionale, produzione e servizi per il diportismo nautico), nonché lo sviluppo del "polo di meccanica industriale di alta qualità tecnologica" insediato a Carrara (Nuovo Pignone);

g) per quanto riguarda specificatamente le strutture destinate alla nautica da diporto, tenuto conto che dall'indagine svolta autonomamente dall'Autorità di Sistema Portuale tramite questionari rivolti ad operatori e istituzioni è emerso che la richiesta di gran lunga più accreditata riguarda proprio "lo sviluppo della nautica diportistica", si chiede di promuovere le azioni strategiche volte a riqualificare l'approdo turistico (nella attuale collocazione dentro

il bacino portuale commerciale) anche con riguardo al diportismo di alta gamma, in modo da favorire lo sviluppo e il consolidamento del “polo apuo-versiliese” della filiera nautica (produzione cantieristica, manutenzione e refitting, servizi al diportismo, saloni e vetrine per la nautica, ecc.).”

- Il MIT, con nota prot. 16028 del 17 aprile 2020 a firma del relativo Ministro, ha comunicato il rilascio dell'intesa sul DPSS di sua competenza alla Regione Liguria e, per conoscenza, alla Regione Toscana e all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, indicando i suggerimenti, raccomandazioni ed osservazioni di seguito riportati rivolti alla successiva fase di redazione ed approvazione dei successivi PRP:

“a) considerata la funzione pianificatoria di livello strategico del DPSS, tesa alla declinazione di macro-obiettivi di sistema portuale, con approfondimento demandato alla fase di redazione dei singoli PRP, si suggerisce che, in fase di redazione di questi, sia svolto un approfondimento in ordine ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti di sistema e agli attraversamenti del centro urbano, per i quali dovranno essere prodotti opportuni elaborati grafici;

b) per quanto attiene alla prescritta verifica di coerenza pianificatoria, si raccomanda, sempre nella redazione dei Piani regolatori portuali (PRP), un approfondimento degli strumenti di pianificazione sovraordinata di riferimento (di scala nazionale, regionale, provinciale, comunale e di settore), nonché degli indirizzi programmatici europei, con un'analisi delle correlazioni e dei vincoli con il quadro pianificatorio esistente;

c) per quanto riguarda il raggiungimento dell'obiettivo di sviluppo “V” (...individuare significative misure di mitigazione ambientale e di armonizzazione del porto col territorio, sia tramite l'adozione di misure di contenimento delle emissioni, sia tramite la realizzazione di opere che abbiano funzione di filtro e di servizio ai quartieri urbani limitrofi ai due scali) avrà un ruolo rilevante il Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale (DEASP) di cui all'art. 4 bis della Legge 84/94;

d) nella futura redazione dei PRP, gli studi trasportistici dovranno essere opportunamente approfonditi per allineare gli interventi previsti alle effettive previsioni di sviluppo”;

- successivamente la Regione Toscana, con nota prot. 7825 del 15 maggio 2020, indirizzata alla Regione Liguria, e per conoscenza al MIT e all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale ha comunicato il rilascio dell'intesa di cui sopra per quanto di sua competenza, contenente i medesimi suggerimenti, raccomandazioni ed osservazioni per la fase di redazione dei successivi PRP di cui alla Deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 8/2020;
- da ultimo , tenuto conto delle sopravvenute intese come sopra rilasciate dal MIT e dalla Regione Toscana in vista della conclusione del procedimento di approvazione del DPSS da parte della Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare ai sensi del citato art. 1, comma 3, della l.r. n. 9/2003 e s.m. e i., si è riconvocata la Conferenza dei Servizi interna in data 29 maggio 2020 per la conferma o l'eventuale aggiornamento delle valutazioni in precedenza espresse in data 11 novembre 2019, la quale Conferenza, nella relativa seduta ha espresso parere favorevole alla conclusione del relativo iter approvativo del DPSS senza aggiungere ulteriori raccomandazioni o suggerimenti rispetto a quelli già formulati ed in precedenza riportati i quali sono stati pertanto confermati;

DATO ATTO che ai sensi dell'articolo 1, comma 3 della L.r. 9/20013 e s.m.i. è stato acquisito il prescritto parere della competente Commissione, nella seduta del 13 luglio 2020, che si è espressa in modo favorevole;

RITENUTO che, sulla base di quanto sopra specificato, sussistono i presupposti e le condizioni per l'approvazione del DPSS dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale con le raccomandazioni, i suggerimenti e le osservazioni contenuti nella sopra menzionata DGR n. 989/2019, nell'intesa rilasciata dal MIT con nota n. 16028 del 17 aprile 2020 e nell'intesa rilasciata dalla Regione Toscana con nota n. 7825 del 15 maggio 2020, suggerimenti, raccomandazioni ed osservazioni che sono stati in precedenza riportati;

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio regionale.

Su proposta dell'Assessore allo Sviluppo Economico, Porti e Logistica Andrea Benveduti;

#### DELIBERA

Per tutto quanto espresso in premessa ed integralmente richiamato:

1. di approvare, ai sensi dell'art. 5, commi 1-quater e 1-quinquies, della L. 84/1994 e s.m.i. e dell'art. 1, comma 3, della L.r. 9/2003 e s.m.i., il DPSS adottato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, costituito da un documento di n. 97 pagine comprensivo di relazione illustrativa di cui al c. 1-bis dell'art. 5 della L. 84/94 3 e di n. 12 tavole grafiche che si allegano alla presente deliberazione quali parti integranti e sostanziali, sentito il parere della competente Commissione consiliare reso in data 13 luglio 2020, i suggerimenti e le osservazioni contenuti nella Deliberazione di Giunta Regionale n. 989 del 29/11/2019, nell'intesa rilasciata dal MIT con nota n. 16028 del 17 aprile 2020 e nell'intesa rilasciata dalla Regione Toscana con nota n. 7825 del 15 maggio 2020, suggerimenti, raccomandazioni ed osservazioni che sono stati in premessa riportati e che si intendono integralmente recepiti.

Si dà atto che:

- la presente deliberazione sarà pubblicata nel sito informatico della Regione e, per estratto, nel BURL;
- Il DPSS ai sensi dell'art. 1, comma 5, della L.r. 9/20013 e s.m.i. entra in vigore dalla data di pubblicazione nel sito informatico della Regione;
- la presente deliberazione sarà altresì trasmessa all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, alla Giunta Regionale della Regione Toscana ed al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

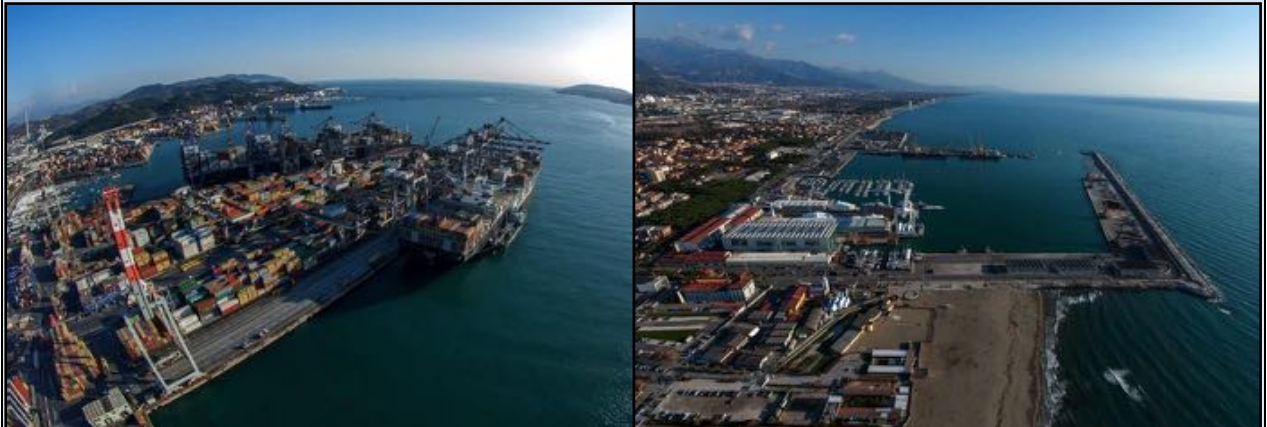


Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Orientale  
Porti di La Spezia e  
Marina di Carrara

# PIANO REGOLATORE DI SISTEMA PORTUALE: DPSS - DOCUMENTO di PIANIFICAZIONE STRATEGICA di SISTEMA

(ex Art.5 della Legge n.84/94  
così come modificato dall'Art.1 del D.Lgs. 13 dicembre 2017, n.232)

**Rev.01 - luglio 2019**



Redatto da:

**Dott. Ing. Francesco di Sarcina**, Segretario Generale dell'AdSP-MLOr

Hanno collaborato alla redazione del presente documento:

Dott. Ing. Ivano Melito

Dott. Ing. Davide Vetrà

Supporto per cartografie, approfondimenti tematici, analisi economiche:

Dott. Ing. Lorenzo Montani

Dott. Ing. Federica Montaresi

Dott. Gianni Passeggia

Geom. Domenico Ciavarella

Geom. Riccardo Guastini

Geom. Stefano Lazzarini

Sig. Fabrizio Bugliani

Sig. Giorgio Sarti

Dott.ssa Giorgia Conti

## SOMMARIO:

1	PREMESSE .....	4
2	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....	7
3	IL CONTESTO SOCIO – ECONOMICO ATTUALE .....	10
3.1)	Considerazioni generali .....	10
3.2)	Analisi dello stato di fatto .....	14
3.3)	Analisi del territorio .....	49
4	OBIETTIVI DI SVILUPPO DEI PORTI DI LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA .....	61
4.1)	Prospettive di traffico suddiviso per categorie del sistema a breve e medio periodo. ....	61
4.2)	Obiettivi di sviluppo e contenuti sistemici delle pianificazioni dei porti di La Spezia e Marina di Carrara.. ....	64
5	I PRP DI LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA: INDICAZIONE DEGLI ASSETTI PREVISTI.....	72
5.1)	Individuazione e perimetrazione delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali. ....	72
5.2)	Aree di interazione porto-città. ....	75
5.3)	Collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario.....	78
6	RELAZIONE ILLUSTRATIVA SUI PRP DA REDIGERE .....	82



## 1 PREMESSE

Il recente e riformato assetto della L. 84/94, susseguente ai Dlgs 169/16 e 232/17 ha visto una sostanziale trasformazione degli strumenti di pianificazione portuale previgenti.

L'originaria impostazione della L. 84/94 aveva visto, all'art.5, la ridefinizione sostanziale dei piani regolatori portuali dei singoli scali. Questi, a differenza del passato, non erano più visti come mere elencazioni di opere infrastrutturali protese nel loro insieme a rispondere ad una domanda legata alla crescita di determinati traffici, ma divenivano dei veri e propri strumenti di pianificazione di carattere pseudo urbanistico, dotati di disciplina del suolo, funzioni e destinazioni d'uso, norme di attuazione, indici, parametri e altri elementi tipici della pianificazione urbanistica ordinaria, e legati intimamente alle altre pianificazioni territoriali sovraordinate.

Questo nuovo approccio, tra il 1994 ed il 2016 ha portato al rinnovo di una decina di PRP tra cui quello del porto della Spezia, su un totale 24 AA.PP. all'epoca costituite per legge, oltre ad innumerevoli altri tentativi ancor oggi incompiuti.

Tuttora svariati porti già sede delle sopresse AA.PP., come peraltro quello di Marina di Carrara, non dispongono di PRP redatti ai sensi della L. 84/94, neppure di primo impianto, ma risalenti agli anni '70/'80.

Questo parziale fallimento è frutto di una serie di fattori che hanno reso oltremodo complicate le sorti dei nascenti PRP, tutte relative all'iter di approvazione, ed in particolare alla complessa fase dell'intesa con i comuni, che in molti casi si è rivelata essere un esercizio ai limiti del possibile, compresso tra esigenze diversificate ed inestricabili espresse dal porto e dalla città.

La complessità delle fasi di approvazione è stato pertanto uno degli elementi principali, se non l'unico, a decretare un forte ritardo nella generalizzata attuazione dell'art.5 con conseguenti ed immaginabili gravi penalizzazioni per i porti italiani nella competizione internazionale.

Il Dlgs 169/16, nel disegnare il nuovo ed attuale assetto degli Enti deputati alla gestione dei porti, passati dalle originarie ventiquattro AA.PP. alle attuali quindici ADSP, ha introdotto i *Piani Regolatori di Sistema Portuale*, quali nuovi strumenti di pianificazione dei porti visti nella logica unitaria di sinergia e sistema voluta dalla predetta riforma. Tuttavia, la medesima riforma non ha modificato le procedure di approvazione degli strumenti urbanistici, prevedendo per i nuovi PRSP le stesse modalità in vigore per i precedenti PRP, e pertanto lasciando immutate o addirittura

potenzialmente amplificando le difficoltà già ripetutamente riscontrate nel precedente periodo, specie per la parte legata alla intesa con i comuni.

Con il cd. “*secondo correttivo porti*”, ossia il Dlgs 232/17 è stato tra l’altro, e diremo finalmente, modificato ed adeguato anche l’iter approvativo dei nuovi PRSP, e necessariamente è stato adeguato anche il modello costitutivo e funzionale degli stessi.

Infatti, ora il PRSP si compone di un documento di pianificazione di sistema (DPSS) che descrive le strategie di sistema da attuare, e poi di tanti PRP quanti sono gli scali del sistema. In particolare, come recita il comma 1-bis dell’art. 5 della L. 84/94 rinnovata, il DPSS:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;
- b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l’assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali di cui al successivo comma 1-sexies.

Il DPSS è:

- a) sottoposto al parere di ciascun Comune per territorialmente interessato, che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell’atto;
- b) è adottato dal Comitato di Gestione e approvato nei successivi 60 giorni dalla Regione, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di cui all’articolo 11-ter.

Nel caso specifico, la Regione deputata ad approvare il DPSS è la Liguria, ma il ruolo della Regione Toscana va assolutamente tenuto nelle debite considerazioni per effetto della presenza del porto di Marina di Carrara, ed in tal senso sono già in corso incontri finalizzati a stabilire il percorso di condivisione che dovrà portare alla approvazione del documento.

L’obiettivo del DPSS è pertanto quello di consentire uno snellimento dell’iter di approvazione dei successivi PRP, infatti esso permetterà di ottenere in fase preliminare le necessarie condivisioni

coi comuni, per poi poter procedere più snelli e senza più l'intesa sui successivi singoli PRP dei porti, come recita il novellato art.5 nel suo insieme, limitandosi a pianificare le sole aree portuali in senso stretto e, di converso, demandando ai comuni la pianificazione delle aree di interazione porto città.

Va detto che il DPSS è uno strumento di nuova istituzione, pertanto il presente documento costituisce uno dei primi o forse il primo esempio in tal senso, e pertanto sconta la assenza di precedenti esperienze nel settore. Circostanza che ha richiesto un profondo esame dei contenuti, al termine del quale si è giunti alla edizione che si sottopone.

## 2 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Di seguito un elenco, non esaustivo, delle principali norme vigenti in materia di Autorità di Sistema Portuale (di seguito anche solo AdSP), di Pianificazione e programmazione di opere e/o lavori, di Pianificazione sovraordinata vigente (PTC, PUC, PGTL), del Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, di Pianificazione energetica ed ambientale, ecc.

L'elenco, che potrebbe subire aggiornamenti nel tempo per effetto del naturale aggiornamento del quadro normativo complessivo, viene riportato in quanto costituirà un vincolo di cui tenere conto nella formazione dei PRP dei due porti del sistema del Mar Ligure Orientale.

### 2.1 INDIRIZZI PROGRAMMATICI DELLA COMUNITA' EUROPEA

- 2.1.1 Il Libro bianco per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti
- 2.1.2 Comunicazione - La politica europea per il trasporto marittimo fino al 2018
- 2.1.3 Comunicazione su una politica europea dei porti
- 2.1.4 Il Libro verde sulla politica marittima - Verso la futura politica marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europea
- 2.1.5 Piano d'azione per una politica marittima integrata per l'Unione europea
- 2.1.6 Nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans Europea dei Trasporti (TEN-T), disciplinata con Regolamento (UE) n. 1315/2013

### 2.2 PIANIFICAZIONE A SCALA NAZIONALE

- 2.2.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001-2011
- 2.2.2 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
- 2.2.2 Piano Generale della Logistica 2011-2020
- 2.2.3 La Legge n.84/1994 così come modificata dal D.Lgs n.169/2016 e ss.mm.
- 2.2.4 Le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale emanate dal MIT nel marzo 2017
- 2.2.5 Il Documento di Economia e Finanza 2017 - Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture
- 2.2.6 Il D.Lgs. n.152/2006 per la Valutazione Ambientale Strategica del PRdSP

### 2.3-A PIANIFICAZIONE REGIONALE E DI SETTORE (LIGURIA)

- 2.3.1 Piano Territoriale Regionale della Liguria
- 2.3.2 Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria
- 2.3.3 Piano Territoriale della Costa della Regione Liguria
- 2.3.4 Piano di Tutela delle Acque della Regione Liguria
- 2.3.5 Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell’Aria della Regione Liguria
- 2.3.6 Piano Territoriale Regionale delle Attività di Cava – Regione Liguria
- 2.3.7 Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche della Regione Liguria
- 2.3.8 Piano di utilizzazione delle aree demaniali marittime della Regione Liguria
- 2.3.9. Piano di bacino – Ambito 20 – Golfo della Spezia
- 2.3.10 Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni

### 2.3-B PIANIFICAZIONE REGIONALE E DI SETTORE (TOSCANA)

- 2.3.1 Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico
- 2.3.2 Masterplan “La rete dei porti toscani” parte integrante del PIT
- 2.3.3 Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER)
- 2.3.4 Programma Regionale di Sviluppo (PRS)
- 2.3.5 Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)
- 2.3.6 Piano di Bacino (Bacino regionale Toscana Nord): Piano stralcio Assetto Idrogeologico e Piano stralcio Risorsa Idrica
- 2.3.7 Piano di Tutela delle Acque
- 2.3.8 Documento operativo per il recupero e il riequilibrio della fascia costiera 2017
- 2.3.9 Piano di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB)
- 2.3.10 Piano regionale delle attività estrattive (PRAER)
- 2.3.11 Piano Regionale delle Cave (in fase di formazione)
- 2.3.12 Legge Regionale Toscana n. 65/2014 “Norme per il governo del territorio”

### 2.4-A PIANIFICAZIONE PROVINCIALE E DI SETTORE (LA SPEZIA)

- 2.4.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Spezia

- 2.4.2 Piano Regolatore Portuale vigente del Porto Mercantile della Spezia e relativa verifica di assoggettabilità a VIA ex art.20 d.lgs 152/06 e ss.mm.
- 2.4-B PIANIFICAZIONE PROVINCIALE E DI SETTORE (MASSA CARRARA)
- 2.4.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Massa Carrara
- 2.4.2 Patto per lo Sviluppo Locale Provincia di Massa Carrara
- 2.4.3 Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Marina di Carrara del 1981
- 2.5-A PIANIFICAZIONE COMUNALE E DI SETTORE (LA SPEZIA)
- 2.5.1 Piano Urbanistico Comunale della Spezia
- 2.5.2 Piano strategico per La Spezia
- 2.5.3 Piano Urbano del Traffico della Spezia
- 2.5.4 Programma Integrato per la Mobilità del Comune della Spezia
- 2.5-B PIANIFICAZIONE COMUNALE E DI SETTORE (CARRARA)
- 2.5.1 Piano Strutturale Comunale
- 2.5.2 Piano Operativo Comunale
- 2.5.3 Piano Attuativo "Arenile"
- 2.5.4 Piano di Classificazione Acustica
- 2.5.5 Piano Generale del Traffico Urbano
- 2.6 IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE
- 2.6.1 Vincoli di natura paesaggistica – D. Lgs 42/2004
- 2.6.2 Vincoli di natura ambientale – Siti Rete Natura 2000
- 2.6.3 Vincoli di natura idrogeologica

### 3 IL CONTESTO SOCIO – ECONOMICO ATTUALE

Il Piano Regolatore del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale dovrà essere redatto sulla base di una attenta analisi del contesto economico, sociale, ambientale che caratterizza il sistema Paese, più in particolare le realtà portuali italiane, con particolare riferimento ai porti di La Spezia e Marina di Carrara, anche in rapporto al loro ruolo in termini di impatto (economico, sociale, ambientale) sul territorio comunale, provinciale, regionale, ma anche nazionale ed internazionale, di influenza; di seguito i temi che dovranno essere sviluppati per consentire una adeguata quanto necessaria analisi dello stato di fatto.

#### 3.1) Considerazioni generali

##### 3.1.1. Analisi generale del contesto economico

Il Sistema portuale del Mar Ligure Orientale si colloca tra i sistemi portuali più importanti del bacino del Mar Mediterraneo. Bacino, quest'ultimo, che ha assunto oggi una nuova rilevanza mondiale grazie al raddoppio del Canale di Suez e che può giocare, dunque, un ruolo primario nel confronto con i grandi hub portuali del Northern Range.<sup>i</sup>

Lo stesso Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, dopo aver premesso il rilievo strategico del cluster portuale, in generale, nel sistema internazionale dei trasporti, sottolinea come l'Italia sia tra i soli 7 Stati nei quali si concentri circa il 75% dei traffici marittimi europei, con una percentuale di traffico del 13%, al terzo posto dopo Olanda (15%) e Regno Unito (13,5%). In particolare, la centralità dell'Italia nello scenario euro-mediterraneo è testimoniata dagli alti volumi intercettati dai porti italiani (più del 30% dei flussi che passano attraverso il Mediterraneo).<sup>ii</sup>

Tali valutazioni devono tuttavia tener conto del fatto che all'interno del bacino del Mediterraneo gli scali africani occupano una posizione non trascurabile: i porti della riva Sud del Mediterraneo possono offrire servizi portuali specializzati a prezzi molto contenuti, avvalendosi di infrastrutture ampliate e tecnicamente avanzate, oltre che di zone economiche speciali che offrono agevolazioni per le imprese, con costi del lavoro inferiori rispetto ai nostri.<sup>iii</sup>

Da quest'ultimo punto di vista, ferme le tutele di legge che impediscono di fare concorrenza sui costi del lavoro, ogni valutazione strategica deve, dunque, tenere conto della necessità di

abbattere, prima di tutto i costi non tariffari, come per esempio, quelli legati ai tempi dell'intermodalità: la logistica premia oggi chi è più veloce, traducendosi il tempo in un costo economico a carico del vettore.

Alla luce di questa considerazione, è evidente che un ruolo forte è giocato:

- in sede locale, dalla connettività urbana d'area vasta e regionale delle città portuali, elemento cruciale per lo sviluppo della competitività portuale, insieme alle attività economiche e di servizio di interesse specifico (porto) e di interesse economico generale (città) che si rendono disponibili.<sup>iv</sup>
- In sede europea, dalla capacità del singolo sistema portuale di corrispondere agli obiettivi segnati dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 Dicembre 2013, mediante connessioni stradali, ferroviarie e, ove possibile, a infrastrutture per carburanti alternativi, facilities per la gestione dei rifiuti nonché sistemi VTMS, Safe Sea Net e servizi di e-Maritime, promuovendo interventi utili e proporzionati agli effettivi fabbisogni territoriali.

### 3.1.2 Analisi generale del contesto sociale

Il contesto sociale del Paese è ancora caratterizzato dalle difficoltà economiche legate all'ultima crisi mondiale. Dopo i primi anni dall'inizio della crisi, le rilevazioni ISTAT del novembre 2017 danno atto che nel terzo trimestre del 2017 il Pil ha registrato un ulteriore miglioramento, consolidando in tal modo la ripresa del ciclo economico. Pur mantenendosi il ritmo di crescita dell'economia italiana inferiore a quello dell'area euro (+1,8% la variazione tendenziale italiana rispetto a +2,5% dell'area euro), il differenziale si sta progressivamente riducendo e le previsioni considerano che nel 2018 la crescita dell'attività economica proseguirebbe ulteriormente con ritmi analoghi agli ultimi periodi, aumentando i consumi delle famiglie e, rafforzandosi gli investimenti, si rafforzerà a partire dal 2019, sebbene alcune recenti analisi sembrerebbero anche delineare scenari alternativi più pessimistici.

Tenuto conto del tradizionale mercato che investe gli interessi dei porti della Spezia e Marina di Carrara, si ritiene in ogni caso essenziale guardare alle dinamiche di crescita oltre i confini nazionali, ed andare ove insistono geograficamente i mercati di origine e provenienza che sono all'interno della *catching-area* del sistema del Mar Ligure Orientale.



In questo scenario il commercio internazionale è reputato decisivo, non solo per i redditi e per il miglioramento delle dinamiche del mercato del lavoro, ma anche per l'accumulazione del capitale, inteso come complesso degli investimenti per la produzione.

Se si considera, poi, che il cluster portuale rappresenta un settore strategico di primaria importanza nel commercio internazionale, atteso che in Europa viaggia via mare oltre il 75% della merce importata ed esportata da Paesi extra-UE<sup>v</sup>, si comprende come la pianificazione della portualità sia centrale per il benessere economico del paese. Paese, l'Italia, che può contare su una dinamica crescente degli scambi con l'estero: secondo i dati ISTAT, nei primi sei mesi del 2017 gli scambi con l'estero hanno mantenuto una dinamica crescente con tassi superiori rispetto alla media dei paesi dell'area euro. Le esportazioni di beni e servizi italiani sono aumentate (+5,8%) e le importazioni hanno registrato un incremento di intensità maggiore (+6,5%).<sup>vi</sup>

### 3.1.3 Analisi generale del contesto ambientale

Lo stato di salute dell'ambiente costituisce un requisito essenziale per garantire un autentico benessere a tutte le componenti della società. La valorizzazione delle risorse ambientali dà a tutte le categorie sociali indistintamente la possibilità di fruire dei beni tangibili e intangibili che offre la natura, contribuendo così a diminuire le disuguaglianze presenti nella società.

Da considerare come obiettivi di tutela sono in particolare i seguenti beni ambientali: la qualità delle acque, dell'aria, del suolo e del territorio, che si riverberano nella tutela della biodiversità in particolare negli ambienti marini, nonché l'uso e il consumo della materia, inteso come emissioni di gas clima-alteranti. Come rileva l'ISTAT (Rapporto BES – Benessere equo e sostenibile – 2017), si registrano diffusi segnali di miglioramento. L'Italia continua ad essere uno dei paesi Ue con il minor consumo di risorse materiali pro capite. Il conferimento di rifiuti in discarica, con la conseguente pressione sull'ambiente, è in leggera diminuzione, così come aumentano l'incidenza della raccolta differenziata e la depurazione delle acque reflue. Si rilevano miglioramenti nella qualità dell'aria in ambiente urbano, specialmente per quanto riguarda le polveri sottili.

La quota del consumo interno di energia elettrica da fonti rinnovabili rimane piuttosto stabile e pone l'Italia al di sopra della media Ue, tuttavia ancora lontana dai paesi che più hanno investito in questo tipo di produzione. Sul fronte della qualità delle acque si registra una sostanziale

stabilità della quota di acque balneabili (67,2%) e anche la dotazione di verde urbano rimane sui valori osservati negli anni precedenti (circa 31 m<sup>2</sup> per abitante nei comuni capoluogo di provincia).

In corrispondenza della ripresa dei livelli di attività economica, le emissioni pro capite di CO<sub>2</sub> (e altri gas climalteranti) sono aumentate, dopo un lungo periodo di diminuzione. In questo contesto di complessivo miglioramento degli indicatori ambientali, la dispersione idrica mostra, invece, un'evoluzione negativa: l'insufficienza degli interventi manutentivi su infrastrutture inefficienti ha comportato, nel 2015, una perdita idrica totale superiore al 40% dell'acqua immessa nelle reti comunali di distribuzione, in peggioramento rispetto agli anni precedenti.

Si confermano le differenze territoriali tradizionalmente osservate; sono infatti le regioni del Nord a presentare i livelli più bassi di pressione sull'ambiente naturale (quanto a percentuale di rifiuti raccolti che viene smaltita in discarica e dispersione dalle reti di distribuzione dell'acqua potabile), la più elevata dotazione di verde urbano pro capite e maggiori azioni di contrasto al degrado (attraverso il trattamento delle acque reflue urbane o la raccolta differenziata). Nei territori del Mezzogiorno, invece, si rilevano i valori migliori dei parametri osservati per la qualità dell'aria (polveri sottili, biossido di azoto) e la maggiore incidenza di superficie destinata ad aree protette.<sup>vii</sup>

I porti italiani, ad eccezione di rarissimi casi, si sono nel tempo sviluppati assieme alle città all'interno delle quali essi son nati ed insistono, creando un rapporto simbiotico di non facile gestione. La crescita delle attività portuali ha introdotto sempre più il tema della compatibilità ambientale delle attività ivi svolte con il contesto circostante, che si estrinseca in diversi aspetti, tra cui interessa citare in questa fase:

- La qualità e quantità delle emissioni e della produzione di rifiuti all'interfaccia porto-città;
- La qualità e quantità delle emissioni e della produzione di rifiuti a carico dell'ambiente marino e costiero;
- Le dinamiche modificative della morfologia dei litorali, indotte dalla presenza del porto;
- Le conseguenze fisiche connesse alla esecuzione dei lavori infrastrutturali, in termini anche di consumo di risorse primarie, ma anche di modificazioni del contesto ambientale e di effetti sulle aree limitrofe;

Nel corso dei decenni scorsi, si è assistito ad un lento, a volte eccessivamente lento ma inesorabile processo di sensibilizzazione verso i problemi ambientali indotti dai porti, al cospetto dei quali ancora tanto va fatto. Indubbiamente, se ci si guarda indietro, oggi le normative in materia di tutela ambientale, le attività di monitoraggio, la gestione combinata del ciclo dei rifiuti e le politiche di prevenzione stanno iniziando a produrre i primi benefici effetti entrando nel lessico e nel vocabolario di tutti i giorni degli Enti di gestione e dei soggetti pubblici e privati che operano in porto.

