



Roma, 27 LUG. 2005

Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale  
Divisione per la Valutazione di Impatto Ambientale di  
Infrastrutture, Opere Civili e Impianti Industriali

Protocollo N. AS4/2005/49128

Pratica N. ....

Ref. Alimento: .....

protocollo n. ....

del .....

pratica .....

All'Autorità Portuale  
di Marina di Carrara  
V.le G. Da Verrazzano  
(Varco Portuale di Levante)  
54036 Marina di Carrara (MS)

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

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

Al Ministero dei trasporti  
e delle infrastrutture  
Dipartimento dei trasporti  
marittimi ed aerei  
Piazzale Asia 44  
00143 ROMA

e p.c. Alla Direzione Generale  
Qualità della Vita  
SEDE

Al Presidente  
della Commissione VIA  
SEDE

**OGGETTO: Verifica di esclusione dalla procedura di VIA ai sensi dell'art. 6, comma 2 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377 e art. 6, comma 7 del DPCM 27 dicembre 1988 riguardante il progetto relativo all'adeguamento tecnico-funzionale del molo di levante, presentato dall'Autorità portuale di Marina di Carrara,**

Con nota n. DSA/2005/08171 del 31 marzo 2005 l'Autorità Portuale di Marina di Carrara ha presentato richiesta di esclusione dalla VIA (ex L. 349 del 08/07/86 e DPCM 377 del 10/08/88 e smi) dell'adeguamento tecnico-funzionale del Molo di Levante del Porto di Marina di Carrara, allegando la documentazione tecnica necessaria alla valutazione.

La documentazione è stata sottoposta alla Commissione V.I.A. per il parere di competenza in merito alla possibilità di escludere l'opera medesima dalla procedura di VIA in forza dei criteri di selezione di cui all'allegato III Dir. CEE 85/337. La stessa Commissione ha

espresso un parere non favorevole n. 711 del 21 luglio 2005, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali.

### Precedenti

Con nota del 19/03/2002 n. 3185/VIA/A.O.13.H., il Servizio di Valutazione di Impatto Ambientale comunicava l'esito positivo della verifica di esclusione dalla procedura di VIA della vasca di colmata rappresentante l'ampliamento e il completamento del piazzale "Città di Massa