Parallelamente, le aziende hanno intensificato la ricerca introducendo sul mercato prodotti nuovi, eco sostenibili, che stanno fronteggiando al meglio i problemi ambientali, agendo su tecniche, processi costruttivi, materiali, fonti energetiche, consumi di risorse ed altro.

Il percorso avito va incoraggiato, e per questo il tema sarà affrontato nel presente documento e diffusamente trattato nei PRP che ne conseguiranno, partendo da ciò che è stato fatto ad oggi.

### **3.2) Analisi dello stato di fatto:**

#### **3.2.1 Fisico: raccolta dei dati infrastrutturali significativi dei porti di La Spezia e Marina di Carrara**

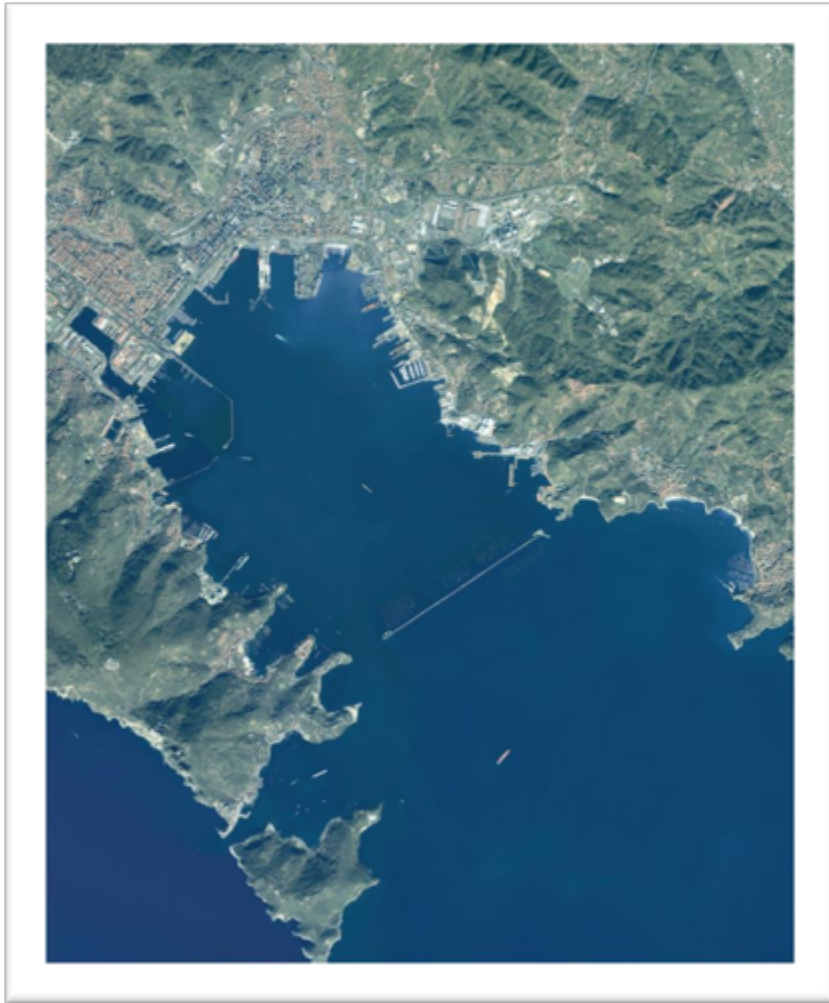
##### **Il Porto della Spezia:**

L'area demaniale marittima facente parte della circoscrizione territoriale dell'AdSP-MLOr nel golfo della Spezia si estende da punta Calandrello a levante, fino a punta Pezzino a ponente, per una superficie a terra di circa 2,2 Km<sup>2</sup> e su specchi acquei che si estendono dal porto mercantile (zona nord del golfo) fino alla diga foranea, per una superficie di circa 12,5 Km<sup>2</sup>. Sono escluse dalle competenze dell'Ente le sole aree demaniali marittime del golfo spezzino in uso alla Marina o all'Aeronautica militare.

Il territorio demaniale interessa, così, ben tre diversi Comuni della provincia spezzina: il Comune della Spezia è interessato soprattutto dal porto mercantile, da strutture cantieristiche e da strutture dedicate alla nautica ed al diportismo; il territorio demaniale marittimo del Comune di Portovenere è invece caratterizzato principalmente da strutture per la nautica sociale, in borghi storici di conclamato fascino (Fezzano, Le Grazie). Nel Comune di Lerici il territorio demaniale è interessato da importanti attività cantieristiche navali e dedicate ancora alla nautica sociale (zona

Muggiano). Il territorio è caratterizzato da diversi corsi d'acqua che sfociano all'interno del golfo:  
tra i maggiori si ricordano:

- il canale Lagora;
- il torrente Cappelletto;
- il torrente Rossano;
- il torrente Nuova Dorgia;
- il torrente Vecchia Dorgia;
- il canale Fossamastra
- il Fosso Pagliari.



Il modesto trasporto solido dei suddetti corsi d'acqua e la modesta circolazione delle correnti marine interne al golfo, non hanno determinato necessità di frequenti interventi di riprofilatura e manutenzione dei fondali marini interni; così i dragaggi sino ad oggi realizzati hanno riguardato

progetti di bonifica o di approfondimento dei fondali, per garantire l'accesso alle banchine portuali delle navi mercantili, oltre che il naviglio militare diretto alle officine meccaniche dell'Arsenale. Dopo l'insediamento dell'Arsenale Militare, risalente alla seconda metà dell'800, il golfo conosce il suo sviluppo industriale più significativo: con esso nascono e si sviluppano negli anni il porto mercantile, la cantieristica navale, il diportismo nautico.

Il Porto mercantile della Spezia si estende oggi da molo Enel, a levante, a molo Italia a ponente, lungo un tratto di costa di circa 3,0 Km a nord del Golfo della Spezia e occupa un'area di circa 550 mila metri quadrati. Il primo bacino portuale, compreso tra Calata Paita e Molo Garibaldi, serve banchine principalmente destinate a terminal multipurpose con conseguenti traffici di merci varie, in parte alla rinfusa ed in parte containerizzate, nonché, dal marzo del 2013, di passeggeri provenienti da movimenti crocieristici.

Il secondo ed il terzo bacino portuale sono invece asserviti a piazzali e banchine destinati quasi esclusivamente a terminal container (LSCT e Terminal del Golfo). Solamente la parte finale del porto mercantile, a levante, risulta destinata a terminal energetico, principalmente asservito al funzionamento della centrale Enel "Eugenio Montale" della Spezia.

Gli accosti utili sono oggi 24, distribuiti lungo oltre 4,5 km complessivi di banchina. I fondali che interessano detti accosti sono attualmente caratterizzati da profondità variabili da -10,00 mt (zona crociere) a -15,00 nel bacino di evoluzione e lungo gli accosti del molo Fornelli.

### **Il Porto di Marina di Carrara:**

Il porto di Marina di Carrara si inserisce nel contesto fisico costituito dall'unità fisiografica che si estende per circa 60 km dal promontorio di Punta Bianca, presso la foce del fiume Magra a nord-ovest, sino alle secche della Meloria presso il porto di Livorno a sud.

Il sistema idrografico in cui ricade l'area di interesse è denominato BACINO TOSCANA NORD.

I corsi d'acqua presenti sono a carattere tipicamente torrentizio e caratterizzati da un percorso piuttosto breve, con andamento generalizzato est-ovest, con pendenza elevata nei tratti montani e collinari (alto e medio bacino) e bassa nella parte di pianura (basso bacino) dove risultano arginati con pensilità più o meno elevata.



Il bacino idrografico si estende tra il bacino del fiume Magra e dei Fiumi Serchio ed Arno. I corsi d'acqua che ricadono all'interno del tratto di costa interessato dal sito portuale in pianificazione sono da Nord verso Sud, il Torrente Parmignola, Carrione, Ricortola, Fiume Frigido ed il Versilia.

A questi si devono aggiungere alcuni canali artificiali tra cui il Maestra, Lavello, Brugiano, Magliano, Poveromo, ed il Tonfano.

Considerando i principali, il fiume Magra ha realizzato la pianura che a nord si estende da S. Stefano e prosegue fino al mare, e ripasce, con i minori corsi d'acqua che scendono dalle Alpi Apuane, tutto il tratto di litorale che dalla sua foce, a contatto con la costa alta della punta Bianca si spinge fino a Forte dei Marmi.

Il Carrione, che nasce dal Monte Borla (1.469 m s.l.m.) e sfocia nel mare Tirreno, dopo 15 km di sviluppo lineare, a Marina di Carrara, in corrispondenza del piazzale Città di Massa, ha un bacino di superficie modesta pari a 46,6 km<sup>2</sup>; ciò nonostante ha portate oscillanti fra i 400 e i 1.000 l/s.

Il fosso Lavello è di tipo artificiale e fu ideato nei primi decenni del secolo XIX, come canale irrigatorio, capace di estrarre acqua direttamente dall'alveo del Frigido.

Esso sfocia in mare in località Partaccia a Marina di Massa. Il suo ultimo tratto è caratterizzato da argini in massi di pietra naturale, esso ha una lunghezza complessiva di circa 5 Km di cui 2 Km nel comune di Carrara e 3 Km nel comune di Massa.





Gli accosti utili sono oggi 4, distribuiti lungo oltre 1,3 km complessivi di banchina. I fondali che interessano detti accosti sono attualmente caratterizzati da profondità variabili fino a -10,00 mt. In porto insiste tra l'altro il cantiere navale "Nuovi Cantieri Apuania" che in passato ha realizzato navi traghetto-passeggeri con l.f.t. fino a 200 m.

Nel dicembre 2012 la Nuovi Cantieri Apuania Spa è stata rilevata dal gruppo Admiral Tecnomar.

18

### 3.2.2 Funzionale: Raccolta dei dati inerenti il demanio di competenza in termini di numero di concessionari, numero ed estensione delle concessioni, ecc.

#### **Porto della Spezia - Riepilogo concessioni demaniali anno 2017:**

I principali elementi strutturali che costituiscono il porto della Spezia sono:

- Area Commerciale (porto mercantile della Spezia)
- Terminal energetici: GNL Italia (rigassificatore di Panigaglia), Arcola Petrolifera (prodotti petroliferi), Enel SpA (carbone e prodotti petroliferi).
- Cantieristica navale: Fincantieri, Navalmare, Cantieri Picchiotti, Cantieri Navali della Spezia, Cantieri Baglietto, Cantieri Michelin, Slys Srl-Cantieri Riva, Cantieri San Lorenzo, Cantieri Valdetaro.
- Porticcioli per nautica da diporto: Porto Lotti, Porto Mirabello;

- Porticcioli per nautica sociale: Muggiano, Marina del Pagliari, Marina di Fossamastra, Marina del Canaletto, Assonautica, Marina di Cadimare, Marina del Fezzano, Marina delle Grazie.

All'interno del porto della Spezia i concessionari ex artt. 16 e 18 della L.84/94 e ss.mm. sono:

- Terminal LSCT SpA;
- Terminal del Golfo;
- Costa Crociere SpA;
- Qay Service Srl;
- Dock Service Srl;
- Contrepair Srl;
- Eagle Service Srl;
- Sepor SpA

Lo stato delle concessioni demaniali risulta, in maniera sintetica, dallo schema seguente che costituisce anche uno degli allegati formali dell'Autorità di Sistema portuale alla Relazione annuale 2017 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Concessioni demaniali anno 2017								
FUNZIONI E CATEGORIE	CONCESSIONI	AREE SCOPERTE	SPECCHI ACQUEI	IMPIANTI DI FACILE RIMOZIONE	IMPIANTI DI DIFFICILE RIMOZIONE		PERTINENZE	
	numero	mq	mq	mq	mq	mc	mq	mc
<b>COMMERCIALE</b>	<b>19</b>	<b>429.223,11</b>	<b>88,00</b>	<b>12.862,67</b>	<b>363,07</b>		<b>12.105,99</b>	<b>0</b>
Terminal operators	11	428.325,78	0,00	10.935,59	0,00		11.748,99	
Attività commerciali	6	16,00	88,00	501,92	363,07		357,00	
Magazzini portuali	2	881,33	0,00	1.425,16	0,00		0,00	
<b>SERVIZIO PASSEGGERI</b>	<b>12</b>	<b>26.708,46</b>	<b>1185,92</b>	<b>2.888,51</b>	<b>0,00</b>		<b>70,97</b>	
<b>INDUSTRIALE</b>	<b>19</b>	<b>245.792,09</b>	<b>149.189,06</b>	<b>22.640,91</b>	<b>27.398,63</b>		<b>41.205,17</b>	<b>0</b>
Attività industriali	2	26.556,81	0,00	0,00	2.047,00		0,00	
Depositi costieri	3	40.525,11	220,00	4.915,35	2.504,00		934,15	
Cantieristica	14	178.710,17	148.969,06	17.725,56	22.847,63		40.271,02	
<b>TURISTICA E DA DIPORTO</b>	<b>105</b>	<b>148.256,15</b>	<b>506.119,64</b>	<b>21.700,19</b>	<b>45.443,64</b>		<b>8.447,11</b>	<b>0</b>
Attività turistico ricreative	52	66.008,77	107.834,66	12.443,35	937,23		2.419,35	
Nautica da diporto	53	82.247,38	398.284,98	9.256,84	44.506,41		6.027,76	
<b>PESCHERECCIA</b>	<b>22</b>	<b>6.158,58</b>	<b>335.363,93</b>	<b>1.600,13</b>	<b>0,00</b>		<b>0,00</b>	
<b>INTERESSE GENERALE</b>	<b>40</b>	<b>17.461,65</b>	<b>3.636,15</b>	<b>14.624,30</b>	<b>2.785,99</b>		<b>171,00</b>	<b>0</b>
Servizi tecnico nautici	2	3.947,25	3.636,15	9.902,32	61,77		171,00	
Infrastrutture	38	13.514,40	0,00	4.721,98	2.724,22		0,00	
Imprese esecutrici di opere	0	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
<b>VARIE</b>	<b>33</b>	<b>20.087,06</b>	<b>22.105,00</b>	<b>1.959,52</b>	<b>657,20</b>		<b>595,79</b>	
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>250</b>	<b>893.687,10</b>	<b>1.017.687,70</b>	<b>78.276,23</b>	<b>76.648,53</b>	<b>0</b>	<b>62.596,03</b>	<b>0</b>



## **Il Porto di Marina di Carrara- Riepilogo concessioni demaniali anno 2017:**

I principali elementi strutturali che costituiscono il porto di Marina di Carrara sono:

- Area Commerciale;
- Nuovi Cantieri Apuania (attività cantieristica);
- Club Nautico (attività diportistica);
- Edifici ed infrastrutture (Autorità di Sistema Portuale, Porto di Carrara s.p.a., Capitaneria di Porto, Genio Civile OO.MM.);
- Viabilità (interna ed esterna, ferroviaria, stradale);
- Destinazioni d'uso della fascia litoranea limitrofa al porto (stabilimenti balneari per la zona di ponente, ricoveri di piccole imbarcazioni e campeggi per la zona di levante).

All'interno del porto di Marina di Carrara sono presenti i seguenti concessionari ex artt. 16 e 18 della L.84/94:

- Porto di Carrara SpA
- Grendi Trasport Marittimi
- Dario Perioli SpA

Il porto di Marina di Carrara è contraddistinto da due varchi doganali, il primo posto a ponente in corrispondenza della radice del molo di sopraflutto, il secondo invece prossimo alla radice del molo di sottoflutto. La recinzione delle aree portuali si sviluppa dal molo di sopraflutto sino alla foce del torrente Carrione. Oltre i luoghi posti all'interno della recinzione portuale sono di pertinenza dell'Autorità le seguenti aree esterne:

- tutto il V.le G. Da Verrazzano e parte di V.le C. Colombo dall'incrocio con Via Rinchiosa a ponente sino al Fosso Lavello a levante per uno sviluppo complessivo del "fronte mare" di 2100 m;
- il lido e la spiaggia posti a nord-ovest del varco doganale di ponente per un fronte mare di circa 125 m (con una superficie complessiva di circa 55.000 m<sup>2</sup> ed un perimetro di circa 1120 m);
- parte del contesto urbano retrostante il V.le C. Colombo ove in passato erano localizzati la dogana e lo snodo di manovra ferroviario allora necessario per le operazioni di carico e scarico del pontile Walton (Pineta prospiciente il Club Nautico).

Per quanto attiene più da vicino alla consistenza del demanio, la circoscrizione portuale di Marina di Carrara, si estende, come detto, da Via Rinchiosa, posta in prossimità della via di accesso al varco di ponente del porto, fino al fosso Lavello al confine con il comune di Massa e, verso monte, comprendendovi il Viale Colombo e il Viale da Verrazzano.

Lo stato delle concessioni demaniali risulta in maniera sintetica dallo schema seguente, che costituisce uno degli allegati formati dall'Autorità di Sistema portuale ed allegati alla Relazione annuale per il 2017 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Concessioni demaniali anno 2017

FUNZIONI E CATEGORIE	CONCESSIONI numero	CONCESSIONI (Aree scoperte) mq	SPECCHI ACQUEI mq	IMPIANTI DI FACILE RIMOZIONE mq	IMPIANTI DI DIFFICILE RIMOZIONE		PERTINENZE	
					mq	mc	mq	mc
<b>COMMERCIALE</b>	<b>20</b>	<b>183.730,49</b>	<b>1.213,00</b>	<b>4.185,07</b>	<b>2.052,37</b>	<b>0,00</b>	<b>9.989,14</b>	<b>0,00</b>
Terminal operators	2	176.235,83	0,00	354,90	2.052,37	0,00	8.115,84	0,00
Attività commerciali	18	7.494,66	1.213,00	3.830,17	0,00	0,00	1.873,30	0,00
Magazzini portuali	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>SERVIZIO PASSEGGERI</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>INDUSTRIALE</b>	<b>1</b>	<b>34.561,15</b>	<b>16.139,23</b>	<b>126,90</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>25.102,16</b>	<b>0,00</b>
Attività industriali	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Depositi costieri	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantieristica	1	34.561,15	16.139,23	126,90	0,00	0,00	25.102,16	0,00
<b>TURISTICA E DA DIPORTO</b>	<b>7</b>	<b>88.857,78</b>	<b>33.939,00</b>	<b>3.582,53</b>	<b>1.409,49</b>	<b>0,00</b>	<b>578,24</b>	<b>0,00</b>
Attività turistico ricreative	3	79.729,12	0,00	959,41	278,49	0,00	183,00	0,00
Nautica da diporto	4	9.128,66	33.939,00	2.623,12	1.131,00	0,00	395,24	0,00
<b>PESCHERECCIA</b>	<b>15</b>	<b>1.082,87</b>	<b>389,31</b>	<b>449,98</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>220,34</b>	<b>0,00</b>
<b>INTERESSE GENERALE</b>	<b>7</b>	<b>409,73</b>	<b>0,00</b>	<b>6.320,93</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>896,76</b>	<b>0,00</b>
Servizi tecnico nautici	2	163,90	0,00	1,00	0,00	0,00	154,50	0,00
Infrastrutture	3	2,70	0,00	6.310,45	0,00	0,00	22,40	0,00
Imprese esecutrici di opere	2	243,13	0,00	9,48	0,00	0,00	719,86	0,00
<b>VARIE</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>50</b>	<b>308.642,02</b>	<b>51.680,54</b>	<b>14.665,41</b>	<b>3.461,86</b>	<b>0,00</b>	<b>36.786,64</b>	<b>0,00</b>

### 3.2.3 Dei collegamenti con interporti e retroporti: capacità di smistamento inland, connessioni ferroviarie e viarie, connessioni immateriali

#### **Il Porto della Spezia:**

Le aree portuali della Spezia sono già ottimamente collegate con la viabilità autostradale attraverso un tunnel sotterraneo che consente ai mezzi pesanti l'accesso e l'uscita dai piazzali di banchina senza interferire con la viabilità urbana. L'accesso delle merci su gomma avviene, in particolare, attraverso un piazzale di sosta posto in località Stagnoni, a nord del porto, dove i mezzi possono sostare in attesa di espletamento delle pratiche doganali. Il parcheggio conta 110 stalli per mezzi pesanti e oggi consente il transito di quasi 50 mila mezzi ogni mese.

L'infrastruttura ferroviaria a servizio del porto consta di una Stazione Marittima interna alle aree portuali, connessa alla rete ferroviaria nazionale attraverso due binari dedicati, uno in direzione stazione di "La Spezia Migliarina" (linea La Spezia – Genova - Milano), l'altro in direzione stazione di "Vezzano Ligure" (linea La Spezia – Pisa – Prato e linea La Spezia – Parma).

Sempre all'interno del porto, l'impianto ferroviario è oggi caratterizzato da un fascio di 12 binari in parallelo (fascio Italia) destinato alla composizione dei convogli ferroviari di lunghezza limitata a 400÷450 mt da immettere in rete ed alla scomposizione dei convogli prima del loro trasferimento all'interno dei terminal di destino.



L'impianto attuale consente, comunque, il trasferimento via ferrovia di oltre il 30% delle merci in transito (c.a 350 mila TEUs/anno). L'impianto è, peraltro, oggetto oggi di un intervento molto importante volto all'ammodernamento ed al potenziamento impiantistico ed infrastrutturale dello stesso, con fasci ferroviari che, a regime, potranno consentire il trasferimento via ferrovia di circa 1,0 mln di TEUs/anno attraverso lunghezze utili dei nuovi binari variabili da 550 a 750 metri. Le dotazioni impiantistiche a servizio del porto sono, infine, caratterizzate da elevata produttività ed efficienza: in banchina si trovano 12 gru STS (*ship to shore*) del tipo post Panamax, 10 gru

semoventi tipo Gottwald di portate variabili da 100 a 300 tonnellate, 6 gru transtainer, 12 RTG di piazzale, oltre 40 constaker, 60 ralle e oltre 80 carrelli elevatori di diversa portata e capacità.

Il porto della Spezia risulta, infine, dotato di un port community system e di una rete telematica interna, indipendente ed interamente dedicata all'interscambio dati tra Enti e Società per una completa informatizzazione di tutti i processi.

In considerazione delle precise indicazioni formulate dall'Europa circa la necessità che la logistica delle merci segua precisi "corridoi" preferenziali sui quali concentrare le risorse di investimento, ma anche per consentire lo sviluppo dei porti senza ulteriori infrastrutturazioni a mare, occorre puntare con decisione allo sviluppo portuale lungo la filiera delle merci. In tale direzione si sono indirizzati i principali investimenti a La Spezia, laddove il retroporto di Santo Stefano di Magra rappresenta il naturale sviluppo del porto mercantile lungo la filiera inland: posta a circa 8 Km dal porto della Spezia, l'area industriale del Comune di Santo Stefano di Magra ha da sempre svolto un importante ruolo di appoggio alle infrastrutture portuali, anche attraverso la costituzione di consorzi e di società che sul traffico merci hanno costruito il loro business, soprattutto rivolto a servizi distributivi per tutta la valle del Fiume Magra. A seguito anche di accordi sottoscritti con RFI, l'AdSP ha potuto e potrà investire direttamente in aree del comprensorio.

Il porto della Spezia si è guadagnato in questi anni una posizione di tutto rispetto in ambito europeo e ciò grazie alla collocazione geografica ed alle performances operative, con l'inserimento tra i porti *Core* del corridoio prioritario Scandinavia – Mediterraneo previsto nella nuova regolamentazione delle reti TEN-T (Regolamenti UE 1315 - 1316).

### **Il Porto di Marina di Carrara:**

Il porto di Marina di Carrara rappresenta il principale centro intermodale, di importazione ed esportazione di materiali lapidei naturali, principalmente graniti e marmi; inoltre il porto di Marina di Carrara è uno dei terminali naturali del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero ed è inserito nel Master Plan nazionale delle "Autostrade del Mare".

La rilevante posizione geografica del porto, favorita anche da un collegamento diretto con il Corridoio Tirrenico (itinerario europeo E80 che corre lungo la fascia tirrenica da Genova a Reggio Calabria), sistema plurimodale composto da più infrastrutture di comunicazione e di trasporto

(dalla gomma al ferro), inserisce perfettamente l'area portuale di Marina di Carrara nel T.E.N. (Trans European Network), cioè nelle reti di trasporto trans europee.

Si riportano in sintesi, le caratteristiche del porto di Marina di Carrara, secondo il Master Plan "La rete dei porti Toscani" allegati al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana:

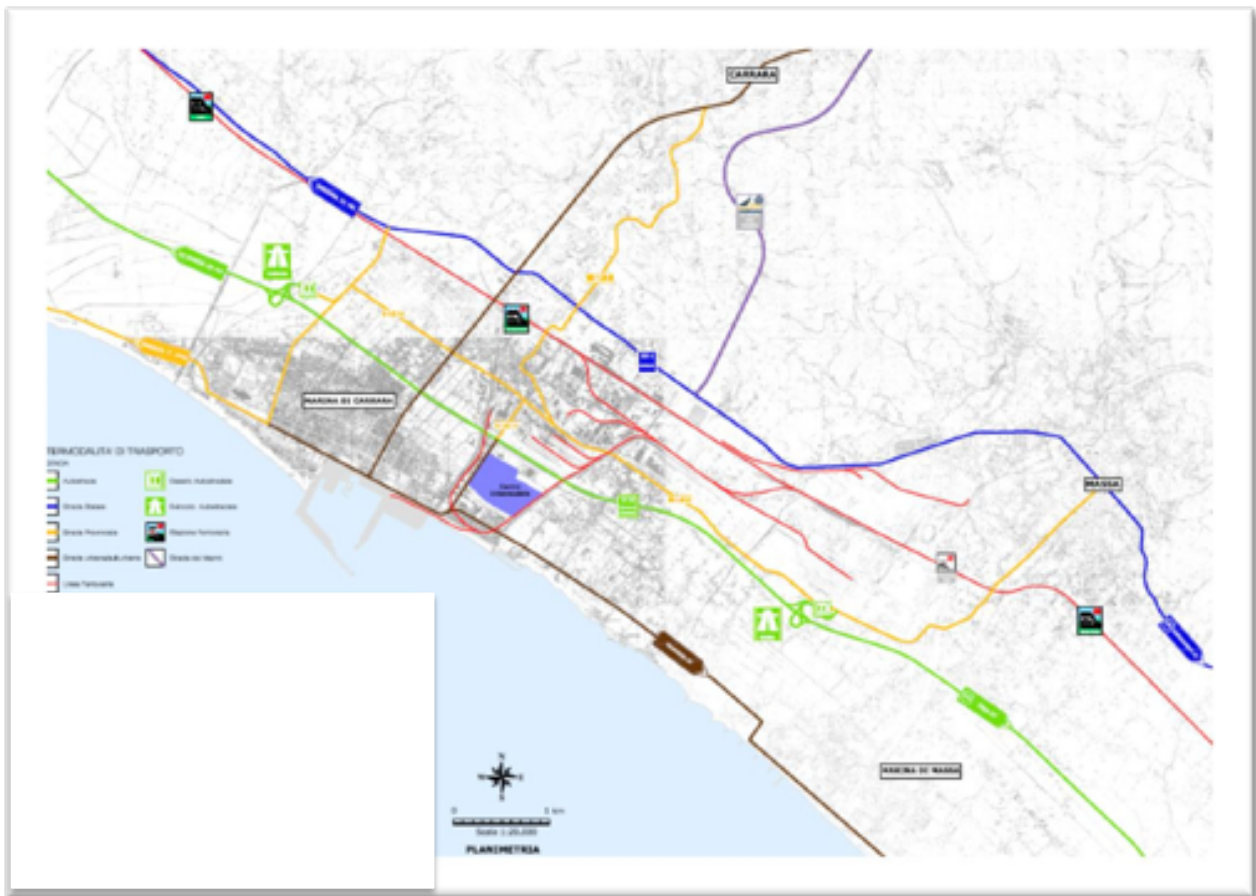
*"Marina di Carrara è specializzata nell'import/export di merci non containerizzate, in particolare marmi e graniti, soprattutto in import. Anche essa è in un contesto turistico forte che, come Piombino, richiederebbe uno snello flusso dei veicoli e delle merci legate al porto."*

La principale infrastruttura di trasporto che afferisce all'area portuale è rappresentata dal Viale Giovanni da Verrazzano, che è l'asse stradale che collega il porto al tessuto urbano limitrofo ed ai principali assi autostradali della regione Toscana. Il porto si trova vicino ai nodi di accesso del corridoio tirrenico, ed in particolare a:

- 5 km dal casello autostradale di Massa (Autostrada Azzurra - A12);
- 2 km dal casello autostradale di Carrara (Autostrada Azzurra - A12);
- 3 km dalla stazione ferroviaria di Carrara Avenza;
- 3 km dalla stazione merci di Massa Zona Industriale;
- 18 km dall'innesto con l'autostrada della Cisa (A15);
- 20 km dal raccordo di Santo Stefano Magra.

Inoltre è rilevante la "Strada dei Marmi", nuova arteria stradale che ha il compito di collegare direttamente i luoghi di estrazione e di lavorazione del marmo di Carrara, in modo tale da evitare il passaggio dei mezzi pesanti lungo i centri abitati, diminuendo sensibilmente l'impatto del settore trasporto su gomma.





Il porto di marina di Carrara è anche collegato alla rete ferroviaria nazionale attraverso una linea ferroviaria interna all'area portuale, composta da due binari ferroviari, che si sviluppa in senso parallelo alla recinzione portuale lungo il lato verso monte del piazzale Città di Massa. Sono di prossimo avvio i lavori che riguardano il potenziamento della suddetta linea mediante un fascio di binari ferroviari che, raccordandosi alla linea ferroviaria esistente nel porto, arriva fino alla testata della banchina Fiorillo. In seguito a tale potenziamento è previsto un incremento del numero dei treni, in considerazione della eliminazione, dalla catena del trasporto, della modalità su gomma tra quella marittima e quella ferroviaria, con evidenti vantaggi anche ambientali.

La Zona Industriale Apuana, della superficie di 800 ettari circa, si estende dal territorio che sta a tergo dell'area tra il Carrione e il Lavello, sale verso monte e giunge fino alla periferia dell'abitato della città di Massa. La Zona Industriale Apuana accoglie sia la grande che la media e piccola impresa dei settori della meccanica, del lapideo e della nautica.





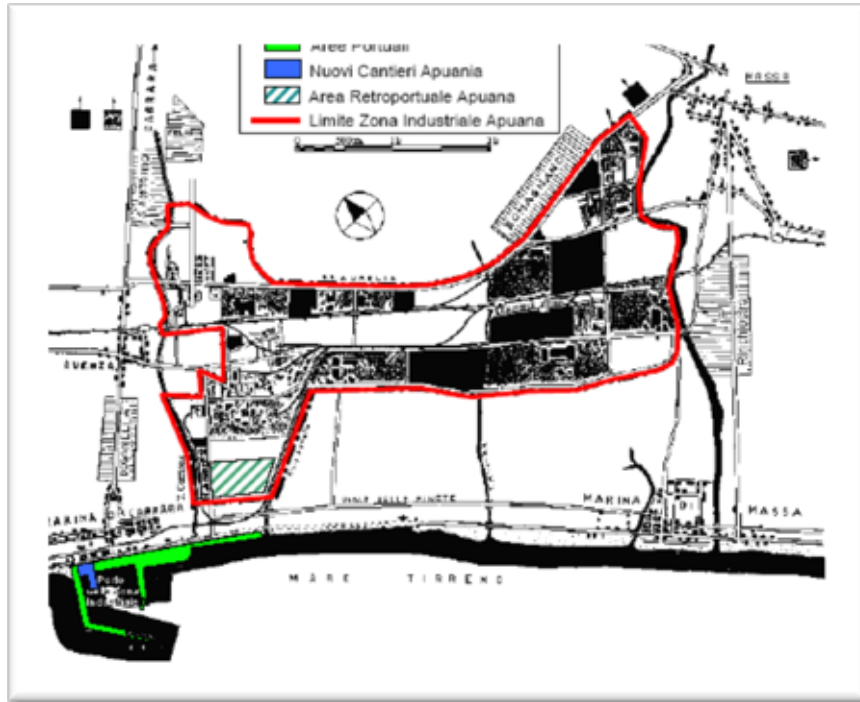
All'interno della Z.I.A ricade inoltre l'AREA RETROPORTUALE APUANA. L'importanza di quest'area è fondamentale per la sosta e la distribuzione delle merci in ingresso nell'area portuale per l'imbarco ed in uscita dallo scalo commerciale. Essa costituisce il Centro Intermodale Retroportuale del porto di Marina di Carrara, tramite il quale vengono avviate per le destinazioni interne merci di provenienza estera e vengono ricevute per l'imbarco con destinazione estera.

Tale struttura ha le seguenti caratteristiche:

- È distante 500 metri dal mare;
- Ha una superficie di 200.000 mq;
- Dispone di magazzini coperti ed uffici;
- Dispone di due binari ferroviari raccordati con la linea ferroviaria tirrenica.

In seguito al progetto di sviluppo industriale attuato dallo stabilimento di Massa della Società "Nuovo Pignone", facente parte del Gruppo General Electric (GE Oil&Gas), il centro intermodale dell'area retroportuale di Marina di Carrara è interessato dal montaggio e assemblaggio di manufatti, denominati "Project Cargo", di particolare complessità tecnica e dimensioni significative (lunghezza variabile da 45 m a 60 m, larghezza variabile da 22 a 25 m, altezza di 20 m circa). Tale scelta è dipesa principalmente dalla vicinanza che lo stabilimento della "Nuovo

Pignone” ha rispetto al porto di Marina di Carrara, che costituisce il punto di imbarco principale di tali manufatti e perciò ben si capisce quale ruolo significativo abbia assunto l’aspetto infrastrutturale portuale nelle scelte del Gruppo GE che ha investito circa 40 milioni di euro a Carrara.





Attualmente la Società ha a propria disposizione sul territorio:

- una prima area, che è sita nel Comune di Massa e che già ospita lo stabilimento di produzione;
- una seconda area, che è ubicata in notevole prossimità dello scalo portuale di Marina di Carrara (denominata “Avenza Yard”) e che è già impiegata per l’assemblaggio dei manufatti destinati alla spedizione via mare.

Le attività svolte dal “Nuovo Pignone” hanno consentito lo sviluppo di un interessante polo della meccanica industriale di alta qualità tecnologica. Ad oggi sono già stati realizzati nello Yard di Avenza e imbarcati dal porto di Marina di Carrara i seguenti Project Cargo: GORGON (5 moduli 2.300 t ciascuno), ZADCO (6 moduli da 1.800 t ciascuno), TENGIZ (3.200 t complessivamente per 4 moduli). La sola commessa GORGON ha un valore di 1,8 miliardi di dollari.

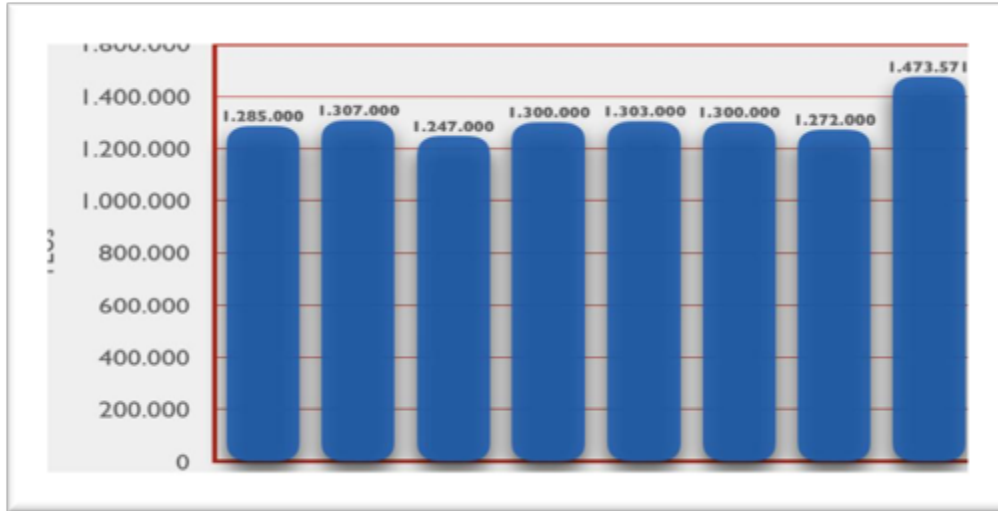
#### 3.2.4 Dei traffici: dati statistici in termini di traffico merci (tonnellate/anno, TEUs/anno, ecc.) con indici di utilizzazione delle strutture di banchina;

##### **Il Porto della Spezia:**

Le infrastrutture e le dotazioni impiantistiche di cui detto sopra hanno consentito e consentono traffici importanti attraverso il nodo portuale della Spezia: anche se la crisi economica degli ultimi anni ha prodotto rilevanti effetti sui mercati globali, riscontrabili anche nella flessione degli scambi commerciali internazionali, il porto della Spezia nel 2017 ha toccato un record storico, mai raggiunto prima, con oltre 1.473.000 TEUs movimentati. Le tonnellate complessive sono ammontate a 16 milioni. Un volume di traffico considerevole che permette allo scalo di detenere saldamente il secondo posto in Italia come porto di destinazione finale nelle merci containerizzate con una quota pari al 20% del mercato Italia.

Il trend riscontrato nei primi 6 mesi del 2018, con oltre 722mila TEU movimentati (+1,2%), conferma il ruolo primario del porto spezzino nel panorama Mediterraneo e nazionale. Nei mercati esteri serviti troviamo in ordine di importanza l’interscambio con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania. I principali mercati inland di riferimento sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato totale del porto spezzino.

## LA SPEZIA - TRAFFICO CONTENITORI

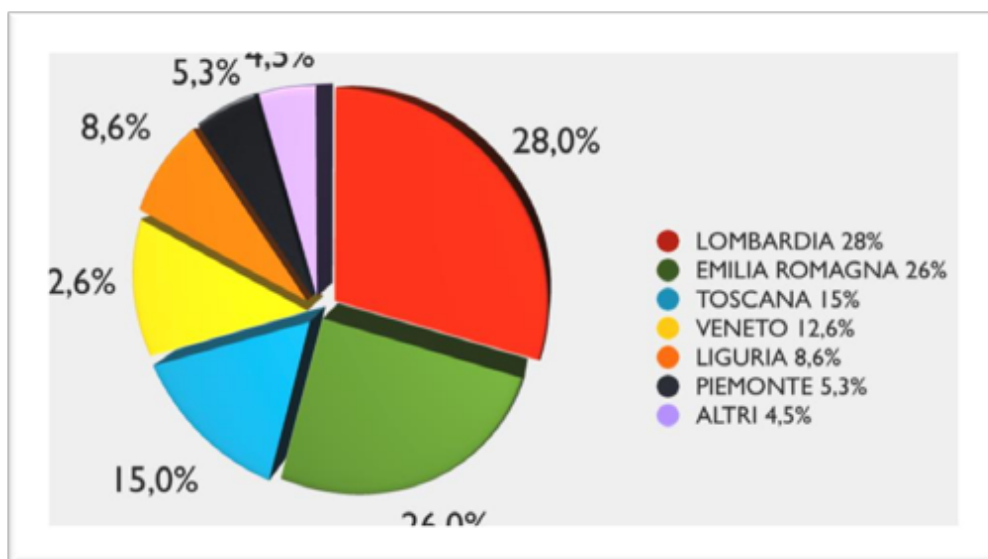


Dal 2013, con il completamento dei lavori di ampliamento del molo Garibaldi, il porto spezzino è riuscito a soddisfare anche una crescente domanda di traffico passeggeri da parte di società armatoriali operanti nel settore come Costa Crociere, Royal Caribbean, Msc, TUI, etc...

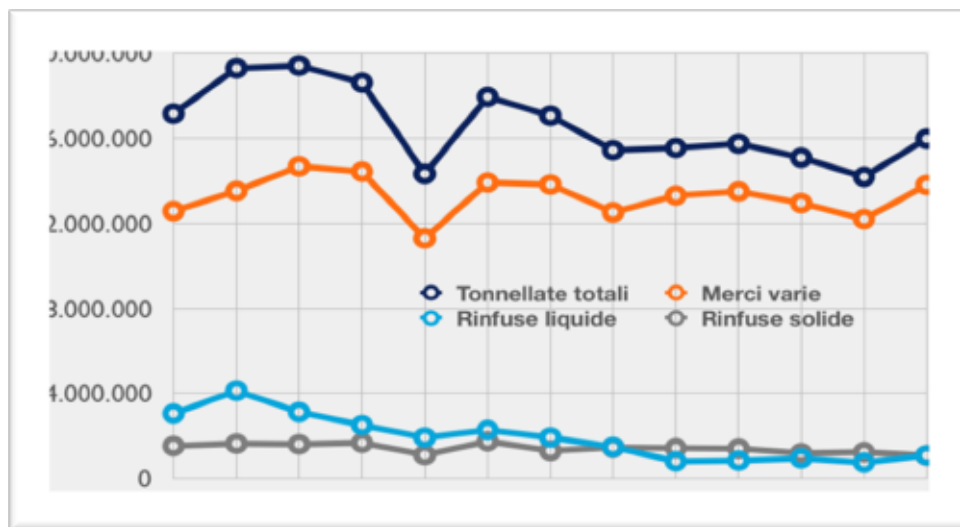
Ne sono scaturite nuove opportunità di lavoro e un numero di passeggeri che in pochi anni è passato dai 213 mila del 2013 agli oltre 600 mila del 2015 per poi attestarsi intorno alle 500mila unità negli ultimi anni. Le prospettive future stimano comunque in oltre 700mila passeggeri annui il mercato crocieristico alla Spezia.

29

## LA SPEZIA – ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCANTILE



## LA SPEZIA – MERCATI INLAND CONTENITORI



Il quadro complessivo indica come il Porto della Spezia abbia, già in passato, avuto il merito di puntare decisamente all'efficientamento delle aree a disposizione, con un indice di sfruttamento che, per i piazzali dedicati al traffico di merci containerizzate, si attesta oggi attorno ai 4 TEUs/mq/anno.

Le ragioni del ruolo di primaria importanza che il porto spezzino è riuscito a guadagnarsi nel panorama nazionale vanno, dunque, ricercate nel massimo utilizzo della logistica di piazzale, ma anche nell'aver puntato all'intermodalità del trasporto merci da e verso i mercanti inland.

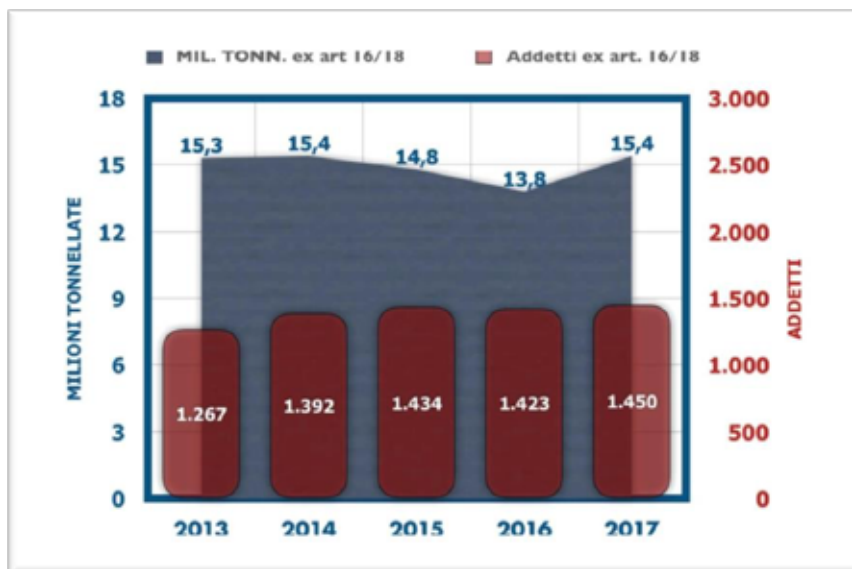
Altro punto di forza dello scalo ligure è rappresentato dallo studio e dall'adozione, in tempi sempre anticipati rispetto ad altre realtà, di infrastrutture immateriali che hanno progressivamente implementato e velocizzato le modalità di espletamento delle pratiche di sdoganamento delle merci in import/export.

Dal punto di vista occupazionale, l'incidenza dell'attività portuale nell'ambito territoriale di influenza è determinata, nel 2017, da oltre otto mila addetti, di cui 2.500 circa impegnati direttamente od indirettamente in attività portuali.

Le previsioni future, basate soprattutto sulle previsioni di completamento delle opere previste dal PRP vigente, saranno invece sviluppate nei paragrafi seguenti.

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
<b>A</b>	<b>Rinfuse liquide,</b> di cui:	<b>1.090.786</b>	<b>1.054.257</b>	<b>36.529</b>
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	383.911	347.382	36.529
a3	gas	443.737	443.737	0
a4	altre rinfuse liquide	263.138	263.138	0
<b>B</b>	<b>Rinfuse solide,</b> di cui:	<b>1.080.269</b>	<b>1.000.537</b>	<b>79.732</b>
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	906.175	906.175	0
b4	minerali	79.082	49.320	29.762
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	95.012	45.042	49.970
<b>C=A+B</b>	<b>Totale merci alla rinfusa</b>	<b>2.171.055</b>	<b>2.054.794</b>	<b>116.261</b>
<b>D</b>	<b>Merci varie in colli,</b> di cui:	<b>13.809.286</b>	<b>4.672.764</b>	<b>9.136.522</b>
d1	contenitori	13.713.293	4.631.645	9.081.448
d2	ro-ro	0	0	0
d3	altro	95.993	40.919	55.074
<b>E=C+D</b>	<b>Tonnellaggio totale merci movimentate</b>	<b>15.980.341</b>	<b>6.727.558</b>	<b>9.252.783</b>
<b>F</b>	<b>N° navi</b>	<b>3.158</b>	<b>1.574</b>	<b>1.584</b>
<b>G</b>	<b>N° passeggeri</b>	<b>454.954</b>	<b>450.916</b>	<b>4.038</b>
g1	di linea		<b>0</b>	<b>0</b>
g2	crocieristi	<b>454.954</b>	<b>450.916</b>	<b>4.038</b>
<b>H</b>	<b>N° contenitori T.E.U. movimentati</b> di cui:	<b>1.473.571</b>	<b>731.076</b>	<b>742.495</b>
h1	pieni	1.076.773	390.026	686.747
h2	vuoti	396.798	341.050	55.748
<b>L</b>	<b>N° contenitori movimentati</b> di cui:	<b>972.325</b>	<b>424.770</b>	<b>427.219</b>
l1	pieni	721.125	262.601	458.524
l2	vuoti	251.200	218.721	32.929

### LA SPEZIA – OCCUPAZIONE PORTUALE EX ART. 16/18



### **Il Porto di Marina di Carrara:**

Il livello dei traffici portuali di Marina di Carrara ha conosciuto nel 2017 un miglioramento rispetto all'anno precedente. Infatti, le movimentazioni a banchina, da parte dei due operatori Porto di Carrara s.p.a. e Grendi Trasporti Marittimi S.p.A., hanno visto un incremento del 20,7% per un totale di 2.279.725 tonnellate, di cui 889.890 in import e 1.389.835 in export. La tipologia di traffico è costituita da rinfuse solide (per 529.900 tonnellate) e merci varie (per 1.749.825 tonnellate). Tra queste ultime occupano una posizione importante i containers e i ro-ro movimentati da Grendi TM. Anche il traffico passeggeri ha mostrato nel corso del 2017 segnali incoraggianti sulle potenzialità del porto di Marina di Carrara in questo settore: sebbene manchino strutture dedicate, all'interno di un porto vocato per tradizione al lapideo e alle merci varie date le cave e la zona industriale apuana, sono stati registrati 17.810 crocieristi in transito con un incremento del 13,7% rispetto al 2016.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei traffici marittimi, i principali settori sono:

- lapideo;
- siderurgico.

Altri settori di traffico significativi sono:

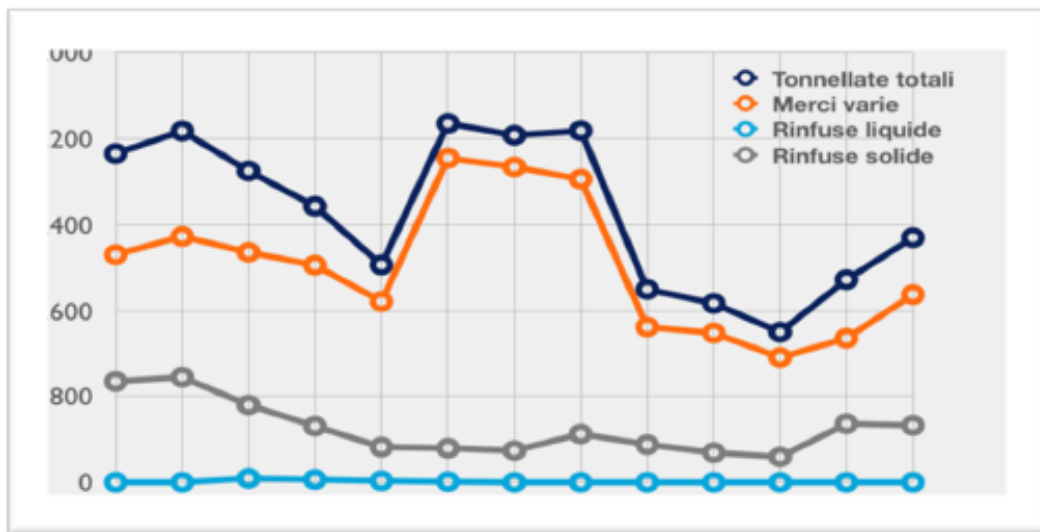
- rinfuse solide;
- general cargo.

Per quanto riguarda il settore lapideo, il volume di merci da movimentare è stato costituito per moltissimo tempo da marmo in esportazione e da granito in importazione, ambedue in blocchi.

In particolare i blocchi di granito venivano trasportati via mare fino a Marina di Carrara dai paesi di estrazione, per lo più India, Brasile e Sud Africa; qui venivano segati e lavorati e poi rispediti per la destinazione finale. Oggi, poiché tecnologie e professionalità sono state acquisite anche dai paesi estrattori, si riduce il presupposto per la spedizione a Marina di Carrara del granito e, pertanto, ha comportato l'attuale flessione di tale traffico.

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
<b>A</b>	<b>Rinfuse liquide, di cui:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	0	0	0
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	0	0	0
<b>B</b>	<b>Rinfuse solide, di cui:</b>	<b>529.900</b>	<b>72.580</b>	<b>457.320</b>
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	0	0	0
b4	minerali	511.759	54.439	457.320
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	18.141	18.141	0
<b>C=A+B</b>	<b>Totale merci alla rinfusa</b>	<b>529.000</b>	<b>72.580</b>	<b>457.320</b>
<b>D</b>	<b>Merci varie in colli, di cui:</b>	<b>1.749.825</b>	<b>817.310</b>	<b>932.515</b>
d1	contenitori	715.410	260.831	454.579
d2	ro-ro	476.940	173.887	303.053
d3	altro	557.475	382.592	174.883
<b>E=C+D</b>	<b>Tonnellaggio totale merci movimentate</b>	<b>2.279.725</b>	<b>889.890</b>	<b>1.389.835</b>
<b>F</b>	<b>N° navi</b>	<b>604</b>	<b>302</b>	<b>302</b>
<b>G</b>	<b>N° passeggeri</b>	<b>17.810</b>	<b>17.810</b>	<b>0</b>
g1	di linea	0	0	0
g2	crocieristi	17.810	17.810	0
<b>H</b>	<b>N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:</b>	<b>52.452</b>	<b>25.812</b>	<b>26.640</b>
h1	pieni	34.444	8.418	26.026
h2	vuoti	18.008	17.394	614
<b>L</b>	<b>N° contenitori movimentati di cui:</b>	<b>52.452</b>	<b>25.812</b>	<b>26.640</b>
l1	pieni	34.444	8.418	26.026
l2	vuoti	18.008	17.394	614

### MARINA DI CARRARA – ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCANTILE



Il porto di Marina di Carrara è tradizionalmente legato alla movimentazione del lapideo, sorgendo a valle dei bacini marmiferi posti alle spalle di Carrara. L'alta specializzazione delle maestranze locali nella lavorazione del marmo ha fatto sì che oltre ad un traffico di marmo in uscita vi fosse un traffico di granito in entrata. Infatti, quest'ultimo materiale estratto in altre aree geografiche (per citarne alcuni, Scandinavia, Sudafrica, Brasile, India e Sardegna) fosse importato in blocchi e lavorato in loco per essere poi rispedito. Tale tipologia di traffico ha tuttavia subito un forte rallentamento alcuni anni fa, in occasione della delocalizzazione della lavorazione.

Il traffico siderurgico riguarda prodotti semilavorati.

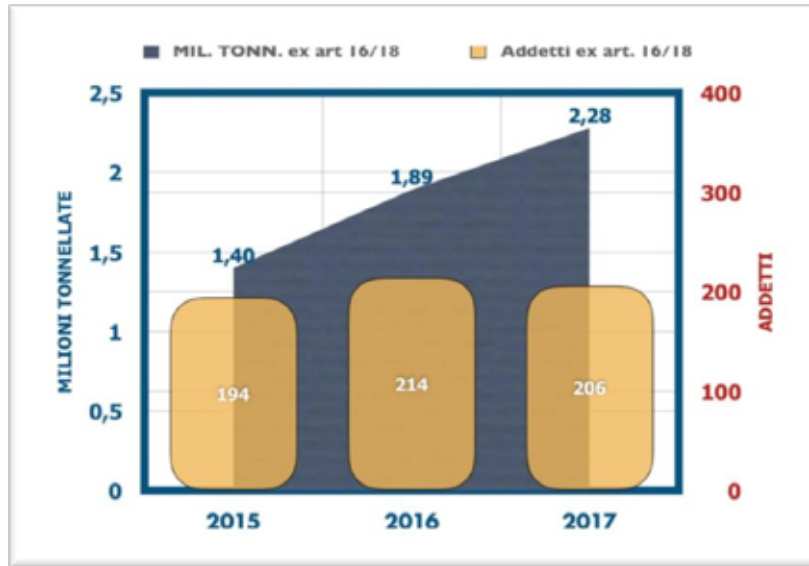
Per quanto riguarda le rinfuse solide e il traffico general cargo questi costituiscono una buona aliquota dei traffici relativi al porto commerciale sia in ingresso che in uscita.

Il porto di Marina di Carrara ha recuperato parte dei volumi con importanti traffici, primo fra i quali è quello legato alla produzione dei grossi manufatti da parte di GE Oil & Gas. Si tratta, come noto, del leader mondiale nella fornitura di tecnologie avanzate e servizi per tutti i segmenti dell'industria del gas e del petrolio, dall'estrazione al trasporto, fino all'utilizzo finale. La produzione si colloca al livello di eccellenza mondiale per turbine a gas, compressori e pompe, con clienti in tutto il mondo, tra i quali spiccano BP, Chevron, Eni, Shell, Total.

A livello locale si tratta della più grande realtà, che opera sul territorio con la società del gruppo Nuova Pignone SPA. L'area occupata dall'industria è non lontana e sufficientemente collegata alla struttura portuale.

Il riferimento permette di richiamare l'importanza della Zona Industriale Apuana, della superficie di 800 ettari circa, la quale si estende dal territorio che sta a tergo dell'area tra il Carrione e il Lavello, sale verso monte e giunge fino alla periferia dell'abitato della città di Massa. La zona industriale apuana accoglie sia la grande che la media che la piccola impresa dei settori della meccanica, del lapideo e della nautica. Le previsioni indicano quali settori che avranno maggiore sviluppo nei prossimi anni saranno l'indotto che del Nuovo Pignone e la nautica, che graviteranno direttamente sullo scalo portuale.

## MARINA DI CARRARA – OCCUPAZIONE PORTUALE EX ART. 16/18



Tornando in particolare alla Società Nuovo Pignone SPA essa ha stabilito nel territorio un importante insediamento, in conseguenza della vicinanza che lo stabilimento ha rispetto al porto e perciò ben si capisce quale ruolo significativo abbia assunto l'aspetto infrastrutturale nelle scelte stesse della società. Attualmente la Società ha a propria disposizione sul territorio una prima area, che è sita nel Comune di Massa e che già ospita lo stabilimento di produzione; ed una seconda area, che è ubicata in prossimità dello scalo portuale e che è già impiegata per l'assemblaggio dei manufatti destinati alla spedizione via mare.

Per quanto riguarda la nautica, ad un tessuto di piccole e medie imprese di produzione di yachts si aggiunge all'interno del bacino portuale lo stabilimento in concessione alla Società Nuovi Cantieri Apuania SPA. La società opera direttamente in porto nel settore della costruzione di mega yacht e del refitting. Sta conoscendo una crescente domanda proprio in quest'ultimo settore (refit), dove registra crescenti richieste di lavori, che l'hanno sospinta a chiedere ulteriori spazi rispetto a quelli interno al plesso del cantiere navale.

Anche per Marina di Carrara, le previsioni di traffico stimate per gli anni a venire, saranno sviluppate nel paragrafo specifico dedicato.



### 3.2.5 Stato di attuazione e obiettivi degli attuali PRP di La Spezia e Marina di Carrara.

#### **Il Porto Mercantile della Spezia:**

Con Deliberazione n.45 del 19/12/2006 il Consiglio Regionale della Liguria approvava, i sensi dell'Art. 5 della Legge n. 84/94 e dell'Art. 1 della Legge Regionale n. 9/03, il Piano Regolatore Portuale del Porto della Spezia con le prescrizioni, le precisazioni e le riserve all'uso indicate nel voto del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio n.44 del 10/10/2006.

Successivamente il Comitato Portuale, con delibera n. 24/2010 del 03/11/2010, ha approvato il PRP integrato con il recepimento delle prescrizioni regionali e le relative norme di attuazione. L'approvazione del Comitato Portuale è stata trasmessa alla Regione Liguria con nota AP del 15/11/2010 prot. 10520 e la Regione Liguria, con nota in data 23/12/2010 prot. PG/2010/178406, ne ha preso definitivamente atto.



PRP della Spezia – funzioni esistenti

Il PRP vigente prevede ampliamenti per 140 mila metri quadrati, nuove infrastrutturazioni stradali e, soprattutto, nuovi impianti ferroviari per consentire il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano. Il nuovo assetto consentirà movimentazioni per oltre 2 Mln di TEUs, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia, già ben oltre gli obiettivi di politica dei trasporti dell'Unione europea per i prossimi 15 anni. In dettaglio le opere previste dal Piano possono essere di seguito sintetizzate:

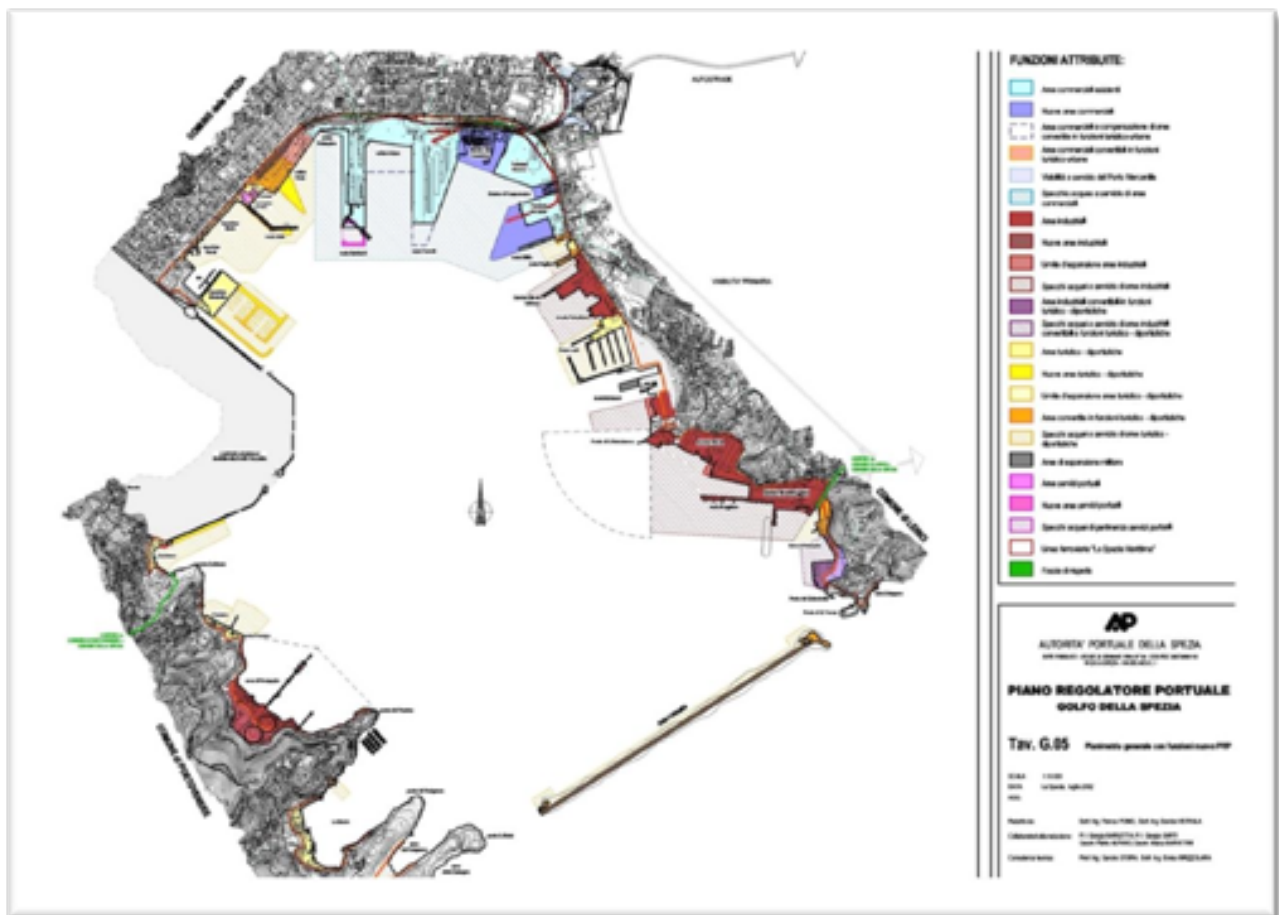
- Completamento del terminal Ravano alla Marina del Canaletto (50 mila mq);
- Nuova banchina di Fossamastra (10 mila mq);
- Ampliamento del terminal del Golfo (80 mila mq);
- Nuova stazione ferroviaria de "La Spezia Marittima" e riorganizzazione binari;
- Collegamento stradale del varco Stagnoni con i terminal del levante;
- Nuovo waterfront della Spezia con stazione crocieristica di calata Paita;
- Implementazione della fascia di rispetto tra porto e città;
- Bonifiche e dragaggi dei bacini portuali e del canale di accesso al porto.

Il PRP prevede inoltre interventi rivolti a ridurre le interferenze tra attività commerciali e diportistiche oggi ancora presenti all'interno del terzo bacino portuale, ciò attraverso il trasferimento di attività legate alla nautica sociale all'esterno degli specchi acquei interessati dal porto mercantile, in parte al nuovo Porto Mirabello ma, soprattutto, presso le nuove strutture previste sul molo Pagliari.

Prevede anche interventi per migliorare la compatibilità ambientale del porto, rivolti soprattutto alla riduzione degli impatti negativi dell'attività mercantile verso i quartieri residenziali limitrofi (cold ironing, mobilità elettrica, produzione di energia da fonti rinnovabili, ecc.).

In concomitanza con la realizzazione delle nuove strutture mercantili dovrà, dunque, darsi attuazione alla realizzazione completa della fascia di rispetto posta al confine tra il porto mercantile e la città: ciò mediante una zona a verde che, oltre ad allontanare le zone operative dai quartieri residenziali, potrà fungere da vera e propria barriera a polveri e rumori, oltre a creare spazi utili per servizi ed attività ricreative. Molte opere sono già state realizzate, come la pista ciclabile in aree precedentemente occupate dalla ferrovia ed in ultimo, nel 2013, il nuovo ponte pedonale che funge da collegamento tra quartieri del Levante e centro cittadino.

Nel 2014 l’Autorità portuale ha completato la progettazione definitiva della barriera fonoassorbente bidirezionale posta sul confine porto-città, che agisce sulla fonte stessa dei rumori, opera quest’ultima di estrema importanza nella definizione di interventi migliorativi del rapporto con la città e fortemente richiesta dalle locali associazioni ambientaliste e di cittadini ed oggi in fase di realizzazione. Il Porto Mercantile subirà, inoltre, una trasformazione sostanziale nelle strutture del primo bacino “storico”, concretizzando la più vasta diversificazione delle sue attività di ogni tempo.



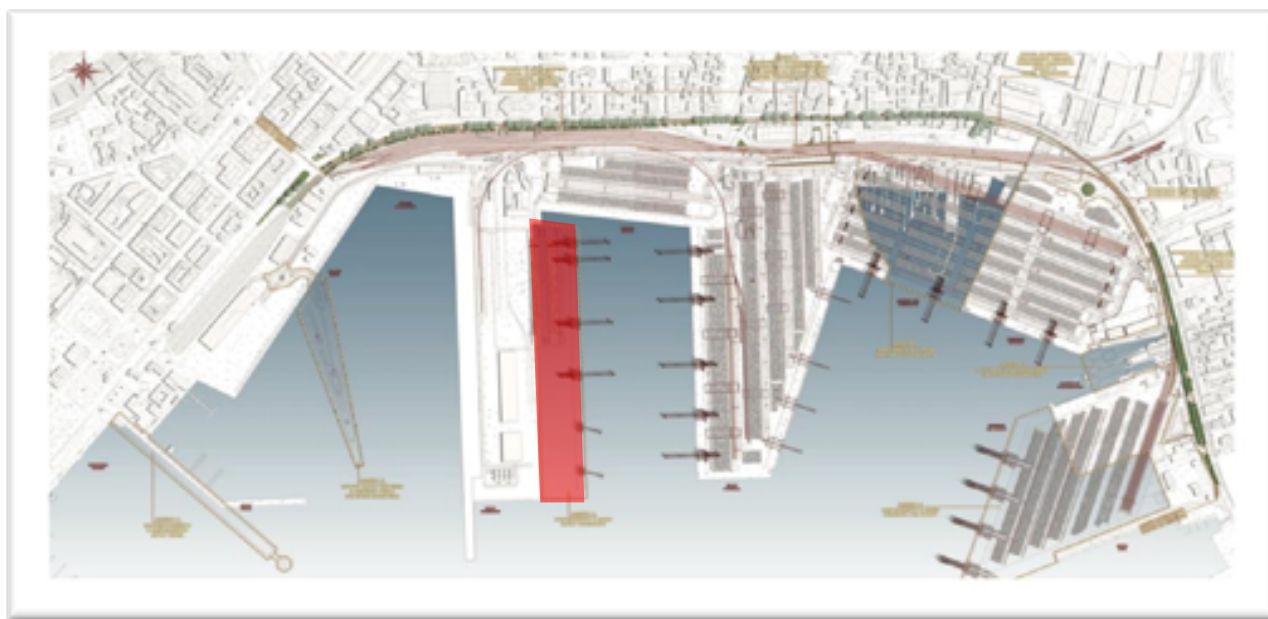
*PRP della Spezia – funzioni in progetto*

Il varco San Cipriano diverrà il nuovo limite ovest dell’area mercantile e calata Paita potrà essere interessata dai lavori di realizzazione della Stazione Marittima per navi da crociera della Spezia e, più in generale, per la riqualificazione dell’intero waterfront cittadino.

In data 10/12/2014, con parere n.54/2014, il CSLPP ha classificato quale adeguamento tecnico funzionale del PRP vigente le opere di ampliamento del lato di levante del molo Garibaldi. Il

relativo progetto è stato anche approvato sotto il profilo urbanistico, paesaggistico ed ambientale in data 28/04/2015 con Decreto Regionale n.1049 in pari data.

In considerazione delle prescrizioni contenute nel decreto del Ministero dell'Ambiente del 11 aprile 2006, l'Autorità Portuale della Spezia ha avanzato richiesta di verifica di ottemperanza e di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D. lgs 152/2006, di tutte le principali opere infrastrutturali previste negli ambiti nn.5 e 6 e di inter-ambito del PRP. In data 17/12/2015 la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali decretava l'esclusione dalla procedura di VIA del progetto del Porto della Spezia per le opere relative all'ambito 6 e di inter-ambito, con alcune prescrizioni, mentre per l'ambito 5 dovrà essere reiterata l'istanza di assoggettabilità a VIA dopo il parere del Consiglio Superiore dei LL.PP.



*Ampliamento molo Garibaldi – ATF del PRP vigente*

Tra questi, il nuovo molo a servizio dell'attività crocieristica che il PRP prevede a ridosso di Calata Paita, nel primo bacino portuale. Con voto n.71bis/2016 il CSLPP ha classificato quale adeguamento tecnico funzionale del PRP vigente anche le opere afferenti il nuovo molo crociere nel primo bacino portuale (ambito 5). Il relativo progetto è oggi nuovamente all'attenzione del Ministero dell'Ambiente ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA.

Le principali opere di ampliamento infrastrutturale previste dal PRP, quali il completamento del terminal Ravano alla Marina del Canaletto e la nuova banchina di Fossamastra (Intesa Stato-Regione n.2269/1028 del 6/4/2016; intervento già oggetto di gara d'appalto integrato e di cui è

in corso la progettazione esecutiva), sono cronologicamente vincolate ad una serie di opere propedeutiche alla loro effettiva realizzabilità: dette opere, infatti, insistono in specchi acquei del terzo bacino portuale oggi utilizzati per attività artigianali, per lo più legate alla nautica da diporto ed alla nautica sociale. Il trasferimento in aree esterne al bacino portuale, previsto dal PRP nelle nuove strutture del molo Pagliari, consentirà di liberare gli spazi necessari per il completamento del terzo bacino a fini mercantili. Dette opere risultano già in fase di realizzazione, come meglio dettagliato nel paragrafo che segue.

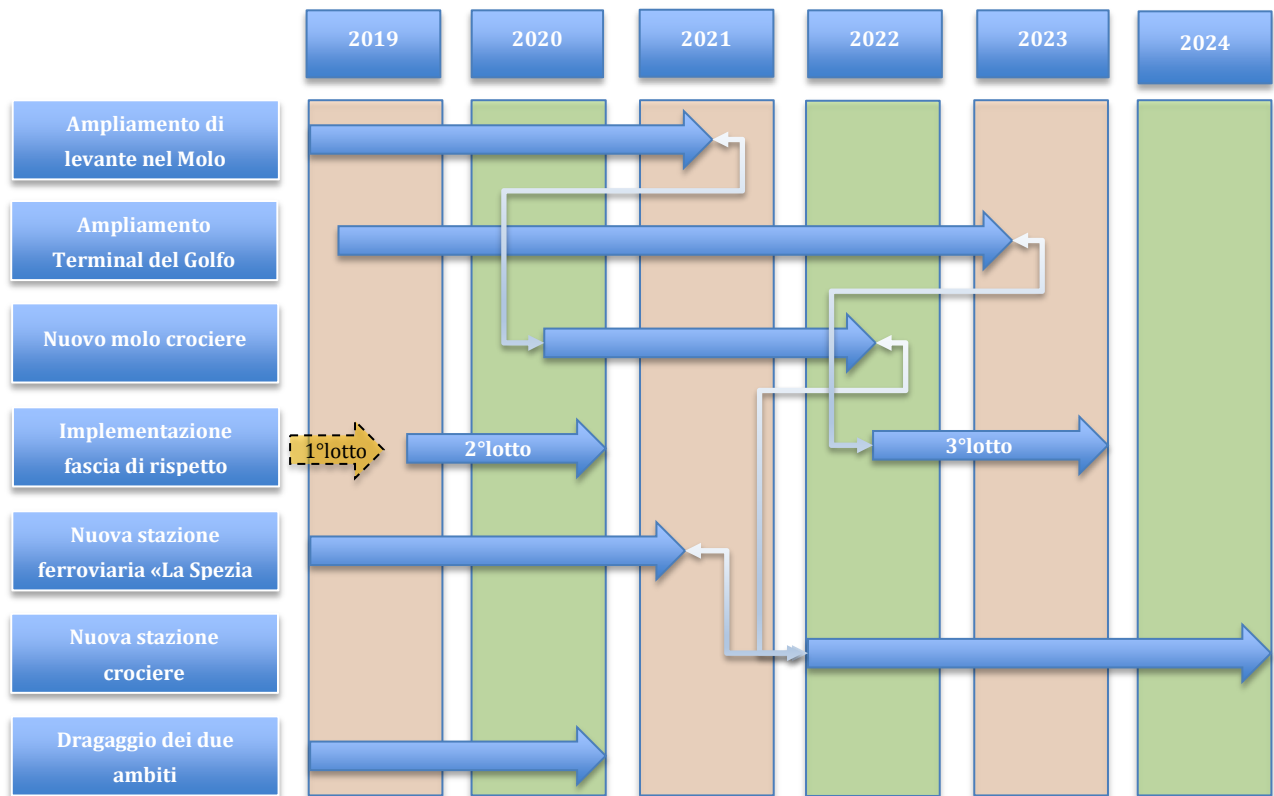
Ciò detto, le attività di progettazione e di realizzazione delle restanti opere previste dal PRP sono state avviate e risultano regolarmente in corso: l'ampliamento del Terminal del Golfo è inserito nel piano industriale del Concessionario e da questi verrà integralmente realizzato; ad oggi è stato approvato il progetto definitivo dal punto di vista urbanistico, paesaggistico ed ambientale mediante Intesa Stato-Regione in data 16/02/2017, prot. 855/1060, ed è stato valutato positivamente dal CSLLPP in data 26/01/2018 con voto n. 42/2017; sono in corso la progettazione esecutiva e la predisposizione degli atti di gara.

Tempistiche analoghe risultano quelle che caratterizzano l'ampliamento di levante del molo Garibaldi, la cui realizzazione è parte integrante del piano industriale del terminal concessionario (LSCT SpA). La realizzazione dell'ampliamento consentirà la liberazione degli spazi di calata Paita destinati a divenire il nuovo waterfront della città. Del nuovo waterfront farà parte anche il molo crociere previsto nel primo bacino portuale: di detto molo, in attesa delle valutazioni VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, è già stata comunque avviata la progettazione esecutiva.

L'implementazione della fascia di rispetto porto-città si sta concretizzando con la messa in opera di una barriera antifonica di ultima generazione lungo v.le S. Bartolomeo (Decreto Regionale n.183/2015 del 3/2/2015), in grado di contrastare efficacemente il disturbo da rumore arrecato dall'attività portuale sulle strutture residenziali limitrofe all'area operativa (intervento in corso di realizzazione), così come è stata avviata la progettazione esecutiva, a cura dell'impresa aggiudicataria della gara, dei lavori di implementazione della nuova stazione ferroviaria de "La Spezia Marittima"; intervento, quest'ultimo, approvato in Intesa Stato-Regione n.477/953 del 26/01/2015) e realizzato mediante finanziamento pubblico deliberato dal CIPE nel 2017, per oltre 38 Mln di euro, che consentirà al porto mercantile della Spezia di disporre di infrastrutture ferroviarie utili a trasferire fino al 50% del traffico merci containerizzate via treno (obiettivo PRP).



Sono, infine, stati recentemente ultimati i lavori di realizzazione della nuova bretella stradale che consentirà il collegamento diretto dei terminal del levante con i varchi doganali degli Stagnoni, integrando ulteriormente l'infrastrutturazione delle connessioni inland dello scalo spezzino.



Cronoprogramma dei principali interventi

### **Il Porto Mercantile di Marina di Carrara:**

L'infrastruttura portuale di Marina di Carrara è oggi tra i più importanti scali a livello mondiale di movimentazione dei prodotti lapidei, posto al centro della rete di trasporti internazionali.

La sua nascita ed il suo sviluppo, nonché quelli del centro urbano, sono legati storicamente alle attività estrattive e alle industrie di marmo già dall'epoca romana, quando nel vicino "*Portus Lunae*" venivano imbarcati i marmi bianchi apuani destinati a Roma e alle città dell'Impero tramite grandi navi chiamate "*naves lapidariae*". Le operazioni di carico e scarico effettuate su barche portate a secco lungo la spiaggia di Lavenza (Avenza) hanno costituito per secoli una forte limitazione dei traffici marittimi con ripercussioni su tutte le attività produttive dei marmi.

Il primo progetto di un porto risale al 1752 su commissione del Principe Francesco III d'Este, a firma dell'ingegnere francese Milet de Moreau; i lavori non vennero mai portati a termine. Il vecchio sistema di caricamento dei marmi dalla spiaggia durò per un altro secolo, fino al 1855, quando fu costruito il primo pontile di carico lungo la marina di Avenza su iniziativa dell'industriale Walton, che rimase in funzione per circa 70 anni; negli anni a seguire vennero realizzati, ad opera di privati, i pontili Binelli e Pate. Nel 1876 fu realizzato il primo tronco della ferrovia marmifera carrarese.

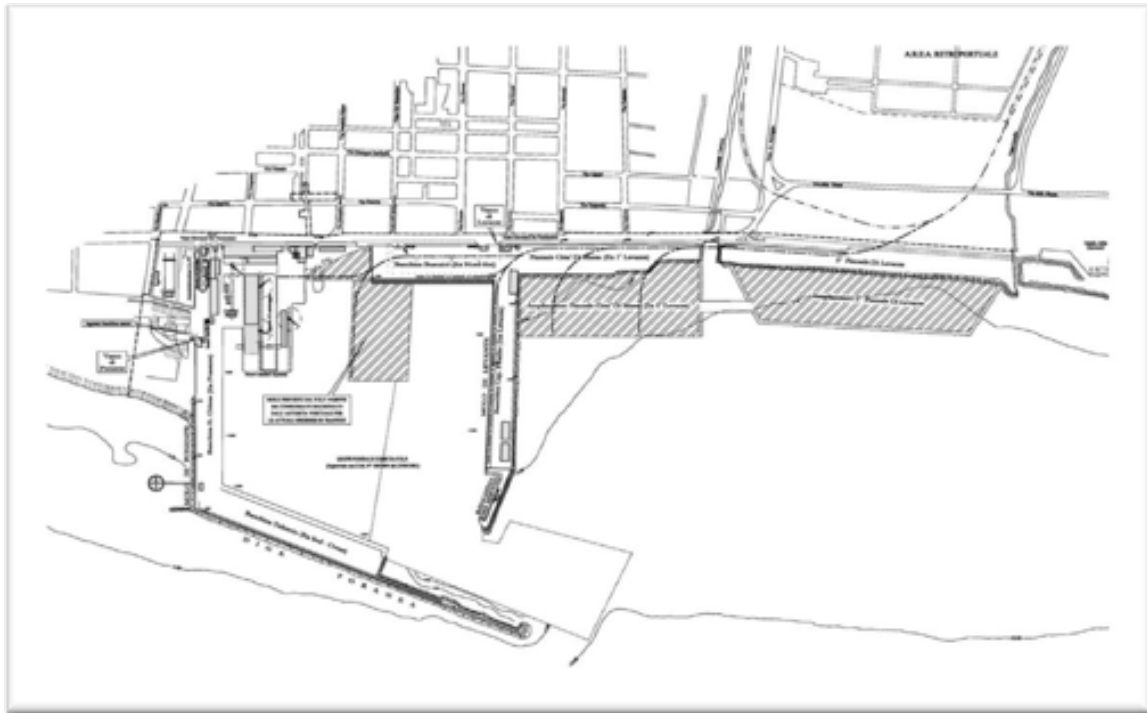
Nel 1907 fu approvato il primo piano regolatore per il porto di Avenza classificato nel 1913 come appartenente alla 2<sup>a</sup> categoria 2<sup>a</sup> classe 1<sup>a</sup> serie. Nel 1915 fu redatto il progetto definitivo a firma dell'Ing. Inglese, che prevedeva la realizzazione di due dighe a moli convergenti asimmetrici con imboccatura rivolta a mezzogiorno.

La realizzazione iniziò nel 1922, dopo la prima guerra mondiale. Nel 1940 vennero conclusi i lavori di costruzione delle opere foranee che delimitano l'attuale specchio portuale senza peraltro rispettare il piano regolatore del 1907.

A seguito degli eventi bellici del 1944, il porto venne alquanto danneggiato.

Gli interventi di ricostruzione del dopoguerra e i successivi lavori condussero al prolungamento della diga foranea e l'ampliamento dei moli di ponente e levante con la realizzazione delle banchine Chiesa e Fiorillo, della banchina del Molo dei cantieri Apuania e la realizzazione dell'impianto di reflimento per le sabbie (oggi rimosso).

Nel 1981 venne approvato il Piano Regolatore Portuale tuttora in vigore, con D.M. n. 1007- 894 del 27/04/1981.



Il suddetto Piano prevede:

- interventi di riqualificazione delle banchine Buscaioli e Fiorillo;
- l'ampliamento del Piazzale "Città di Massa";
- l'ampliamento del piazzale compreso tra le foci del torrente Carrione e del fosso Lavello;
- il banchinamento completo del lato nord-est della darsena portuale;
- la realizzazione di un nuovo molo lungo circa 250 m e largo circa 150 m radicato alla suddetta banchina nord-est;
- la realizzazione di una rete ferroviaria interna con percorsi a servizio del nuovo molo, del piazzale "Città di Massa" e della banchina Fiorillo;
- la realizzazione di un collegamento viario tra i due piazzali di levante.

L'Autorità Portuale di Marina di Carrara ha sviluppato gli interventi di riqualificazione delle banchine Buscaioli e Fiorillo, l'ampliamento del Piazzale "Città di Massa", e la realizzazione del raccordo ferroviario che ha interessato il piazzale "Città di Massa".

Le infrastrutture marittime attuali del porto di Marina di Carrara sono:

- Molo di Ponente e Diga Foranea;
- Molo di Levante;



- Banchine Chiesa, Taliercio, Buscaioli, Fiorillo, Servizi;
- Piazzale Città di Massa.

Al porto si accede da due varchi doganali: il primo posto a ponente in corrispondenza della radice del molo di sopraflutto, il secondo invece a levante prossimo alla radice del molo di sottoflutto. La recinzione delle aree portuali si sviluppa dal molo di sopraflutto sino alla foce del torrente Carrione. Nella tabella seguente è riportata una sintesi delle caratteristiche attuali delle banchine e dei piazzali retrostanti adibiti ai traffici commerciali.

DIMENSIONI PRINCIPALI DEI BANCHINAMENTI ALLO STATO ATTUALE DEL PORTO DI MARINA DI CARRARA						
DENOMINAZIONE BANCHINA	SVILUPPO BANCHINA (m)	LARGHEZZA PIAZZALE (m)	SUPERFICIE PIAZZALE (m <sup>2</sup> )	MAGAZZINI E OFFICINE (m <sup>2</sup> )	QUOTA BANCHINA(m)	PROFONDITA' FONDALE(m. s.l.m.)
TALERCIO	435	74	33.100	1.255	2,3	[-9;-10]
CHIESA	390	66	23.824	3.176	2,5	[-8;-9]
BUSCAIOL	298	95	24.700	2.300	2,5	[-8;-10]
FIORILLO	500	63	30.200	3.263	2,5	[-9;-10]

DENOMINAZIONE BANCHINA	SVILUPPO BANCHINA (m)	LARGHEZZA PIAZZALE (m)	SUPERFICIE PIAZZALE (m <sup>2</sup> )	EDIFICI SERVIZI (m <sup>2</sup> )	QUOTA BANCHINA(m)	PROFONDITA' FONDALE(m. s.l.m.)
SERVIZI	120	20	2.775	405	1,3	[-8]

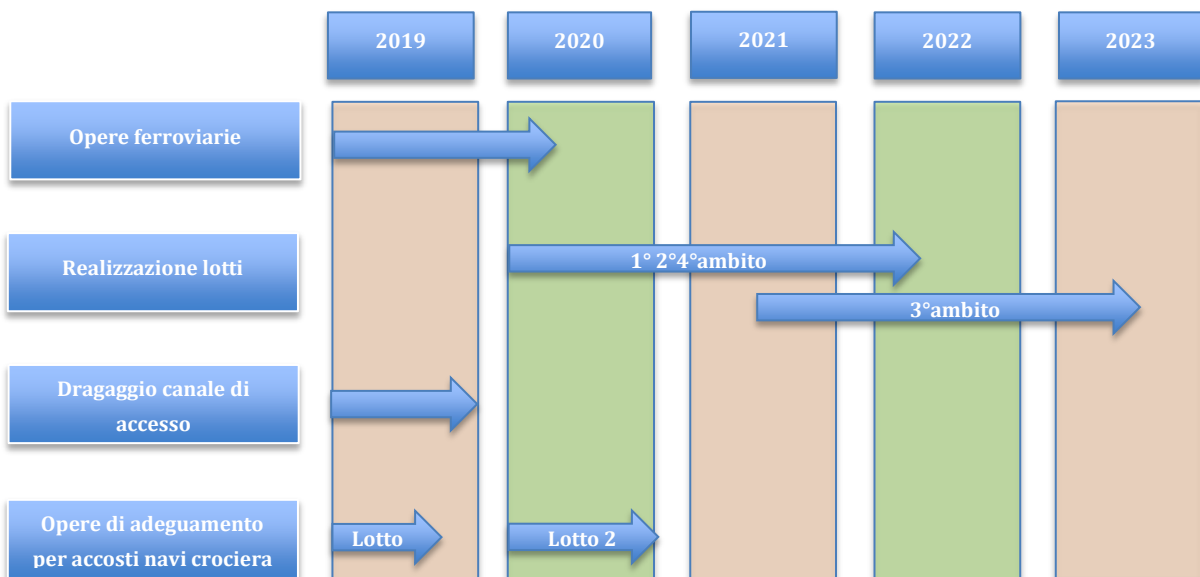
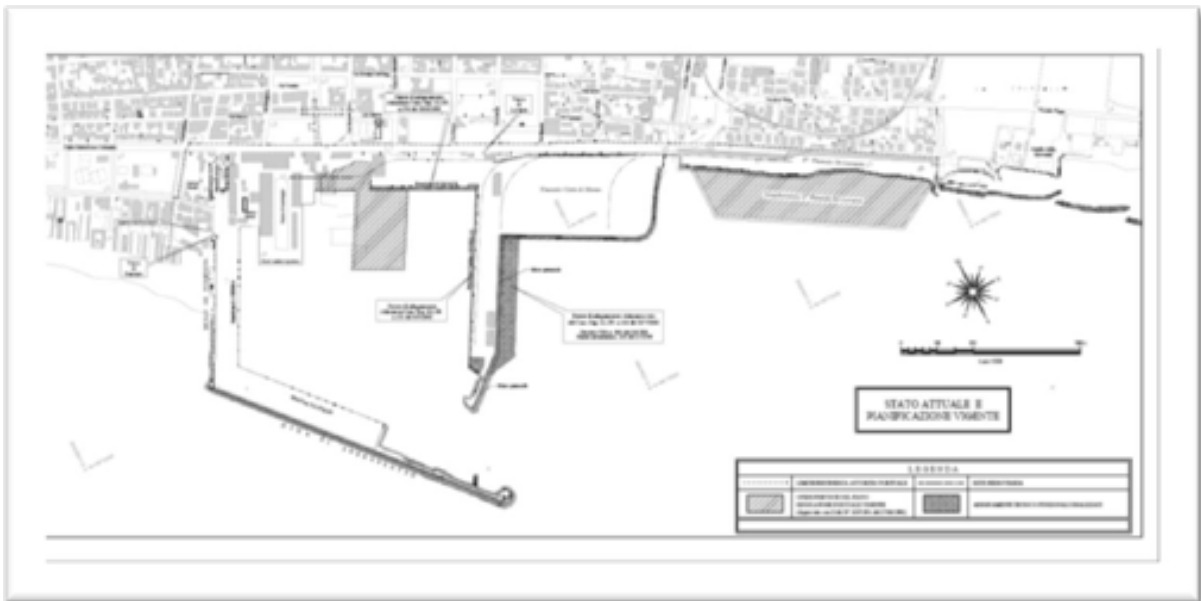
DENOMINAZIONE AREA	SVILUPPO BANCHINA (m)	LARGHEZZA PIAZZALE (m)	SUPERFICIE PIAZZALE (m <sup>2</sup> )	MAGAZZINI E OFFICINE (m <sup>2</sup> )	QUOTA BANCHINA(m)	PROFONDITA' FONDALE (m. s.l.m.)
CANTIERI APUANIA	PONENTE 330	PONENTE 48	54.306	19.697	3,1	[-9;-10]
	LEVANTE 150	LEVANTE 40				
	CARENAGGIO 500	CARENAGGIO 35				
CIRCOLO NAUTICO	305	-	8.335	-	1,2	< 2,50
DARSENSA PESCIARECCI	100	-	-	-	2,5	[-4;-9]
PIAZZALE CITTA' DI MASSA	-	225	100.000	-	3,5	[-3;-4]

Inoltre all'interno del porto sono ubicati i seguenti sistemi di segnalamento:

- presso la testata della diga foranea di sopraflutto è ubicato un fanale a luce rossa (h= 5 m), retto da una struttura cilindrica dello stesso colore;
- presso la testata della diga di sottoflutto è ubicato un fanale verde retto da una struttura colonnare di colore verde alta 5 m circa;

- nei pressi della radice del molo di ponente vi è il faro a lampi bianchi a forma di torre bianca quadrangolare;
- nella banchina Chiesa è ubicato il PEL del porto di Marina di Carrara (segnalatore luminoso direzionale) posizionato su una torre metallica alta 22 m.

Nella seguente figura è indicato lo stato d'attuazione del PRP vigente e gli ATF realizzati:



*Cronoprogramma dei principali interventi*

### 3.2.6 Analisi energetica/ambientale delle strutture portuali di La Spezia e Marina di Carrara.

L'articolo 4-bis della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, così come aggiornato dal D.lgs n.169/2016, richiama il concetto di “*Sostenibilità energetica*” delle attività portuali, ricordando come la pianificazione del sistema portuale debba essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica ed ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia.

Al comma 2 la stessa Legge recita: “*A tale scopo, le Autorità di sistema portuale promuovono la redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2*”

Dunque, l'analisi a supporto della nuova pianificazione di sistema andrà a costituire la base per la redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, con definizione degli indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energia da fonti rinnovabili in ambito portuale.

Infatti, come meglio definito nella linea guida per la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, (Marzo 2017) la tematica energetica del sistema portuale dovrà essere sviluppata secondo tre livelli distinti di approfondimento attraverso i seguenti documenti:

- il DIP (Documento di Indirizzo della Pianificazione) dovrà esplicitare gli obiettivi generali della pianificazione energetica;
- il PRdSP individuerà gli obiettivi specifici e i criteri/indirizzi mediante i quali successivamente individuare le scelte strategiche di dettaglio;
- il “Documento di pianificazione energetica ed ambientale”, quale strumento attuativo del PRdSP, dovrà indicare concretamente gli interventi e le misure che soddisfino gli obiettivi specifici ed i criteri/indirizzi del PRdSP medesimo.

Nell'ambito portuale, si possono considerare gli interventi suddivisi in tra macro aree di seguito riportate:

- a.) Quelli che riguardano i consumi energetici dei natanti, dalle grandi navi ai piccoli natanti di servizio; a questa categoria appartengono, oltre alla elettrificazione delle banchine trattata in seguito, anche la possibile alimentazione delle grandi navi a GNL, prevedendo sia le

infrastrutture necessarie per i rifornimenti, sia misure di incentivazione per gli armatori che intendano adeguare le navi stesse.

b.) Quelli che riguardano i consumi energetici degli edifici e delle strutture portuali, comprese le attrezzature quali gru, magazzini refrigerati, veicoli di servizio... A questa categoria di intervento appartengono tutte le opere di edilizia civile (isolamenti dell'involucro, infissi, impianti di riscaldamento efficienti, schermature per la riduzione del raffrescamento...), l'illuminazione delle aree esterne.

c.) Le azioni che non comportino direttamente opere di efficientamento, ma che potrebbero attivare notevoli risparmi di energia con l'applicazione di schemi di incentivazione a sostegno degli operatori terminalisti che investano in impianti/attrezzature meno energivori e/o a fonti energetiche rinnovabili, ovvero con l'inserimento di criteri di consumo e di efficienza energetica e buone pratiche operative.

Gli interventi e le misure da attuare devono essere preliminarmente sottoposti ad una valutazione di fattibilità tecnico- economica, anche mediante analisi costi-benefici. E' necessario, quindi, predisporre una adeguata regolamentazione per l'effettivo perseguimento nei sistemi portuali degli indirizzi strategici di efficientamento.

Relativamente all'ambito di applicazione e di intervento, l'analisi preliminare e conoscitiva coinvolgerà tutti gli ambiti previsti da P.R.P. corrispondenti all'ambito demaniale marittimo.

Considerato inoltre, che l'Autorità di Sistema Portuale non ha poteri cogenti sulle scelte energetiche degli operatori privati nell'area portuale, diventa essenziale privilegiare un approccio bottom-up, che promuova cioè l'auto-organizzazione della comunità portuale per portare avanti buone pratiche in campo energetico.

Pertanto l'obiettivo è l'individuazione di una strategia energetica condivisa, ambiziosa ma realizzabile, per l'area Portuale dei Porti di La Spezia e Marina di Carrara.

Sarà necessario progettare e attuare una buona campagna di comunicazione.

Anche le informazioni più tecniche dovranno essere fornite in modo comprensibile e accessibile anche agli attori non esperti. Si suggerisce per esempio di elaborare una "Guida alle autorizzazioni in materia di produzione di energia da fonti rinnovabili" e una "Guida agli incentivi in materia di produzione di energia da fonti rinnovabili e di efficienza energetica".

Dovranno essere chiariti gli obiettivi del percorso ed i vincoli nella costruzione della politica energetica. Dovrà essere redatta una “mappa degli attori” che descriva ruoli e referenti di istituzioni, enti, aziende energetiche, operatori privati, finanziatori, esperti etc che rivestono un ruolo di qualsiasi tipo nella realizzazione efficace della politica energetica portuale. Dovranno quindi essere sviluppate delle interviste preliminari agli attori principali per promuovere le attività successive e individuare le esigenze (in)formative e le necessità pratiche, nonché le modalità migliori per garantire un efficace adesione degli stakeholder alle attività.

L’Autorità di Sistema Portuale, sulla base dei risultati di questa prima fase di coinvolgimento della comunità portuale, potrà quindi elaborare un documento strategico e un programma di azioni. Tale documento dovrà contenere anche una argomentazione delle scelte di accoglimento o non accoglimento delle proposte emerse dal percorso svolto.

In seconda fase, dovrà essere approfondito il quadro conoscitivo dello stato di fatto.

Gli elementi di quadro conoscitivo dovranno essere alla base delle attività di informazione verso la comunità portuale, facendo lo sforzo di tradurre in linguaggio “non tecnico” le informazioni specialistiche necessarie a comprendere le dimensioni del tema.

Le proiezioni future sull’andamento dei fabbisogni andranno sviluppate in relazione all’andamento dei traffici merci e passeggeri nell’area portuale.

Il documento finale sarà finalizzato ad ottenere una proiezione attendibile circa l’incremento dei consumi energetici del porto e del conseguente aumento della potenza disponibile in funzione di:

- necessità energetiche dell’Autorità di Sistema Portuale;
- necessità energetiche degli operatori portuali/concessionari;
- incremento dei traffici merci;
- incremento dei traffici passeggeri - elettrificazione delle banchine (cold ironing).

Su tali basi, saranno dettagliate le scelte specifiche infrastrutturali e gestionali, volte a limitare il consumo energetico e l’impatto ambientale delle attività portuali pianificate.

### 3.3) Analisi del territorio:

#### 3.3.1. Fabbisogni ed aspettative

Per completare le valutazioni necessarie alla redazione del Piano di Sistema Portuale, un importante tassello risulta l'analisi dei fabbisogni del territorio servito. A tale scopo, già lungo il percorso di redazione del presente DPSS, si è ritenuto opportuno promuovere incontri con i principali stakeholder di entrambe le realtà portuali, nonché a predisporre e somministrare un questionario, da distribuirsi tra questi ultimi e tra i principali Enti, Istituzioni, Organizzazioni datoriali e sindacali, Associazioni, ecc., allo scopo di conoscere direttamente da questi:

- Le aspettative degli operatori portuali;
- Le aspettative delle istituzioni locali con relative intese;
- Le aspettative dell'Organismo di Partenariato della risorsa mare;
- Le aspettative dei principali Concessionari, suddivisi per tipologia funzionale;
- La rilevazione delle aspettative degli altri Stakeholders territoriali.

<b>Soggetti Istituzionali/Enti Pubblici</b>	
Porto La Spezia	Porto Marina di Carrara
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regione Liguria</li> <li>• Provincia della Spezia</li> <li>• Comune della Spezia</li> <li>• Comune di Lerici</li> <li>• Comune di Portovenere</li> <li>• Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e le province di Imperia, La Spezia e Savona</li> <li>• Capitaneria di Porto della Spezia</li> <li>• Agenzia delle Dogane e dei Monopoli</li> <li>• Guardia di Finanza</li> <li>• Polizia di Stato - Ufficio Polizia di Frontiera</li> <li>• Parco Nazionale delle Cinque Terre</li> <li>• Ufficio di Sanità Marittima</li> <li>• Vigili del Fuoco</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regione Toscana</li> <li>• Provincia di Massa Carrara</li> <li>• Comune di Carrara</li> <li>• Comune di Massa</li> <li>• Comune di Montignoso</li> <li>• Comune di Forte dei Marmi</li> <li>• Comune di Pietrasanta</li> <li>• Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Lucca e Massa Carrara</li> <li>• Capitaneria di Porto di Marina di Carrara</li> <li>• Agenzia delle Dogane e dei Monopoli</li> <li>• Guardia di Finanza</li> <li>• Polizia di Stato - Ufficio Polizia di Frontiera</li> <li>• Ufficio di Sanità Marittima</li> <li>• Vigili del Fuoco</li> <li>• Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale</li> <li>• Autorità di Bacino del Fiume Magra</li> <li>• Azienda USL Toscana Nord Ovest</li> <li>• ARPAT</li> <li>• Autorità Idrica Toscana</li> <li>• ATO Toscana Costa</li> <li>• MIT - Provv.to Toscana, Umbria e Marche</li> </ul>

<b>Stakeholders/Concessionari</b>	
Porto di La Spezia	Porto di Marina di Carrara
<ul style="list-style-type: none"> <li>• LSCT - La Spezia Container Terminal SpA</li> <li>• Terminal del Golfo SpA</li> <li>• Enel SpA</li> <li>• Italcementi SpA</li> <li>• Sepor SpA</li> <li>• GNL Italia SpA</li> <li>• Arcola Petrolifera SpA</li> <li>• Eagle Service, Contrepair, Qay Service/Consorzio Asterix, Consorzio TSL, Car Box, Dock Service, Serfer, Triaccca, RFI SpA, LSSR SpA, Costa Crociere SpA, MSC Cruises SpA, Royal Caribbean SpA</li> <li>• San Lorenzo</li> <li>• Baglietto</li> <li>• Cantieri Navali della Spezia</li> <li>• Navalmare</li> <li>• Picchiotti</li> <li>• Slys</li> <li>• Valdetaro</li> <li>• Fincantieri</li> <li>• Porto Lotti</li> <li>• Porto Mirabello</li> <li>• Pesca e mitilicoltura</li> <li>• Piloti</li> <li>• Ormeggiatori</li> <li>• Rimorchiatori</li> <li>• Agenzie Marittime</li> <li>• Spedizionieri</li> <li>• Camera di Commercio</li> <li>• Confindustria</li> <li>• Confartigianato</li> <li>• CNA</li> <li>• Autotrasportatori</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porto di Carrara SpA</li> <li>• Grendi Trasporti Marittimi</li> <li>• Dario Perioli</li> <li>• NCA - Nuovi Cantieri Apuania</li> <li>• Club Nautico</li> <li>• Ornic Nautica</li> <li>• Gruppo Pescatori sportivi di Ponente</li> <li>• Circolo Pescatori sportivi Buscaioli</li> <li>• Pescatori professionali (radice banchina Chiesa)</li> <li>• Piloti</li> <li>• Ormeggiatori</li> <li>• Rimorchiatori</li> <li>• Agenzie Marittime</li> <li>• Spedizionieri</li> <li>• RIN (Rifornimento Idrico Navale)</li> <li>• Dusty</li> <li>• Camera di Commercio</li> <li>• Confindustria</li> <li>• Confartigianato</li> <li>• CNA e CNA-Nautica</li> <li>• Autotrasportatori</li> <li>• Consorzio Zona Industriale Apuana (ZIA)</li> <li>• GE - Nuovo Pignone</li> <li>• Organizzazione Sindacali</li> <li>• Organismo di partenariato della risorsa mare</li> </ul>
<b>Associazioni</b>	
Porto di La Spezia	Porto di Marina di Carrara
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legambiente</li> <li>• Italia Nostra</li> <li>• Comitato Quartieri del Levante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legambiente</li> <li>• Italia Nostra</li> <li>• Associazione Balneari</li> <li>• Associazione Albergatori</li> <li>• Associazione Campeggiatori</li> <li>• Amare Marina</li> <li>• Paladini Apuoversiliesi</li> </ul>

Nello specifico si sono tenuti presso la sede della AdSP cinque incontri, oltre ad altri specifici sul territorio, finalizzati ad illustrare sinteticamente i contenuti e le strategie del presente documento, i cui verbali sono allegati.



### 3.3.2. Analisi comparata e quadro sinottico delle aspettative registrate:

Di seguito si riportano, in sintesi, il numero dei Partecipanti agli incontri organizzati presso la sede dell'AdSP di via del Molo nelle date del 7 e 8 novembre 2018, dei questionari distribuiti e delle risposte ricevute, suddivisi per entrambe le realtà portuali.

Mediante rappresentazione grafica in forma statistica, si sono raccolti i principali suggerimenti provenienti dai vari soggetti intervenuti.

Di seguito si riportano, in sintesi, il numero dei Partecipanti agli incontri organizzati presso la sede dell'AdSP di via del Molo nelle date del 7 e 8 novembre 2018, dei questionari distribuiti e delle risposte ricevute, suddivisi per entrambe le realtà portuali.

#### **Porto della Spezia**

Categorie di soggetti invitati	n. Soggetti invitati	n. Soggetti presenti	n. Soggetti intervenuti	questionari inviati	questionari ricevuti
STAKEHOLDER/CONCESSIONARI	34	22	3	34	8
ASSOCIAZIONI-AMMINISTRAZIONI	10	8	3	10	6
ENTI LOCALI	10	7	6	10	4
SOGGETTI ISTITUZIONALI	9	7	3	9	0
ORGANISMO DI PARTENARIATO	2				2

#### **Porto di Marina di Carrara**

Categorie di soggetti invitati	n. Soggetti invitati	n. Soggetti presenti	n. Soggetti intervenuti	questionari inviati	questionari ricevuti
STAKEHOLDER/CONCESSIONARI	25	6	2	25	2
ASSOCIAZIONI-AMMINISTRAZIONI	12	5	6	12	3
ENTI LOCALI	8	6	3	8	2
SOGGETTI ISTITUZIONALI	13	2	0	13	0
ORGANISMO DI PARTENARIATO	1				1

Infine, mediante rappresentazione grafica in forma statistica, si sono raccolti i principali suggerimenti provenienti dai vari soggetti intervenuti, riscontrando una generale condivisione da parte degli stessi.

Con riferimento al porto della Spezia, in primis, è stato possibile riscontrare un forte interesse positivo dalla maggior parte dei soggetti sulla questione relativa al dragaggio dei fondali, mentre sulle altre questioni i principali suggerimenti ricevuti risultano essere i seguenti:



Attività che il PRP dovrebbe imprentare.

Tra le varie proposte ricevute quelle maggiormente sentite sono:

- Creazione dello Sportello Unico Doganale (22%);
- Creazione di aree a mare per i cantieri navali (22%);
- Creazione di infrastrutture logistiche in grado di garantire un ulteriore sviluppo dell'intermodalità ferroviaria e la gestione dei traffici su gomma (16%);
- Creazione di adeguati spazi per il trasporto marittimo di persone e miglioramento della viabilità bus crocieristici (5%).

Impatto ambientale più significativo.

Tra i più significativi che dovrebbero avere la priorità nella realizzazione del prossimo piano sono stati indicati:

- Riduzione del rumore e inquinamento (63%);
- Riduzione del rumore nelle ore notturne (13%) fornitura di energia elettrica da parte delle infrastrutture portuali (6%).

52

Soluzioni per ridurre gli impatti ambientali.

- Tra le diverse proposte fatte, quelle che risultano maggiormente sentite sono:
- Elettificazione delle banchine (46%);
- Creazione di barriere e asfalti fonoassorbenti (34%);

Connessioni Inland.

La maggior parte dei soggetti ritiene doveroso e opportuno al fine dello sviluppo dei traffici:

- Completamento della linea Pontremolese (38%);
- Sviluppo ferroviario adeguato ai traffici del porto (31%);
- Collegamento viario dedicato con il retroporto di Santo Stefano di Magra.

Eventuali politiche di pianificazione del retroporto di Santo Stefano di Magra.

Tra le varie attività proposte, quelle di maggior interesse comune risultano essere:

- Creazione di insediamenti logistici e manifatturieri (25%);
- Creazione servizi di Dogana (19%);
- Creazione di aree dedicate ad autoparco e logistica (13%).

Con riferimento al porto di Marina di Carrara, i principali suggerimenti ricevuti risultano essere i seguenti:

Attività che il PRP dovrebbe imprimere:

- Sviluppo nautica diportistica (35%);
- Incremento delle aree di stoccaggio e degli accosti (23%);
- Introduzione di adeguate attrezzature a Levante (12%).

Dragaggio fondali.

Su questa questione è emerso che il 64% dei soggetti è favorevole all'attività di dragaggio dei fondali, in più è stato proposto:

- Allargamento imboccatura porto (18%);
- Inutile (18%).

Impatto ambientale più significativo.

Tra i più significativi che dovrebbero avere la priorità nella realizzazione del prossimo piano sono stati indicati:

- Inquinamento acustico (36%);
- Sosta delle navi per carico/scarico merce (29%);
- Rischio idrogeologico (21%).

Soluzioni per ridurre gli impatti ambientali.

Tra le diverse proposte fatte, quelle che risultano maggiormente sentite sono:

- Alimentazione navi da rete a terra (34%);
- Realizzazione delle barriere fonoassorbenti (11%);
- Realizzazione diga frangiflutti (11%).

Eventuali politiche di pianificazione del retroporto di Santo Stefano di Magra.

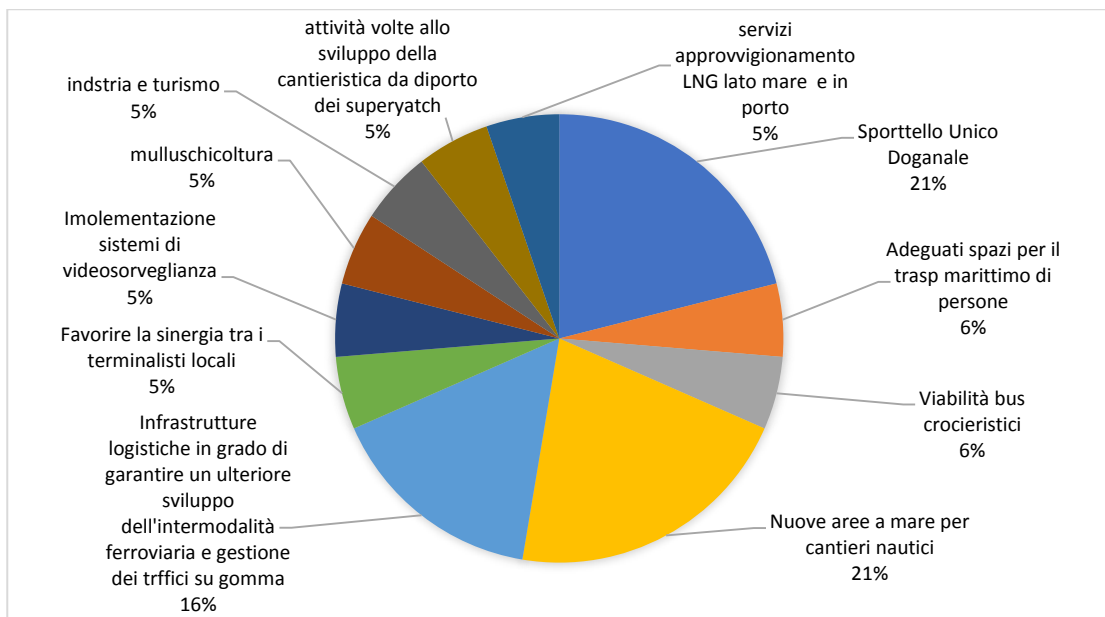
In merito a questo tema è stato espresso un solo parere favorevole alla creazione di un collegamento diretto con Santo Stefano di Magra.

Importante evidenziare che nella definizione degli obiettivi di piano l'Autorità di Sistema Portuale si è impegnata a rispettare quanto indicato nella sentenza n.4564 del 16 Maggio 2007 in cui è stato stabilito il divieto di espansione oltre la foce del Torrente Carrione.

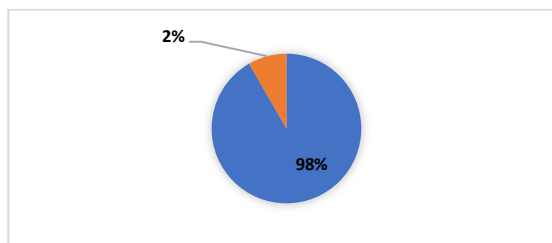
Viste le varie richieste che sono state proposte, di seguito vengono riportati i grafici contenenti tutti i suggerimenti ricevuti sia per il porto della Spezia sia per il porto di Marina di Carrara

### Porto della spezia:

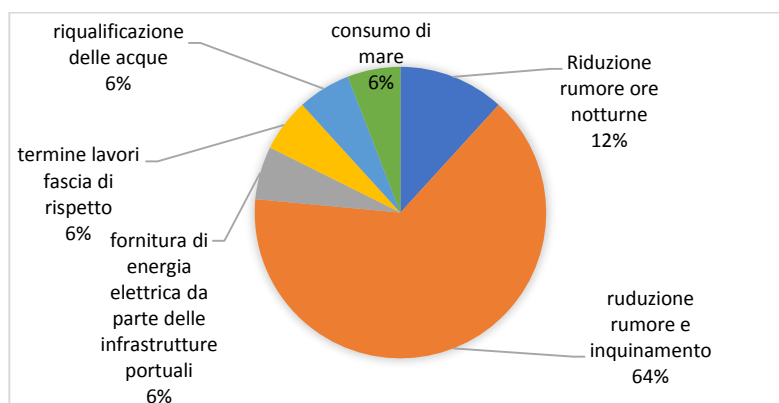
#### ATTIVITÀ CHE IL PRP DOVREBBE IMPLEMENTARE



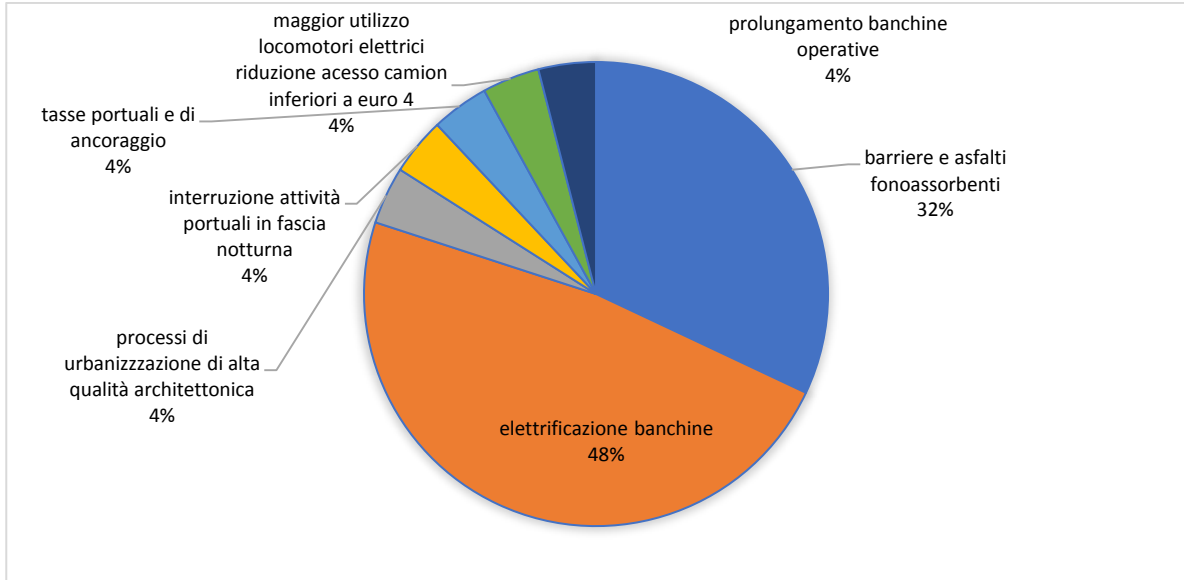
#### DRAGAGGIO FONDALI



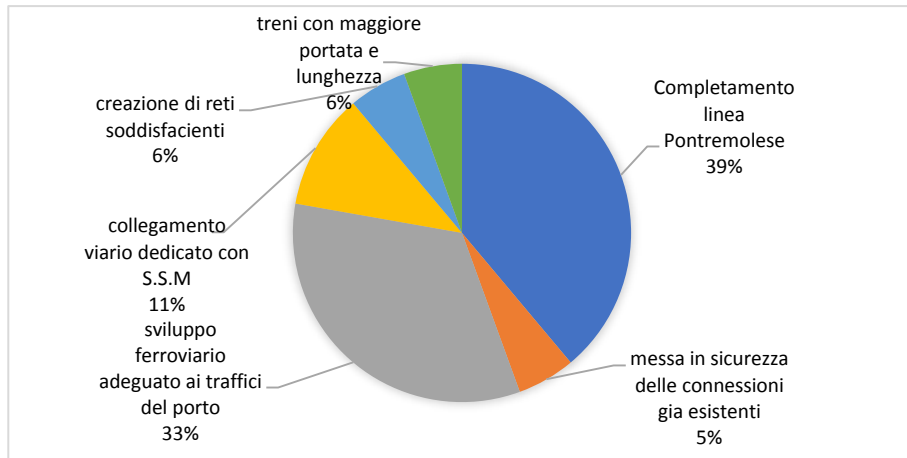
#### IMPATTO AMBIENTALE PIU' SIGNIFICATIVO



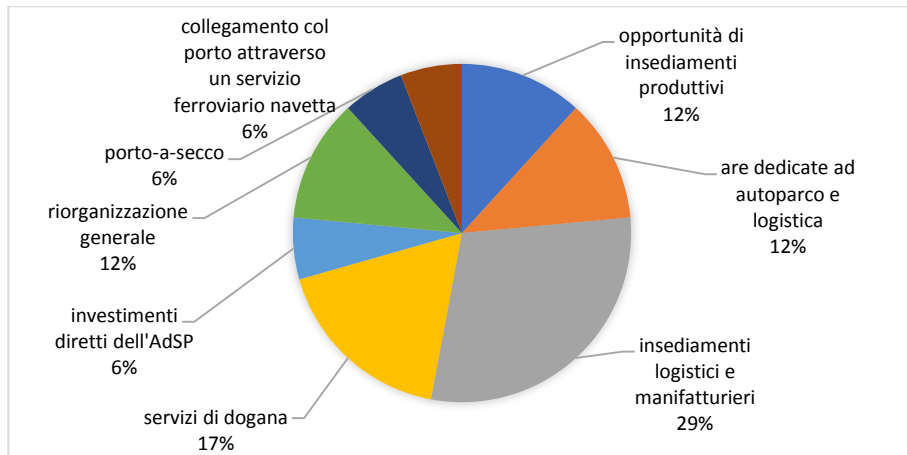
### SOLUZIONI PER RIDURRE GLI IMPATTI AMBIENTALI



### CONNESSIONI INLAND

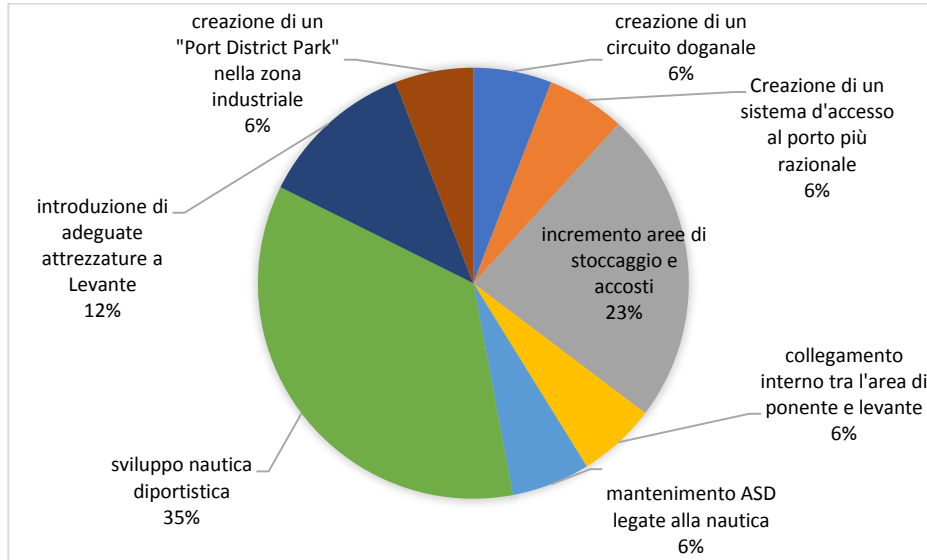


### EVENTUALI POLITICHE DI PIANIFICAZIONE DEL RETROPORTO DI S.S.M

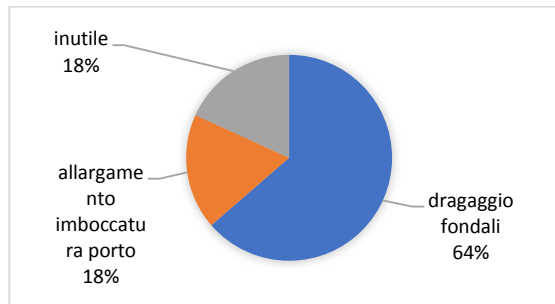


**Porto di Marina di Carrara:**

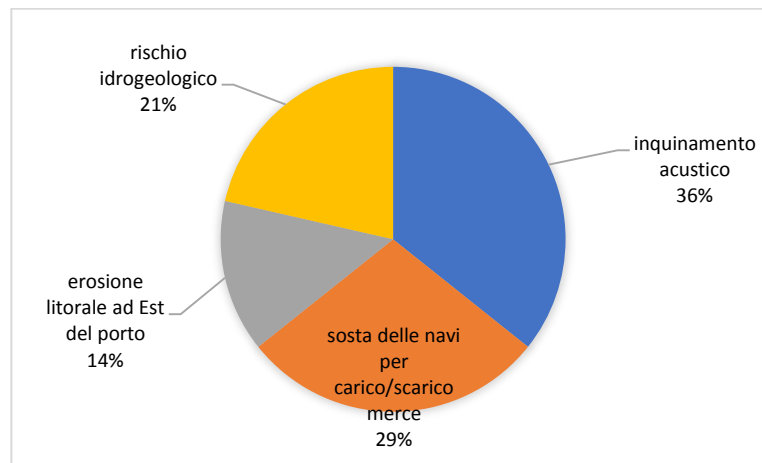
**ATTIVITÀ CHE IL PRP DOVREBBE IMPLEMENTARE**



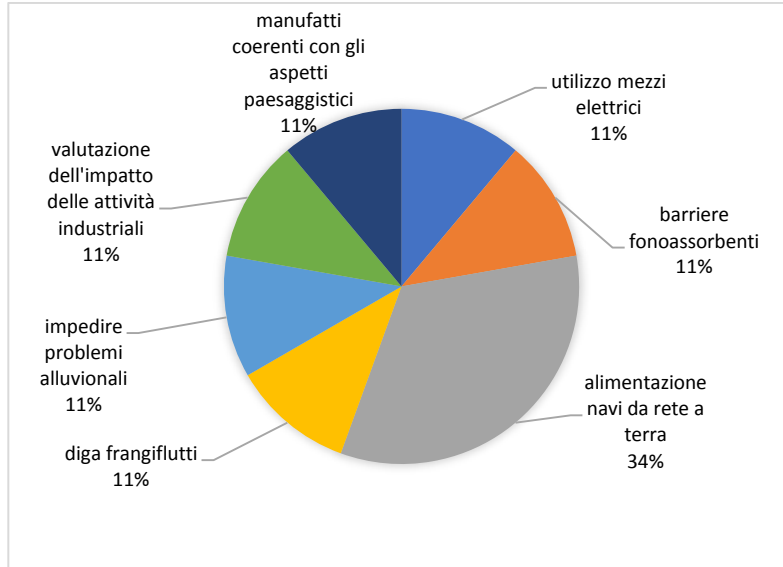
**DRAGAGGIO FONDALI**



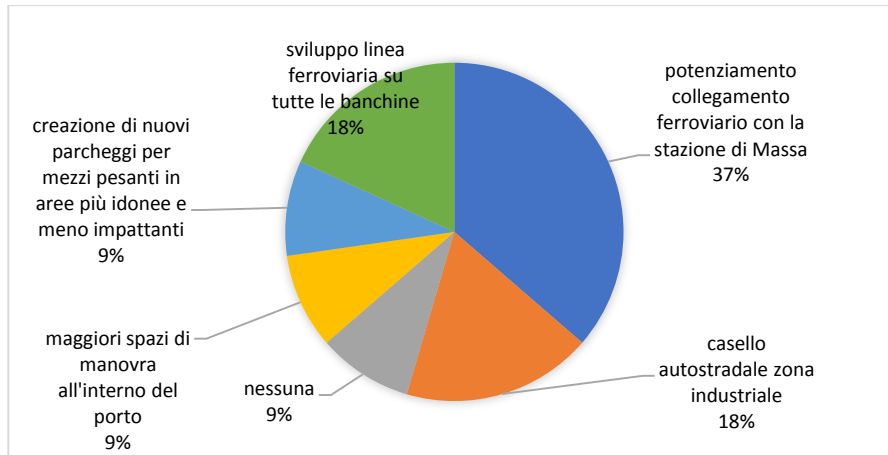
**IMPATTO AMBIENTALE PIU' SIGNIFICATIVO**



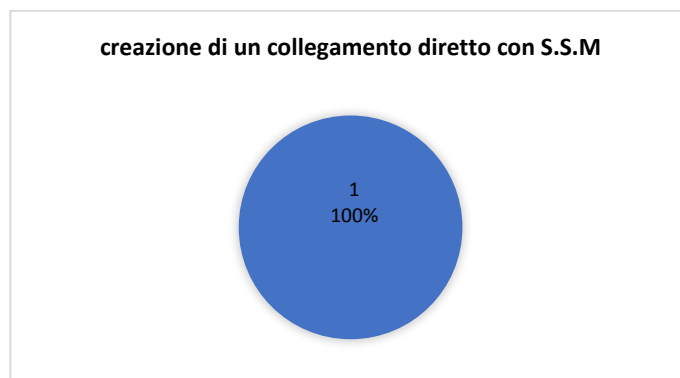
### SOLUZIONI PER RIDURRE GLI IMPATTI AMBIENTALI



### CONNESSIONI INLAND



### EVENTUALI POLITICHE DI PIANIFICAZIONE DEL RETROPORTO DI S.S.M



### 3.3.3. individuazione delle criticità e dei punti di forza

Per quanto riguarda le principali critiche sollevate da alcuni stakeholders, si deve osservare preliminarmente, come era facile prevedere, che esse provengono quasi interamente dalle associazioni ambientaliste. Le preoccupazioni sono, ovviamente, ben comprensibili in quanto se si considera che il tema ambientale è sicuramente entrato da poco a far parte delle politiche degli enti portuali in genere, ed i suggerimenti mirano a evitare che gli effetti del porto sulla città si amplifichino in senso negativo.

Per quanto sopra, nei limiti di quelle che sono le aree operative di un PRP, i progettisti delle future pianificazioni che conseguiranno all'attuale DPSS terranno certamente in conto i suggerimenti proposti, ovviamente non potendo spingersi fino a considerare suggerimenti di tipo prettamente operativo che non rientrano nella sfera di azione dei PRP.

Più nel dettaglio, tuttavia, è opportuno che su alcuni temi trattati siano a seguire fornite alcune precisazioni, alcune delle quali peraltro ampiamente diffuse in passato da questo Ente su apposite sollecitazioni provenienti dai medesimi soggetti o da altri Enti pubblici di controllo su impulso dei primi:

#### **Porto della Spezia**

*Viene asserito, ed addirittura facilmente comprovabile, che nel vigente piano triennale gli ampliamenti previsti sarebbero di gran lunga superiore a quelli previsti dal vigente PRP. Al riguardo, come ripetutamente chiarito formalmente in varie sedi anche istituzionali, il Piano triennale è perfettamente aderente al vigente PRP, ed a tale riguardo si allega al presente DPSS l'ultima di una serie di risposte all'uopo fornite in questo caso su sollecitazione del Provveditorato OPP della Liguria, da cui si evince il totale allineamento della programmazione con la pianificazione;*

*Viene chiesta la istituzione di un gruppo di studio aperto e multidisciplinare per rendere pienamente sostenibile il futuro del porto di La Spezia, comunque situato in un contesto territoriale dato. In realtà, le procedure di redazione del PRP prevedono che lo stesso sia redatto dalla AdSP e che i portatori di diversi interessi abbiano modo di esprimere la loro opinione nell'ambito delle procedure di VAS che la legge ben codifica e che saranno attuate a tempo debito. Appare che le misure individuate dalla legge italiana, peraltro di ispirazione comunitaria,*

siano più che sufficienti ad assicurare la pluralità delle opinioni in un quadro chiaro e scandito che, ad ogni buon conto, non si ritiene opportuno modificare;

In occasione dell'incontro con gli Enti locali è stata richiamata l'attenzione sul problema della rumorosità portuale. In particolare è stato proposto di agire sulle tasse portuali e di ancoraggio al fine di incentivare coloro che si impegnino ad adottare misure e/o sistemi volti a ridurre l'impatto ambientale del porto. A tale riguardo l'Autorità di Sistema Portuale ritiene possa essere studiato un opportuno piano di azione, ponendo però particolare attenzione alle problematiche di concorrenzialità dello scalo. È stata poi proposta una verifica circa la possibilità di adottare limitazioni di operabilità del porto in orario notturno; questa appare invece una proposta difficilmente percorribile per conservare l'attrattività di un porto mercantile che voglia competere, a livello comunitario e mondiale, con altri scali analoghi.

### **Porto di Marina di Carrara**

*In occasione dell'incontro avuto con le associazioni ambientaliste è stata proposta e, successivamente ribadita sui giornali locali (vedi allegati) una ipotesi progettuale che prevede la totale conversione del porto di Marina di Carrara in porto Turistico, senza previsione di alcun pur minimo ampliamento. Ora, sebbene la AdSP ritenga condivisibile il mantenimento nel porto della funzione diportistica, addirittura migliorandone il layout complessivo, risulta difficile se non addirittura impossibile procedere alla adesione ad una idea del genere. Innanzitutto occorre ricordare che il porto è classificato di 2° cat., 1° classe, e pertanto è di natura commerciale. Al porto lavorano aziende e lavoratori in numero consistente, senza considerare l'indotto. Tutte queste condizioni portano a ritenere che la composizione dei diversi interessi tra le posizioni espresse vada tentato ma certamente non a scapito delle funzioni principali del porto. In ogni caso sarà compito del PRP individuare ogni possibile forma di allineamento nell'interesse collettivo, fermi restando i superiori presupposti.*

*In occasione del medesimo incontro, è stata segnalata l'esistenza di un provvedimento del TAR che invita la allora AP di Marina di Carrara a riformulare il PRP mantenendosi in riva sinistra del torrente Carrione. Questa sentenza è stata evidenziata con l'intento di segnalare l'inopportunità di ogni eventuale ampliamento. Esso invece, conferma la bontà delle scelte operate nel DPSS che, al riguardo, ha per l'appunto stabilito di limitarsi alla sponda sinistra del torrente Carrione.*



*Infine, sempre nel medesimo incontro, è stata segnalata la circostanza secondo cui la previsione del vigente PRP circa la realizzazione del secondo piazzale Città di Massa sarebbe impedito da subentrate valutazioni ambientali negative sul medesimo PRP. È stato chiesto di allegare al questionario i documenti che attesterebbero ciò, non essendo noti all'Ente, ma nessun documento è stato invece allegato nel questionario. Da ulteriori approfondimenti è comunque emerso che la sentenza n. 4564 del 16 Maggio 2007, reperita presso la sede di Marina di Carrara, in cui è citato il divieto di espansione del porto oltre la foce del Torrente Carrione, di fatto conferma la regolarità e la rispondenza a dette prescrizioni delle indicazioni contenute nel presente DPSS.*

Val giusto la pena osservare che, sia nel corso del dibattito che in uno dei questionari consegnati, si è registrata una ulteriore posizione decisamente contraria, sebbene diremmo estremamente minoritaria, ad ogni iniziativa di sviluppo proposta nel DPSS. Essa, tuttavia, risulta di impossibile accoglimento e le ragioni di tale difficoltà appaiono immediate a chiunque legga il report a cui ci si riferisce, che è allegato al presente documento. Prescindendo dal caso specifico, che comunque andava segnalato per completezza, la AdSP si impegnerà in ogni caso a trasmettere ai progettisti del futuro PRP ogni indicazione affinché gli stessi possano cogliere gli allarmi in tema ambientale che, sia pure con motivazioni toni e qualità dei contenuti non sempre adeguati, sono stati espressi dalle categorie invitate.

Accanto alle criticità emerse, è parimenti utile ed opportuno segnalare le molteplici indicazioni che sono pervenute complessivamente in favore della proposta, pur con suggerimenti ed indicazioni delle quali si vuole far menzione a seguire.

In conclusione, anche sulla scorta delle osservazioni pervenute sulla bozza di DPSS presentata agli stakeholders, che in molti casi per come sopra descritto hanno consentito di conseguire utili indicazioni e/o conferme delle scelte operate da trasferire al successivo livello della pianificazione, e conseguentemente fatte le dovute analisi e considerazioni di cui sopra si è dato atto, si è potuto giungere alla definizione degli obiettivi di sviluppo che a seguire si riportano, da perseguire nei PRP futuri dei due porti. Infine, sulla scorta delle osservazioni pervenute sulla bozza di DPSS presentata agli stakeholders, fatte le dovute analisi e considerazioni di cui sopra si è dato atto, si è potuto giungere alla definizione degli obiettivi di sviluppo che a seguire si riportano, da perseguire nei PRP futuri dei due porti.

## 4 OBIETTIVI DI SVILUPPO DEI PORTI DI LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA

### 4.1) Prospettive di traffico suddiviso per categorie del sistema a breve e medio periodo.

Per comprendere quali siano le realistiche possibilità di sviluppo dei traffici nel sistema portuale La Spezia-Marina di Carrara occorre muoversi lungo due direttrici principali: la prima è certamente quella di reperire dati e studi statistici rivolti al mondo dei traffici in generale (analisi già ampiamente descritta nei paragrafi che precedono) e ciò al fine di definire quali siano i trend previsti per i prossimi anni, soprattutto nel medio e nel lungo periodo, per le varie tipologie di traffico cui i porti di La Spezia e Marina di Carrara possono essere interessati. La seconda è quella di “misurare” il grado di interesse per le due aree portuali tirreniche da parte dei principali investitori privati che fanno del traffico merci e passeggeri il loro *core business*.

#### 4.1.1 Sintesi dell'andamento traffici e previsioni future

Come già anticipato, anche il 2018 vede i porti della Spezia e di Marina di Carrara consolidare le proprie capacità attrattive sul traffico delle merci e delle crociere. Traffici che, le previsioni a breve e medio termine, confermano in trend positivo per tutto il sistema Paese, nel solco di previsioni di traffico globale delle merci e delle persone in continua espansione. Uno studio dettagliato in merito dal titolo “*Global Marine Trends 2030*”, sviluppato da Quinetic, in collaborazione con Lloyds Register di Londra e University of Strathclyde di Glasgow e pubblicato nel 2013, indica che nei prossimi dieci /quindici, anni i traffici marittimi mondiali raggiungeranno un livello di 2÷3 volte quelli attuali, per un totale di merci trasportate che passerà da 9 miliardi di tonnellate a 19÷24 miliardi.

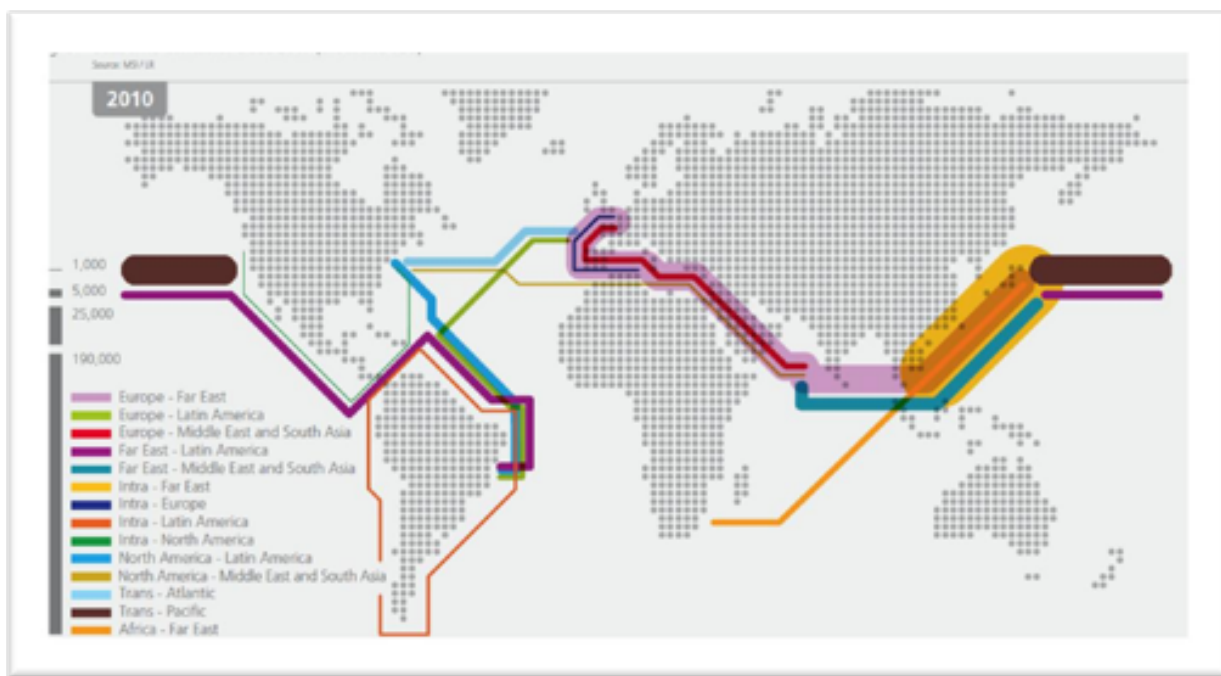
Le principali dinamiche di crescita del trasporto containerizzato vedranno protagoniste, al 2030, le rotte tra Far East e Middle East, mentre l’Oceano Indiano e l’Asia/Pacifico saranno al centro della scena del mercato mondiale. Si prevede in particolare una significativa crescita nei traffici tra Far East ed America latina.

Nel 2030 le dinamiche del trasporto marittimo nel Vecchio continente potrebbero vedere un incremento del 50% del volume di merci gestito dai porti europei.

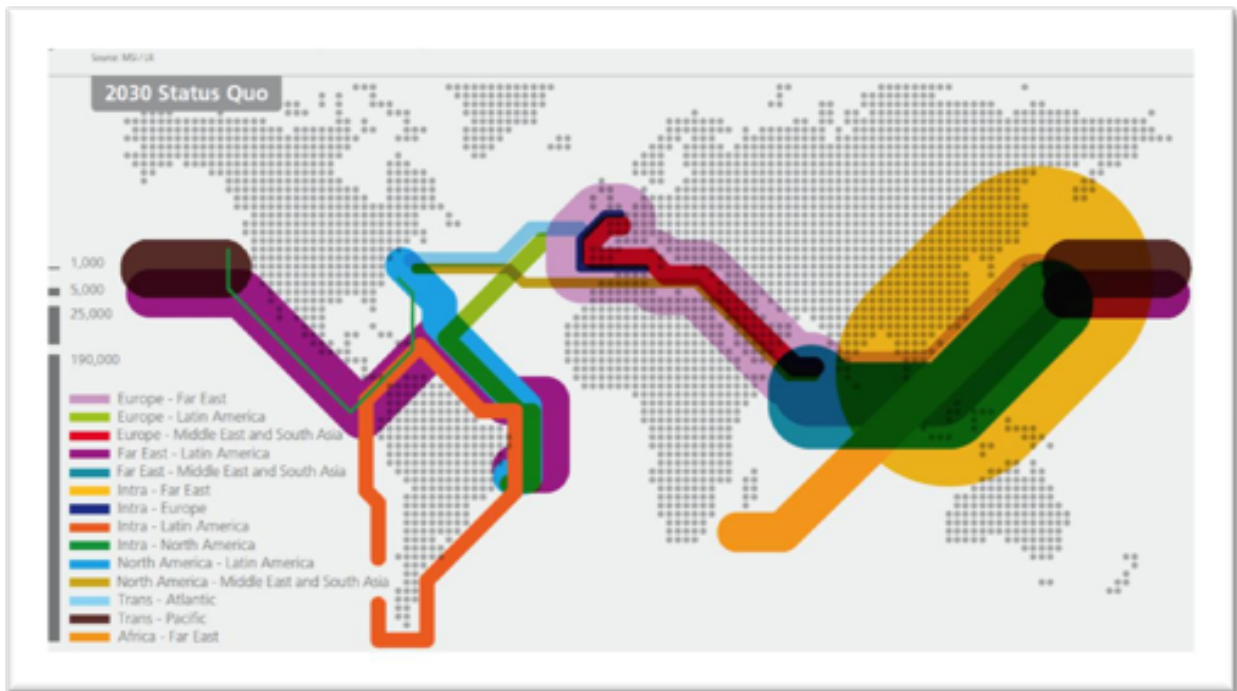
Da detti dati non può che essere rinnovata la centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi soprattutto per quelli che interessino il continente Europa.

A partire dai primi anni '90 si assiste ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico marittimo. I fattori alla base di questo fenomeno sono riconducibili principalmente a:

- il fenomeno del gigantismo navale, che ha reso quella trans-mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East in quanto, a differenza dell'attuale canale di Panama, il Canale di Suez presenta caratteristiche strutturali compatibili con il transito delle grandi portacontainer;
- la performance economica del Far East e dei Paesi emergenti del Mediterraneo che ha determinato un incremento significativo dell'interscambio via mare sulle direttrici commerciali da/per l'Europa e fra le due sponde del Mediterraneo incentivando anche nuove alleanze commerciali tra i vettori player;
- l'impulso dato dall'Unione Europea nel corso dell'ultimo decennio allo Short Sea Shipping, incentivato per ridurre la congestione sulle strade, che oggi rappresenta il 60% del totale delle merci trasportate via mare dall'Unione [Eurostat, 2013]



traffici containerizzati – 2010 – Fonte: Global Marine Trends 2030



traffici containerizzati – 2030 – Fonte: Global Marine Trends 2030

#### 4.1.2 Il grado di interesse degli Investitori privati:

Se le prospettive di crescita dei traffici, sia merci che crocieristici, in Italia risulti piuttosto conclamata da varie fonti di riferimento, l'analisi dell'interesse di Investitori privati per le realtà portuali della Spezia e di Marina di Carrara appare ancora più incoraggiante.

Nel corso degli ultimi anni, infatti, si registrano:

- Un nuovo piano industriale presentato della Spezia Container Terminal SpA per il porto della Spezia, con piano di investimento in infrastrutture e attrezzature di banchina che supera i 270 milioni di euro (di cui oltre 120 in nuove infrastrutture) e che è valso alla società l'ottenimento di aree portuali in concessione per oltre 50 anni e previsioni di traffico merci containerizzato da 1,4 milioni di TEUs/anno a circa 2,0 milioni;
- Un nuovo piano industriale per il Terminal del Golfo SpA, con investimenti prossimi ai 100 milioni di euro, di cui 45 almeno in nuove infrastrutture di banchina (ampliamenti per circa 80 mila metri quadrati) ancora nel porto mercantile della Spezia, con previsioni di traffico containerizzato, a regime, per oltre 600 mila TEUs/anno;

- Nuova concessione di aree di banchina nel porto di Marina di Carrara alla società Dario Perioli srl con previsione di nuovi traffici in merci varie e di nuovi investimenti in attrezzature ed infrastrutture;
- Interessamento di alcune primarie compagnie di crociera ad implementare servizi crocieristici al porto di Marina di Carrara;
- Rinnovato interessamento per Marina di Carrara di armatori che svolgono attività di traghettamento misto merci-pax di cabotaggio nazionale.
- Insediamento dei Cantieri San Lorenzo nel golfo della Spezia (subentro ai Cantieri San Marco) con nuovi investimenti in infrastrutture per la cantieristica navale dedicate alla progettazione, costruzione e varo di grandi yacht a chiglia metallica (acciaio e alluminio);
- Recente proposta di investimento avanzata da un raggruppamento temporaneo di Imprese (Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere) per realizzare una nuova stazione crociere del porto della Spezia (investimento in strutture per circa 35 milioni di euro) e per gestire i servizi di assistenza e di imbarco/sbarco passeggeri nello scalo ligure per i prossimi 34 anni.

Il quadro complessivo che ne discende appare coerente con le previsioni di crescita nazionali e confortante per quanto attiene la valutazione delle possibili ricadute economiche e sociali per il territorio circostante.

#### **4.2) Obiettivi di sviluppo e contenuti sistemici delle pianificazioni dei porti di La Spezia e Marina di Carrara;**

##### **4.2.1 Descrizione degli obiettivi e delle scelte per il loro raggiungimento;**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale nasce dalla fusione delle Autorità Portuali di La Spezia e di Marina di Carrara e, pertanto, la nuova pianificazione portuale deve partire dalla valutazione dello stato di fatto di entrambi gli scali, allo scopo di individuare i giusti fattori di crescita necessari a dare ulteriore impulso ai due citati porti, in una ottica di sinergia quale la riforma dei sistemi portuali vuole. Per questa ragione, gli studi di traffico e trasportistici condotti nei paragrafi precedenti, devono essere letti alla luce della attuale configurazione pianificatoria ed amministrativa dei due porti. È indubbio, infatti, che trattasi di due realtà, sebbene su scale diverse, ormai avviate su percorsi ben delineati e peraltro caratterizzati dalla quasi totale

assegnazione delle aree e delle banchine a soggetti privati che vi conducono attività terminalistiche di vario genere, la cui durata andrà quasi sempre ben oltre la naturale durata dei futuri PRP che nasceranno in conseguenza della approvazione del presente documento.

Ne discende, pertanto, che le azioni che la AdSP dovrà portare a compimento nel disegnare i futuri PRP, andranno calibrate con l'obiettivo di conseguire la crescita dei traffici ed il conseguente incremento occupazionale, anche in modo da accompagnare, e ove possibile assecondare le iniziative terminalistiche individuando e risolvendo gli elementi di criticità che ne frenano o, nel tempo, ne potrebbero frenare lo sviluppo. Quanto sopra, senza mai perdere di vista il tema della convivenza delle attività portuali con i rispettivi contesti urbani entro i quali entrambi gli scali si sviluppano, che deve essere affrontato in modo da attenuare quanto più possibile la conflittualità derivante dalla coesistenza della funzione urbana e residenziale con quella portuale.

Nel caso del porto della Spezia, si ritiene abbastanza difficile poter immaginare ulteriori significativi ampliamenti verso mare di banchine e calate, atteso che l'attuale PRP ed i successivi adeguamenti tecnico-funzionali, peraltro non ancora interamente realizzati, e le cui previsioni vengono in questa sede completamente confermate, hanno già introdotto nuove opere significative, volte ad incrementare gli spazi commerciali. Potranno quindi essere previsti solo affinamenti della situazione attuale, con eventuali riprofilature delle banchine esistenti ove necessario, tali da non portare comunque a significativi aumenti di superfici.

Nel caso del porto di Marina di Carrara invece la necessità di individuare sia pure misurati ampliamenti, è più che giustificata dal fatto che l'attuale PRP risale al 1981 e da tempo non offre più adeguate risposte alle legittime aspettative di sviluppo degli operatori, peraltro recentemente cresciuti di numero a seguito delle gare di affidamento in concessione demaniale espletate dalla AdSP. Tuttavia, questi ampliamenti infrastrutturali dovranno correttamente limitarsi, come da accordi stipulati con il Comune di Carrara e la Regione Toscana, agli spazi di fronte al piazzale Città di Massa, onde evitare di coinvolgere in riconfigurazioni la foce del torrente Carrione e le aree a levante del torrente stesso.

Pertanto, i nuovi PRP della Spezia e Marina di Carrara, sulla base di quanto premesso nei capitoli e paragrafi precedenti, avranno altresì il compito di ottenere alcuni risultati sistemici che gli attuali PRP non avevano necessità di raggiungere. Per conseguire quanto sopra, sono pertanto

stati individuati cinque obiettivi, che a seguire si riepilogano, ritenuti necessari per conferire al Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale potenzialità strategiche nel panorama dei traffici marittimi contendibili, in una ottica di sinergia ed integrazione col territorio.

Gli obiettivi da perseguire, a tal fine, nella redazione dei nuovi PRP sono:

- I. Massimizzare l'efficienza delle infrastrutture esistenti, eliminando le funzioni non più attuali e prevedendo ampliamenti misurati e sostenibili in tempi celeri ed a costi contenuti;
- II. Razionalizzare le funzioni esistenti creando legami sinergici tra funzioni simili nei due porti e, al tempo stesso, specializzando le diverse peculiarità dei due scali;
- III. Migliorare gli accessi sia viabilistici, sia ferroviari ai due scali ed efficientare le realtà retroportuali quanto più possibile;
- IV. Adeguare i fondali agli scenari futuri del naviglio;
- V. Individuare significative misure di mitigazione ambientale e di armonizzazione del porto col territorio, sia tramite l'adozione di misure di contenimento delle emissioni, sia tramite la realizzazione di opere che abbiano funzione di filtro e di servizio ai quartieri urbani limitrofi ai due scali. Questo obiettivo, ancorché elencato come ultimo, non deve mai essere perso di vista e deve essere perseguito in parallelo agli altri obiettivi elencati, garantendone in ogni loro fase di attuazione la piena sostenibilità.

#### 4.2.2 Per il porto della Spezia:

In particolare, declinando i predetti obiettivi, per il porto della Spezia, il PRP dovrà studiare e prevedere:

1. La progressiva riduzione, fino alla eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali, come il traffico merci delle rinfuse secche, onde far spazio al traffico unitizzato che rappresenta per il porto una eccellenza assoluta nel panorama nazionale;
2. L'individuazione di possibili, ancorché modesti, ampliamenti o adeguamenti delle sagome di banchine e piazzali per meglio rispondere alle esigenze marittime o logistiche del porto, eventualmente offrendo la possibilità di implementare anche collegamenti per piccoli traghetti;



3. L'individuazione e il potenziamento in termini pianificatori dell'efficienza delle funzioni esistenti principali, quali quella commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale, ad esempio mediante una opportuna revisione delle NTA attuali;
4. L'individuazione 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. L'individuazione di misure di miglioramento degli accessi stradali e ferroviari, in particolare con riguardo al varco Stagnoni, al fine di poter al meglio gestire il traffico portuale di riferimento dei prossimi anni senza aggravii sulla viabilità e sulla vivibilità dei quartieri cittadini interessati;
6. L'eventuale valutazione di un adeguamento dei fondali del canale navigabile d'accesso e la realizzazione dell'adeguamento dei fondali operativi del porto, al fine di assicurare competitività alla luce della evoluzione del naviglio nel prossimo ventennio.
7. 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. Al riguardo, sarà opportuno favorire l'implementazione di sistemi di alimentazione ecosostenibili per le esigenze del porto e delle navi, al fine di contenere le emissioni nocive, utilizzando e opportunamente adeguando le strutture all'uso esistenti nel golfo, quali ad esempio l'impianto di distribuzione GNL SNAM di Panigaglia;
8. La integrazione funzionale del retroporto di Santo Stefano Magra con le attività portuali e doganali e con il sistema ferroviario.

#### 4.2.3 Per il porto di Marina di Carrara:

Declinando invece i predetti obiettivi per il porto di Marina di Carrara, alla luce dell'accordo sottoscritto con Comune di Marina di Carrara e Regione Toscana il 13/02/2018, il PRP dovrà studiare e prevedere:



1. L'ampliamento del porto fino al limite della sponda destra del torrente Carrione, 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, 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;
3. L'allungamento dell'opera foranea di sopraflutto, con modi e forme adeguate a garantire la salvaguardia dell'equilibrio costiero locale, ponendo particolare attenzione al problema dell'erosione costiera sulla costa apuo-versiliese, 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, nonché volte a favorire la

realizzazione di un nuovo casello autostradale nella zona retroportuale per ridurre il traffico pesante dalla viabilità locale;

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. Tali obiettivi dovranno prevedere lo studio di soluzioni volte al *cold ironing* nonché possibilità di ricollocazione degli attuali spazi di sosta dei mezzi pesanti.

#### 4.2.4 In sintesi:

In estrema sintesi, la riorganizzazione funzionale dei due porti dopo la integrale attuazione dei nuovi PRP sarà la seguente:

Funzione	Porto della Spezia	Porto di Marina di Carrara
Merci unitizzate (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(C) – Gateway e transshipment, modalità lo-lo	(M) – Gateway, modalità ro-ro e lo-lo
Merci rinfuse secche (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(M) – Gateway, modalità lo-lo e ro-ro	(C) – Gateway, modalità lo-lo e ro-ro
Merci project cargo (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(M)	(C) – Export e Import, modalità ro-ro
Merci rinfuse liquide (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(M) – prodotti petroliferi	(N)

<b>Funzione</b>	<b>Porto della Spezia</b>	<b>Porto di Marina di Carrara</b>
Crociere (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(C) – Home & transit port	(C) – Home & transit port
Traghetti (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(M)-pax-merci	(M)-pax-merci
Cantieristica navale pesante (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(C) – nuove costruzioni, refitting, manutenzioni	(N)
Cantieristica da diporto (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(C) – nuove costruzioni, refitting, manutenzioni	(C) – nuove costruzioni, refitting, manutenzioni, travel lift consortili.
Diporto nautico (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(C) – transito, stanziale, sociale, grandi yacht	(C) – transito, stanziale, sociale, grandi yacht
Porto militare (C=caratterizzante, M=marginale, N=non previsto)	(C) - arsenale	(N)

Tenuto conto che il PRP vigente del porto della Spezia è da ritenersi ancora attuale anche per le parti ancora da realizzare ed in linea con le indicazioni del DPSS, fino al completamento delle sue previsioni in termini di riempimenti e di riorganizzazione delle aree da dedicare alle crociere, si ritiene che la priorità dell'Ente sia quella di provvedere alla redazione del PRP del porto di Marina di Carrara, la cui realizzazione renderebbe peraltro più agevole il riassetto conseguente del porto di La Spezia nella direzione enunciata sopra.

Le correlazioni di sistema principali, sono legate alle funzioni crocieristiche ed a quelle cantieristiche, tenuto conto che entrambe le funzioni potranno essere sviluppate anche mediante la sinergia che potrà venirsi a costituire tra le due realtà portuali.

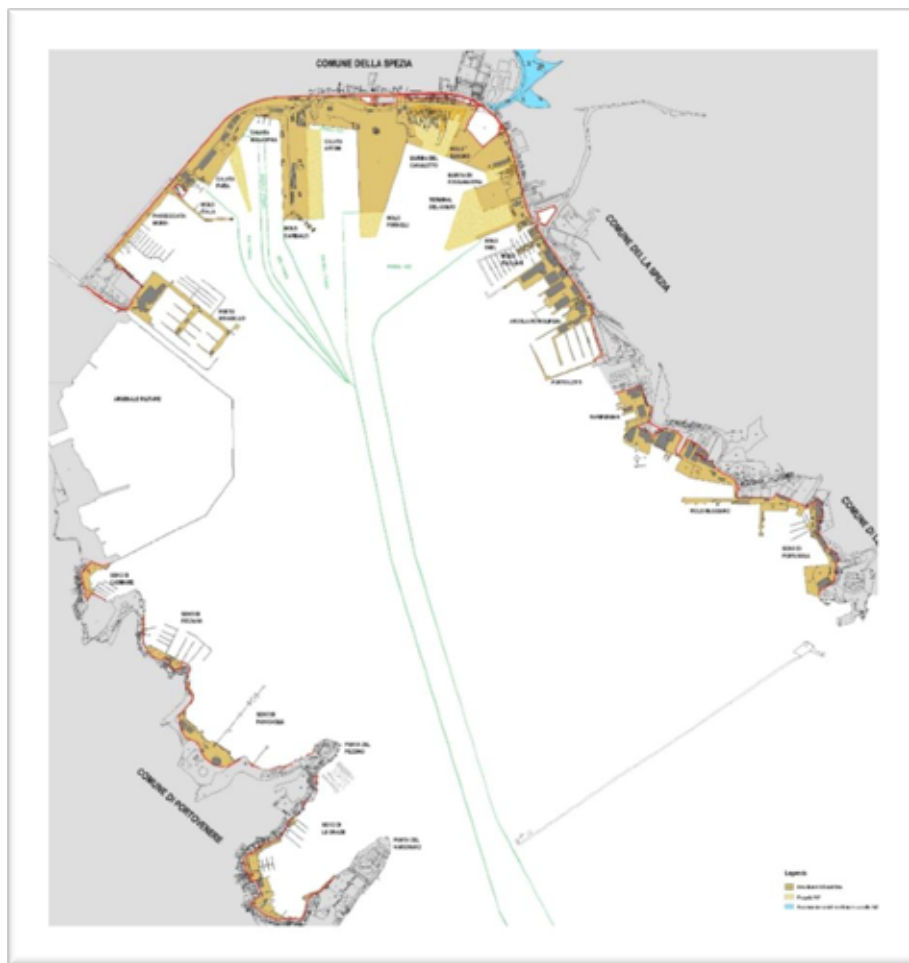
La parte commerciale, invece, tenderà ad essere quanto più possibile separata, favorendo le già attuali specializzazioni nei due porti. Quello della Spezia tenderà infatti sempre più a costituire eccellenza nelle merci unitizzate, mentre quella di Marina di Carrara sarà altrettanto attrattivo per le merci secche, per il project cargo e per le merci unitizzate residuali.

Si stima che in questo modo si possa pervenire ad una più intensiva ed efficace utilizzazione delle aree portuali disponibili e future, diversamente da quanto si potrebbe ottenere senza l'attivazione dei percorsi di specializzazione, che questa pianificazione intende attuare.

## 5 I PRP DI LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA: INDICAZIONE DEGLI ASSETTI PREVISTI

### 5.1) Individuazione e perimetrazione delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali.

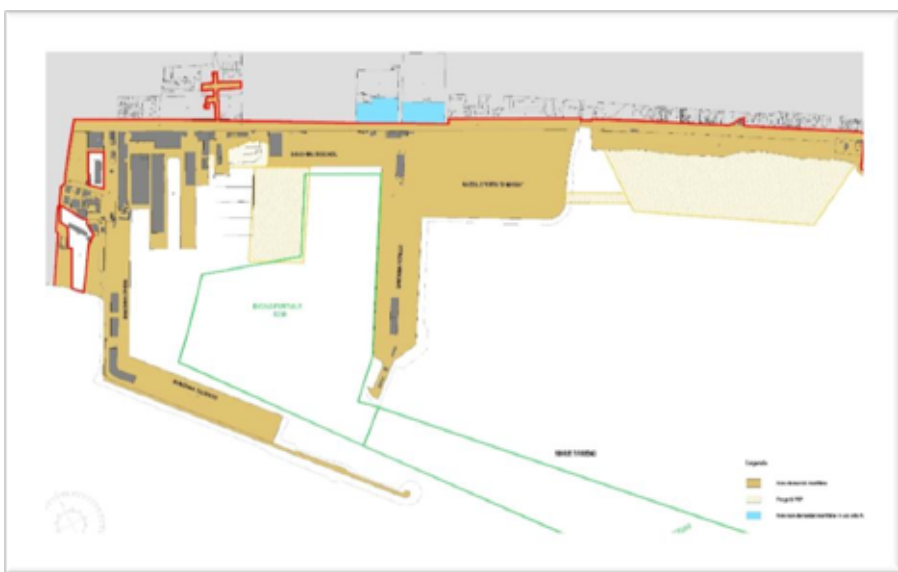
Il DPSS si pone l'obiettivo di definire le aree demaniali marittime (*cd. Aree portuali in senso stretto*) sulle quali i Piani Regolatori dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara potranno pianificare la destinazione d'uso, la funzioni caratterizzanti e le funzioni con queste compatibili, oltre che definirne gli standard urbanistici, le possibilità di ampliamenti e/o di nuove edificazioni, nonché le relative modalità di attuazione. Con questo scopo, di seguito si riportano per entrambe le realtà portuali le planimetrie più significative elaborate ed allegate al DPSS quale parte integrante e sostanziale.



Porto della Spezia – aree demaniali marittime dell'AdSP-MLOr



*Porto della Spezia – le principali funzioni esistenti*

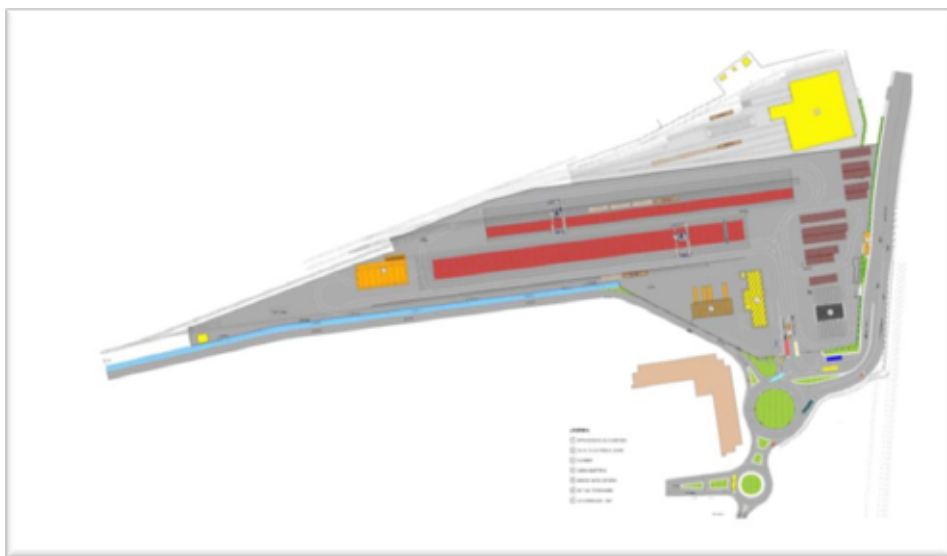


*Porto di Marina di Carrara – aree demaniali marittime dell'AdSP-MLO*



*Porto di Marina di Carrara – le principali funzioni esistenti*

Menzione particolare meritano i programmi di sviluppo del retroporto di Santo Stefano di Magra: ancorché utilizzato finora soprattutto per deposito CTR vuoti e come area di smistamento merci (composizione o decomposizione dei carichi da CTR), i progetti dell'AdSP vedono per quell'area sviluppi maggiormente funzionali al porto: un'area RFI poco utilizzata sarà sede del nuovo Centro Unico Servizi, trasferendo in detta area le funzioni di verifica delle merci in import-export oggi espletate in aree di banchina.



*Piattaforma logistica di santo Stefano di Magra*



Una porzione consistente della stessa area sarà, invece, destinata allo stoccaggio provvisorio di CTR, con collegamenti stradali e ferroviari continui con le aree portuali. Perché tutto ciò possa concretizzarsi, l'area sarà resa "doganale" con recinzioni adeguate e sistemi di controllo degli accessi tipiche del porto mercantile. Una vera e propria piattaforma logistica, estensione delle aree portuali lungo la filiera delle merci.

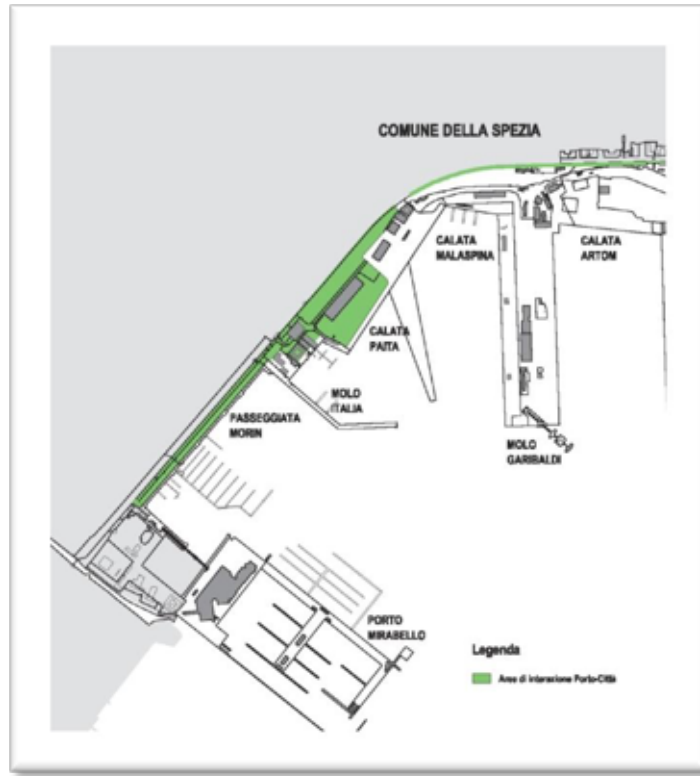
Detta area potrà poi essere utilizzata in sinergia anche dal porto di Marina di Carrara, dal quale dista poche decine di chilometri sia via ferrovia che via strada.

## **5.2) Aree di interazione porto-città.**

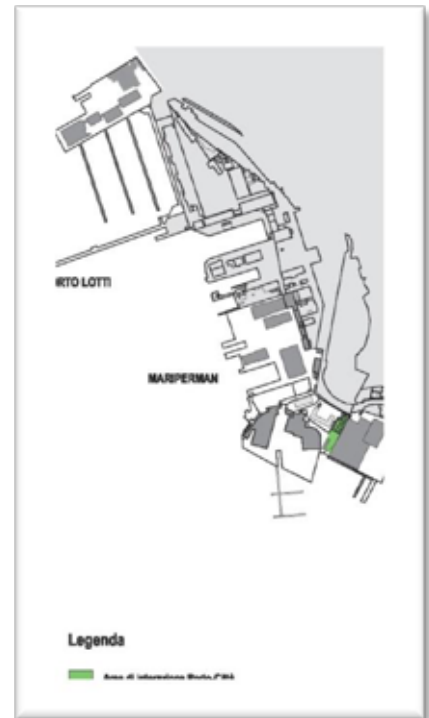
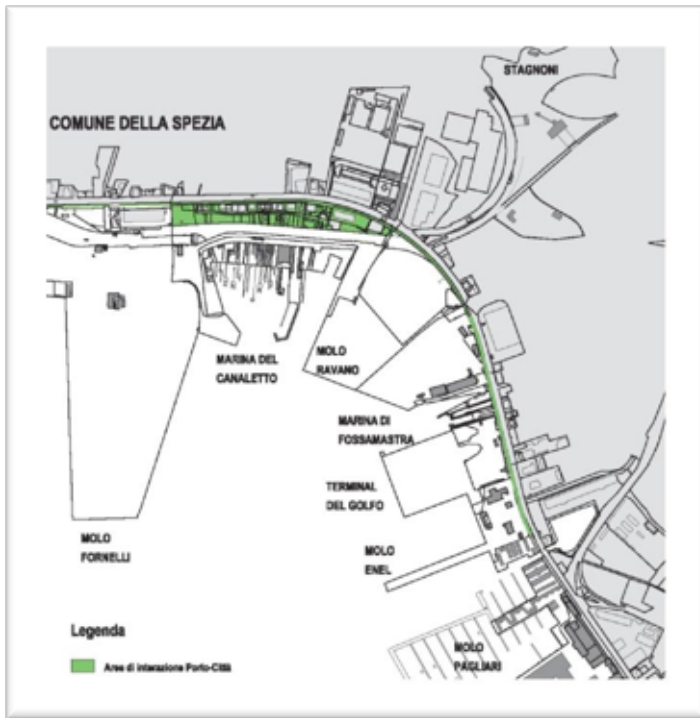
Tra gli elementi fondanti del DPSS deve trovare spazio la perimetrazione delle aree per le quali il futuro Piano Regolatore di Sistema Portuale, costituito, nel caso dell'AdSP-MLOr, dai due Piani Regolatori dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, avrà piena e totale valenza pianificatoria: le modifiche normative, infatti, introdotte con il d.lgs 169/2016 e ss.mm. hanno opportunamente stabilito che laddove aree del demanio marittimo, della circoscrizione demaniale di competenza delle Autorità di Sistema Portuale, risultassero destinate principalmente ad uso urbano, queste potessero essere regolamentate, dal punto di vista pianificatorio, dai Piani Urbanistici Comunali e non dal redigendo Piano Regolatore Portuale.

Da detta precisa indicazione normativa, l'esigenza di inserire già nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema la perimetrazione delle aree demaniali che non saranno oggetto della pianificazione del futuro PRP.

I contatti intercorsi tra l'AdSP ed i Comuni territorialmente interessati, consentono oggi di definire dette aree con sufficiente precisione. In breve, per il Comune della Spezia l'area demaniale marittima sulla quale il nuovo PRP non avrà l'onere di intervenire è quella sostanzialmente corrispondente al waterfront della città, in un tratto di demanio marittimo compreso tra la banchina Tahon de Revel a Ovest, e la nuova area crociere di Calata Paita a Est, come meglio evidenziato nella planimetria che segue. Inoltre in fase di rilascio dell'intesa, il Comune della Spezia ha richiesto di poter estendere dette aree alla fascia di rispetto porto-città prevista dal PRP vigente e all'area pubblica di Ruffino (vedasi Delibera del Consiglio Comunale del 09/05/2019 in allegato).



Comune della Spezia – aree di interazione porto-città



Comune della Spezia – aree di interazione porto-città

Nel Comune di Portovenere analoga gestione della pianificazione riguarderà aree demaniali del borgo delle Grazie e di Fezzano, lungo la costa di ponente del golfo della Spezia (vedasi Deliberazione del Consiglio Comunale n.3/2019 del 13/02/2019 in allegato).



*Comune di Portovenere – aree di interazione porto-città*

Nel Comune di Lerici, le uniche aree demaniali marittime di competenza dell'AdSP riguardano la sola area di Pertusola, in località Muggiano. Le aree sono ora utilizzate da società diportistiche e da Navalmare. In fase di rilascio dell'intesa, il Comune richiede che la destinazione futura, alla scadenza della concessione in essere, si converta ad aree unicamente destinate al turismo ed alla nautica sociale, confermando così le previsioni pianificatorie del PUC vigente. Il Comune richiede, inoltre, che il DPSS dia nuovo impulso al trasporto marittimo nel Golfo valorizzando le infrastrutture ad esso funzionali (vedasi Deliberazione del Consiglio Comunale della Città di Lerici n.35 del 04/07/2019).

Per il Comune di Carrara, le aree di interazione sono quelle di seguito indicate, confermate nella Deliberazione del Consiglio Comunale del 04/05/2019, n.51 (vedasi allegato).



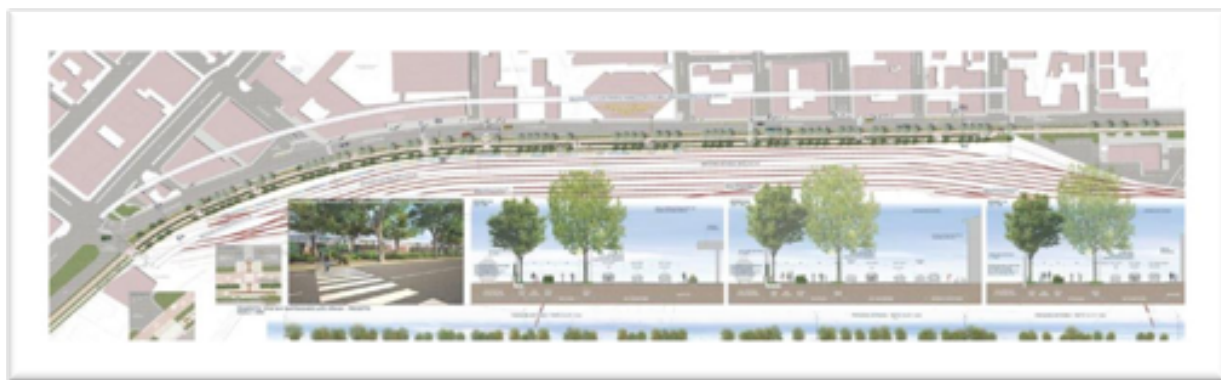
*Porto di Marina di Carrara – aree di interazione porto-città*

### **5.3) Collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario.**

Come già accennato nel capitolo dedicato alle opere previste dai PRP vigenti, sia per La Spezia che per Marina di Carrara ampio spazio era già stato dato ai collegamenti dell'area portuale con l'inland, sia via ferrovia che via strada. Tra i maggiori progetti programmati o già in corso di realizzazione per il miglioramento delle connessioni viarie del porto mercantile della Spezia deve annoverarsi l'ottimizzazione della viabilità di collegamento del porto Est (terminal del Golfo e terminal Ravano) con il varco doganale degli Stagnoni. Il varco Stagnoni ha ormai assunto il ruolo di varco doganale principale per tutte le merci in arrivo ed in partenza dal porto della Spezia: la piena realizzazione delle opere di ampliamento del porto mercantile previste dal vigente PRP consentirà di liberare spazi utili per razionalizzare i collegamenti di detto varco con i terminal del levante, soprattutto con il Terminal del Golfo, consentendo di eliminare qualsiasi interferenza del traffico pesante con la viabilità urbana limitrofa al porto. Il nuovo PRP potrà, dunque, confermare le previsioni di ottimizzazione delle connessioni viarie tra porto e sistema autostradale di

riferimento, caratterizzato oggi da un raccordo autostradale, quello La Spezia – S. Stefano di Magra, in grado di collegare direttamente le banchine portuali con l'autostrada A12 Livorno-Genova e con l'A15 La Spezia-Parma. Potranno, altresì, prevedersi politiche di collaborazione con le Istituzioni per consentire investimenti dell'AdSP anche in aree non direttamente interne alla circoscrizione demaniale di competenza, ciò soprattutto allo scopo di creare aree di smistamento e di sosta per veicoli pesanti che consentano di evitare l'accumulo di mezzi, in attesa di espletamento pratiche doganali, solamente nell'area parcheggio degli Stagnoni.

Parallelamente a dette iniziative, nuovo impulso dovrà prevedersi per le infrastrutture immateriali a servizio delle operazioni portuali, ciò soprattutto per ridurre i tempi di attesa dei mezzi in ingresso porto e per consentire afflussi programmati e distribuiti nell'arco delle ventiquattro ore. Dal punto di vista ferroviario, importanti investimenti per l'implementazione dell'infrastruttura a servizio del porto mercantile sia della Spezia che di Marina di Carrara sono in programma se non già avviati. A La Spezia l'intervento di maggiore rilevanza (progettazione esecutiva in fase di completamento) riguarda la ristrutturazione della stazione ferroviaria de "La Spezia Marittima": intervento finanziato dal CIPE per oltre 38 milioni di euro, il progetto prevede la realizzazione di fasci ferroviari in parallelo (nove a regime) per lunghezze variabili da 550 a 750 metri.



A Marina di Carrara investimenti importanti riguardano sia le connessioni stradali che ferroviarie: il progetto definitivo degli ambiti 3 e 4 del waterfront di Marina, infatti, prevede interventi fondamentali per migliorare l'accessibilità sia stradale che ferroviaria al porto mercantile, con carreggiate stradali a corsie preferenziali per garantire la separazione dei flussi tra mezzi pesanti e traffico urbano.

I nuovi PRP potranno, dunque, contare su connessioni viarie e ferroviarie già potenziate per entrambe le strutture portuali.

Come già accennato, i porti della Spezia e di Marina di Carrara sono collegati all' ex Corridoio 1 (oggi Scandinavia – Mediterraneo) attraverso la linea ferroviaria Pisa, Prato, Firenze: detta connessione ha consentito l'inserimento dello scalo ligure tra i Core Ports europei.

Tuttavia la linea ferroviaria La Spezia - Parma, la cosiddetta "Pontremolese", circa 120 Km di linea ferroviaria, costituisce l'asse naturale di collegamento tra i porti dell'Alto tirreno e le aree logistiche di Parma, Verona, Padova. La Pontremolese è infatti la Linea di valico più funzionale al corridoio multimodale TI.BRE. (Tirrenica-Brennero) e che può interagire positivamente con il sistema padano e i suoi interporti e con le linee Torino-Milano-Venezia e Torino-Piacenza-Bologna; è inoltre la direttrice prioritaria per instradare il traffico merci proveniente da Sud sulla linea ferroviaria tirrenica verso la Pianura Padana e, attraverso questa, verso il valico del Brennero e le linee di valico del Nord Est, assorbendo oltre al traffico merci generato dal porto di La Spezia, anche quello proveniente su questa direttrice dagli scali dell'Alto Tirreno.

La linea Pontremolese ha un ruolo importante anche per il decongestionamento dei nodi di Genova e Firenze. La linea Pontremolese rappresenta una sorta di "Ultimo Miglio" ferroviario, nella direttrice del Corridoio Scandinavia – Mediterraneo.

I progetti di raddoppio della linea non sono stati ad oggi ancora completati e sono stati revocati i finanziamenti per diverse opere tra cui quelle necessarie per la realizzazione del primo sub-lotto Parma-Vicofertile dell'intervento di raddoppio della linea. Restano inoltre da definire i finanziamenti per la progettazione del raddoppio della galleria di valico, opera fondamentale per l'ottimizzazione della linea La Spezia - Parma.

Allo stesso modo lungo la direttrice Ti.Bre. è necessario realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della tratta Parma - Poggio Rusco (attualmente linea regionale) per l'integrazione della linea La Spezia - Parma con la linea per il Brennero.

Sulla direttrice La Spezia - Parma riveste particolare importanza anche il raccordo con il *Cepim*, interporto di Parma.

Ancorché una nuova linea "Pontremolese" non possa essere tema di PRP, l'AdSP – MLOr ritiene si dovrà svolgere una adeguata azione di promozione e di sensibilizzazione affinché la nuova infrastruttura venga finalmente finanziata e realizzata. Ciò anche in accoglimento delle numerose



richieste in tal senso rivolte alla stessa AdSP dagli Stakeholders invitati a partecipare agli incontri organizzati presso la sede e che hanno contribuito alla formazione del presente DPSS attraverso le risposte al questionario loro distribuito in occasione di detti incontri.

L'attenzione dei nuovi PRP al tema delle connessioni non potrà, dunque, che essere massima, ben sapendo che non potranno esserci incrementi di traffico in assenza di collegamenti stradali e ferroviari adeguati ai volumi movimentati in banchina e trasferibili via mare. Il sistema portuale, perché dia i risultati attesi, deve funzionare in perfetto equilibrio. Potenziamento del trasporto merci via ferrovia, ottimizzazione delle strade, mantenimento dei canali navigabili, ambientalizzazione dell'attività portuale, dovranno trovare nuovo impulso nei nuovi PRP, ricercando quell'equilibrio necessario a garantire le giuste aspettative di tutti.



*Viabilità di collegamento del porto della Spezia con l'interporto di S. Stefano Magra*





*Viabilità di collegamento del porto di Marina di Carrara con l'interporto*

## 6 RELAZIONE ILLUSTRATIVA SUI PRP DA REDIGERE

Per la redazione dei PRP della Spezia e Marina di Carrara si potrà procedere in parallelo o in modo disgiunto. Entrambi i porti, infatti, hanno un PRP vigente, ma quello di Carrara è decisamente obsoleto e pertanto detto porto richiede con urgenza il suo aggiornamento.

In questa fase, ma naturalmente questo non è un dogma, parrebbe quindi più urgente, ad approvazione del DPSS avvenuta, procedere alla redazione del PRP di marina di Carrara, mentre le previsioni del PRP della Spezia attuale saranno interamente realizzate.

È noto infatti che allo stato attuale sono in imminente fase di appalto importanti ampliamenti verso mare dei terminal attuali, tutti regolarmente previsti dal vigente PRP.

Ciò non toglie che possa essere opportuno, fin da subito, aggiornare anche il PRP della Spezia, tenuto conto che in ogni caso occorrerà del tempo prima di portare a compimento la relativa procedura.

Il Piano regolatore di sistema portuale del Mar Ligure orientale, come già detto, si compone del presente DPSS e dei PRP dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. Questa articolata forma di pianificazione, a mente dell'art. 4-bis della L. 84/94, deve tenere conto dei criteri di sostenibilità

energetica ed ambientale, che peraltro sono stati già, sia pur sommariamente, declinati nel presente documento.

Infatti, il citato art. 4-bis chiarisce che la pianificazione del sistema portuale deve essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica ed ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia.

A tale scopo, questa AdSP promuoverà la redazione del Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale (DEASP) del sistema portuale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Il documento di cui al comma 2, che sarà redatto sulla base delle emanande (allo stato delle cose) Linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, definirà gli indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure (parte delle quali già indicate nel presente documento) al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

Per la natura del documento, esso dovrà essere redatto assieme ai PRP, perché contribuirà a definire alcune strategie, o comunque norme di efficacia indefettibile, che non possono essere demandate ad una fase successiva senza penalizzare l'efficacia dei predetti strumenti di pianificazione.

Si può pertanto stabilire pertanto il seguente ordine dei lavori:

Fase	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Redazione ed approvazione DPSS									
Studi per il DPEA									
Studi per il PRP (*)									
Elaborazione DPEA									
Elaborazione PRP (*)									
Approvazione DPEA									
Approvazione PRP									

In cui ogni colonna rappresenta, orientativamente, un trimestre.

La redazione del DEASP terrà conto delle indicazioni fornite all'uopo nel presente DPSS, e sarà sviluppato secondo le linee guida apposite, la cui emanazione è attesa a breve.

I PRP, invece, saranno redatti sulla base del presente DPSS e del DEASP.

Si ritiene che la approvazione del DEASP debba essere antecedente a quella dei PRP, o comunque debba essere studiato un modello funzionale per cui i PRP lascino l'ultima parola in materia ambientale ed energetica al DEASP.

L'evoluzione esatta delle cose sarà chiara solo dopo la emanazione delle linee guida.

In ultimo, non è chiaro se occorra una approvazione integrale del PRSP, inteso come somma del DPSS e dei PRP dei singoli porti, in quanto al riguardo la norma è vaga.

Si ritiene che la approvazione frazionata dei predetti documenti (prima inevitabilmente il DPSS e poi i PRP) sia sufficiente a considerare il PRSP nel suo insieme efficace e cogente. Diversamente, non potrebbero essere considerati in alcun modo vigenti gli attuali PRP dall'atto della istituzione dei PRSP.

Nella prudente interpretazione che si da alla norma, ne deriva una utile conseguenza, e cioè che con la approvazione del DPSS i sistemi portuali saranno già dotati di PRSP, purché i vigenti PRP siano coerenti con il primo, e ciò fino all'aggiornamento dei PRP.

Infine, con riguardo alla redazione dei PRP, l'art.5 della norma recita:

“1-bis. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Il documento di pianificazione strategica di sistema:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;
- b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;

...omissis”

E poi:

*“1-ter. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città definite dal documento di pianificazione strategica di sistema è stabilita dai Comuni, previo parere della competente Autorità di sistema portuale.”*

E poi:

*“1-sexies. Nei singoli porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale di cui all’articolo 6 comma 1, l’ambito e l’assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, come individuate nel documento di pianificazione strategica di sistema approvato, quali quelle destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.”*

*“2-quater. Nei porti di cui al comma 1-sexies ricompresi nelle circoscrizioni territoriali dell’Autorità di sistema portuale, il piano regolatore portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:*

- a) adottato dal Comitato di gestione di cui all’articolo 9, previa intesa con i Comuni per competenza territoriali interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto- città. I comuni si esprimono entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell’atto;*

*...omissis...”*

La lettura incrociata di questi due commi, porterebbe alla conclusione che:

- Il DPSS individua e distingue le aree strettamente portuali da quelle di interazione porto città (comma 1-bis, lett.b);
- Il PRP definisce gli assetti delle sole aree strettamente portuali e retro-portuali, nonché della viabilità di accesso, mentre non sembra debba riguardare le aree di interazione porto-città (comma 1-sexies);

- Per queste ultime, la pianificazione è stabilita dai Comuni, previo parere della competente Autorità di sistema portuale (comma 1-ter);
- Il PRP è adottato previa intesa del comune per le sole aree di interazione porto-città (comma 2-quater).

Sembra che l'ultimo punto sia in contrasto con quelli precedenti, perché parrebbe richiamare all'interno dei PRP anche le aree di interazione porto città, le quali tuttavia sono demandate alla pianificazione dei comuni che, invece, vengono chiamati a dare l'intesa proprio su queste aree.

Se questa ricostruzione è corretta, sembra preferibile adottare una soluzione più celere:

- Definire le aree di interazione porto-città nell'ambito del DPSS, come peraltro è stato fatto;
- Stralciare dal PRP le predette aree, limitandosi a pianificare nell'ambito del medesimo quelle strettamente portuali per come definite dal comma 1-sexies;
- Demandare la pianificazione delle aree di interazione porto città ai comuni, riservandosi di fornire al riguardo il proprio parere in sede di apposita pianificazione come indicato dal comma 1-ter;

In base a questa ricostruzione, il PRP non sarebbe quindi assoggettato ad intesa coi comuni, non prevedendo la pianificazione di aree di interazione porto-città che, a mente del comma 2-quater, sono le uniche sulle quali il comune è tenuto a dare la propria intesa.

Per quanto sopra, al fine di adottare una linea coerente con la norma ed efficace in termini di celerità procedimentale, senza peraltro rinunciare al dialogo con i comuni, la redazione dei PRP seguirà la succitata procedura e sarà pertanto compito dei comuni pianificare le aree di interazione porto-città qui definite.

Nelle more della nuova pianificazione delle predette aree, continuerà a vigere la previsione degli attuali PRP vigenti.

In conclusione, con la approvazione del presente DPSS, i futuri PRP seguiranno l'iter indicato a seguire: (art.5 comma 2-quater):

Il piano regolatore portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

- a) adottato dal Comitato di gestione di cui all'articolo 9;
- b) inviato successivamente per il parere di competenza al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, che si esprime entro 90 giorni dal ricevimento dell'atto;
- c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dalla Regione interessata entro 40 giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS.

#### **Allegati al DPSS:**

Allegato 1 – Tavole grafiche del DPSS;

Allegato 2 – Verbali di incontri istituzionali di presentazione del DPSS e risposte ai questionari;

Allegato 3 – Rassegna stampa sul DPSS dell'AdSP-MLOr;

Allegato 4 – Deliberazioni d'intesa dei Comuni di La Spezia, Lerici, Portovenere e Carrara

*La Spezia, 12 luglio 2019 (Rev.01)*

<sup>i</sup> Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, Marzo 2017

<sup>ii</sup> Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNL), luglio 2015

<sup>iii</sup> (ISTITUTIO DI STUDI SULLE SOCIETA' DEL MERDITERRANEO – CNR), <https://www.issm.cnr.it/it/>

<sup>iv</sup> PSNL

<sup>v</sup> PSNL pag. 54

<sup>vi</sup> ISTAT Le prospettive per l'economia italiana nel 2017-2018 (21/11/2017)

<sup>vii</sup> ISTAT, Rapporto BES 2017, Il Benessere equo e sostenibile in Italia (pag. 149)



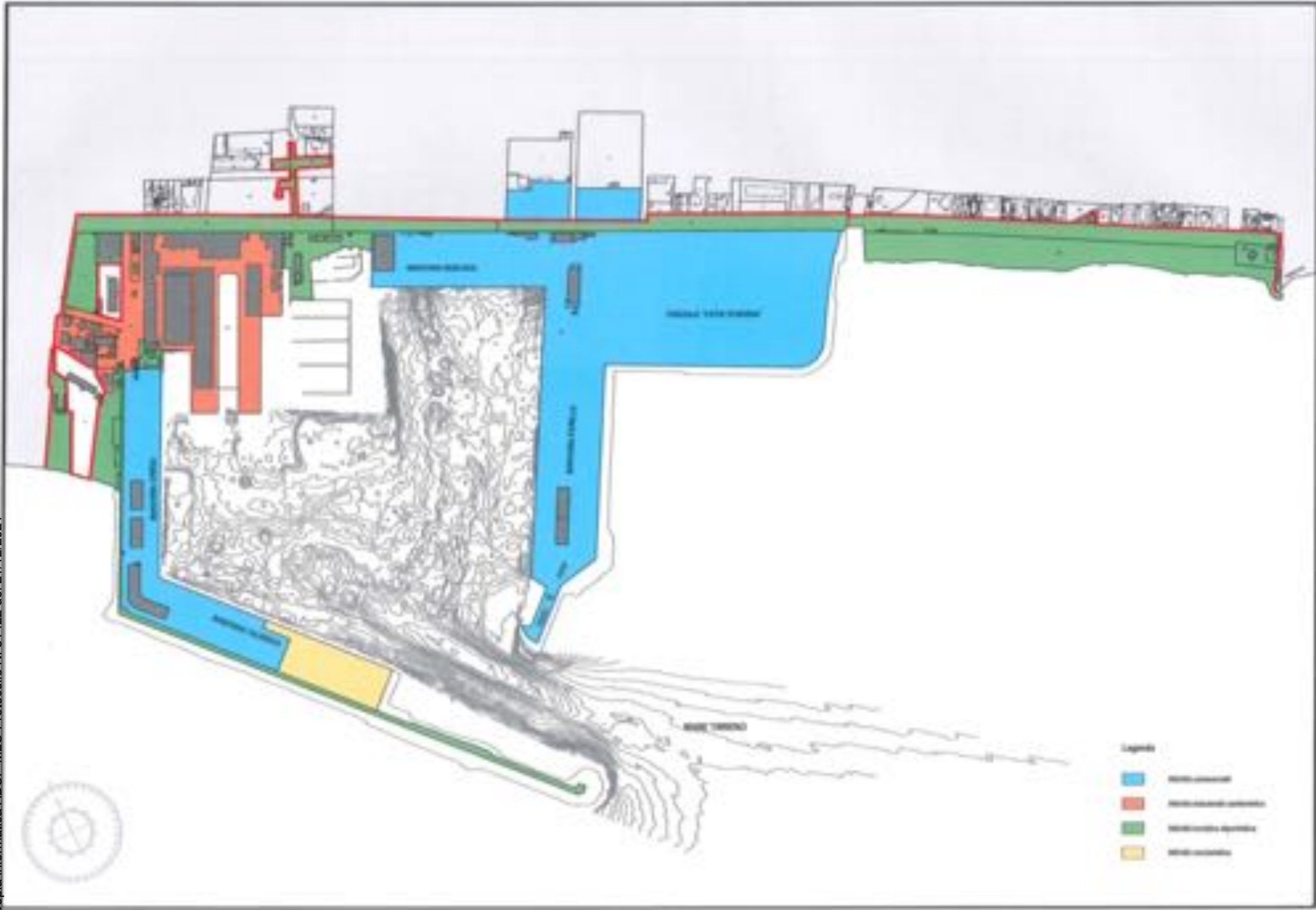




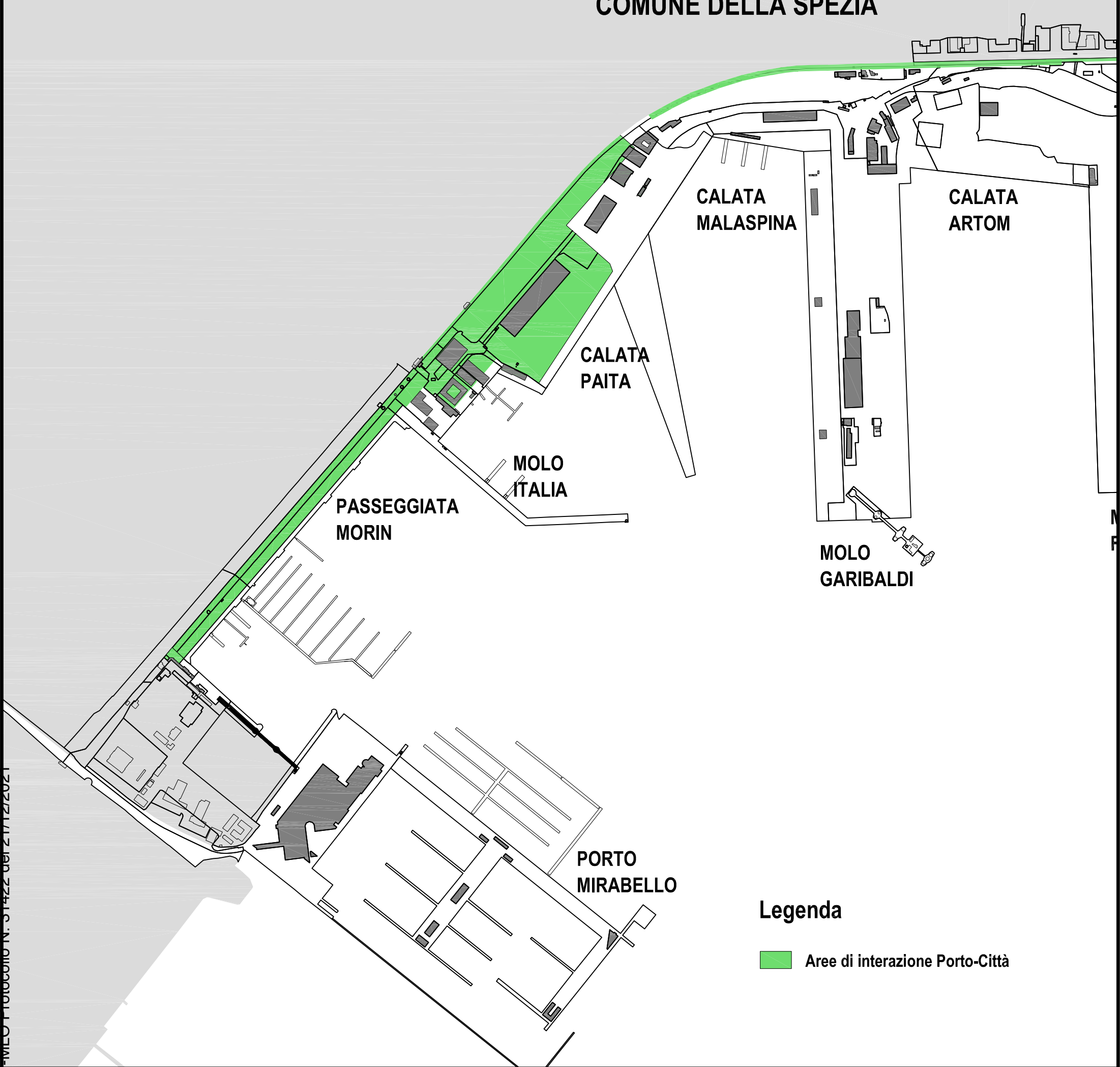






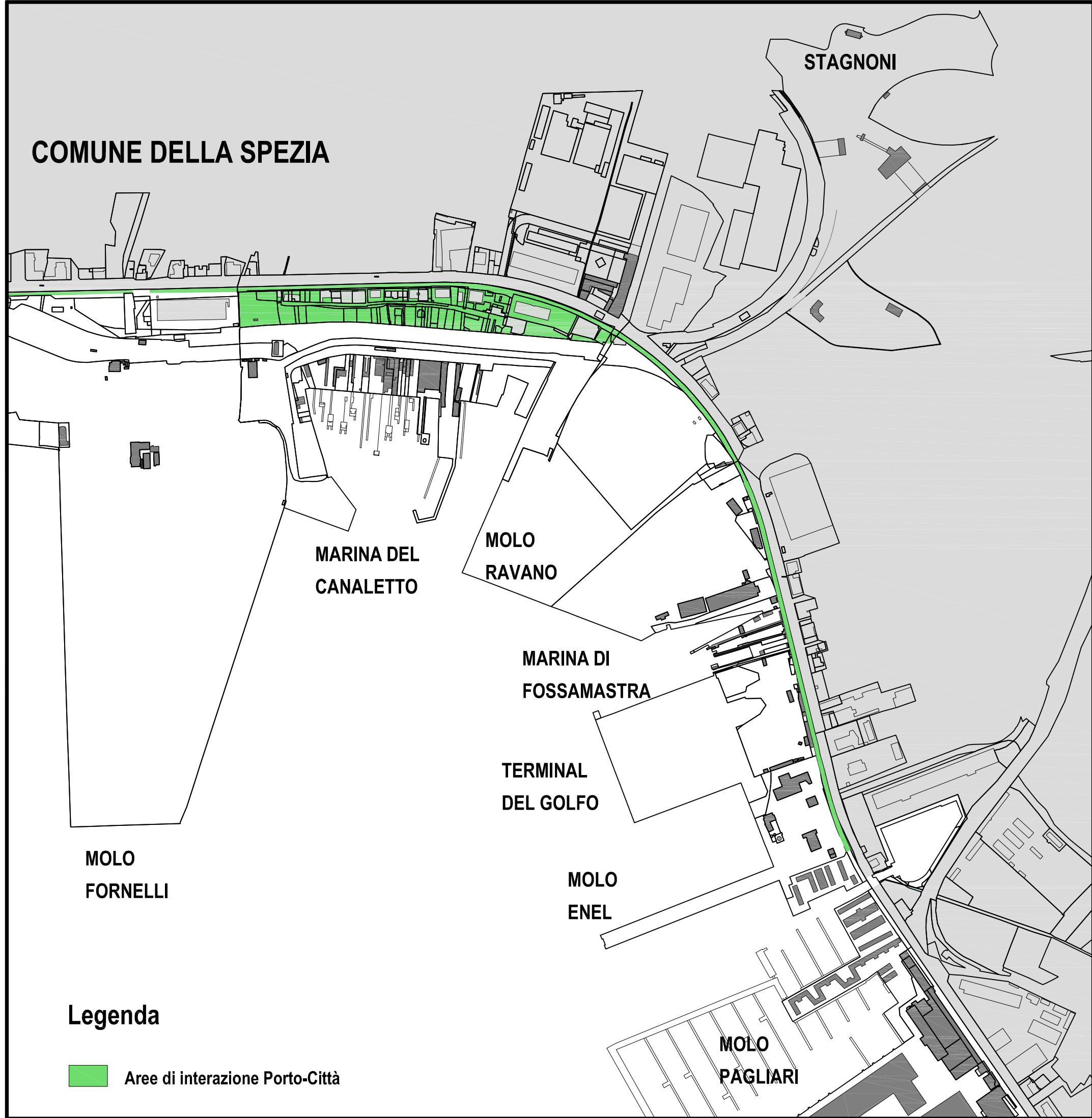


# COMUNE DELLA SPEZIA



## Legenda

 Aree di interazione Porto-Città



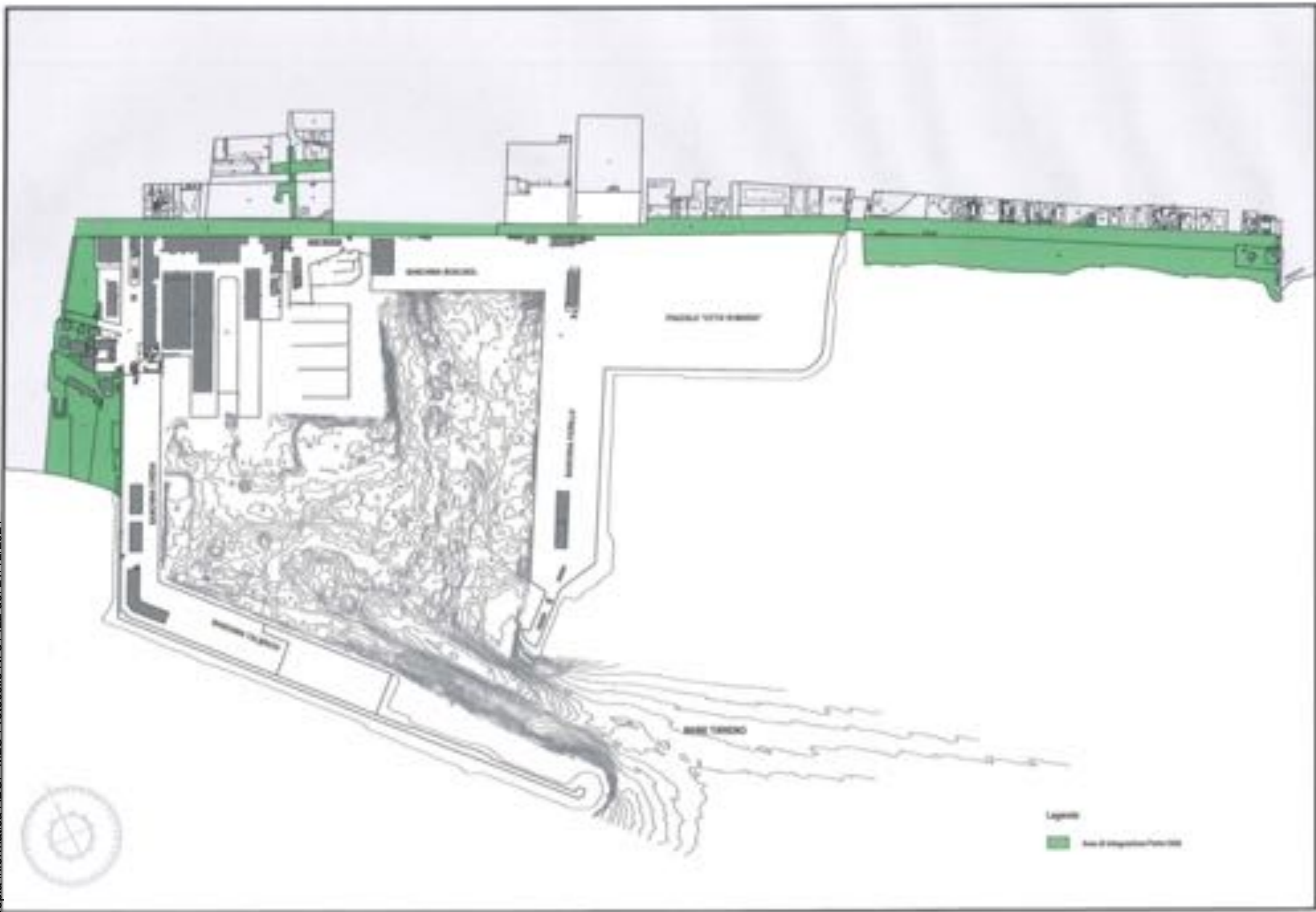












Legenda  
Area di vegetazione forestale





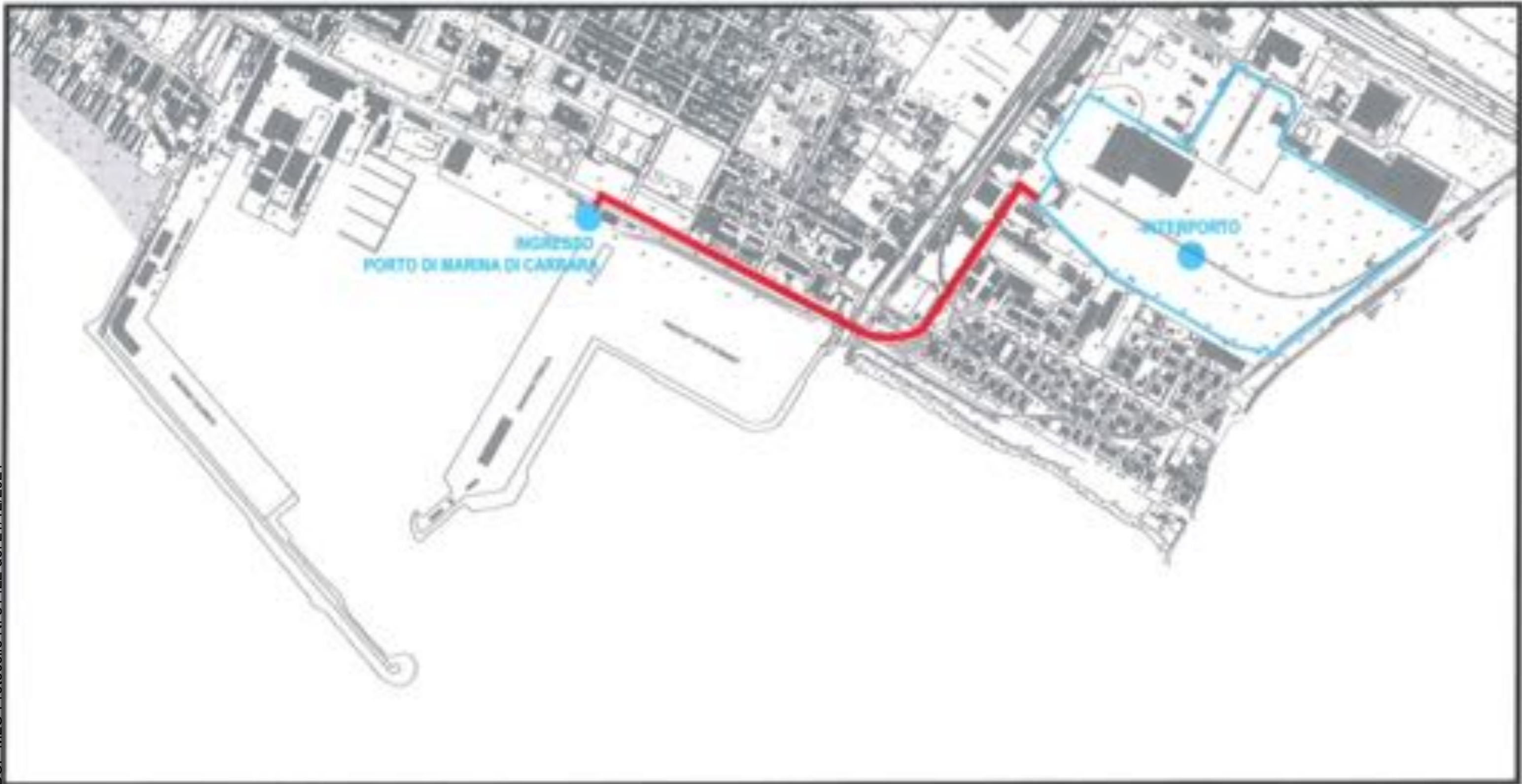
LA SPIGA



INTERPUNTO SANTI STEFANO E BAGNA







INGRESSO  
PORTO DI MARINA DI CARRARA

AEROPORTO



---

**Iter di predisposizione e approvazione del provvedimento**

Identificativo atto 2020-AC-428

Compito	Completato da	In sostituzione di	Data di completamento
Approvazione Amministratore proponente	BENVEDUTI Andrea		16/07/2020 16:54
* Approvazione Direttore generale/Vicedirettore generale (regolarità amministrativa tecnica e contabile)	ROLANDELLI Gabriella		15/07/2020 11:33
* Approvazione Legittimità	MUSSI Laura		15/07/2020 10:51
* Approvazione Dirigente (regolarità amministrativa tecnica e contabile)	RISSO Silvia		14/07/2020 16:30
* Validazione Responsabile procedimento (Istruttoria)	RICCARDI Jacopo		14/07/2020 15:58

\* La regolarità amministrativa, tecnica e contabile dell'atto è attestata da ciascun soggetto sopraindicato nell'ambito delle rispettive competenze.

**Trasmissione provvedimento:**

Bollettino Ufficiale della Regione Liguria per la sua pubblicazione integrale/per estratto  
Sito web della Regione Liguria

Firmato digitalmente ai sensi del D.lgs 82V/2005 e s.m. limitatamente ai fini del riconoscimento come atto ufficiale della Regione Liguria, come sostituto del Segretario Generale PIETRO PAOLO GIAMPELLEGRINI

Gabriella LAIOLO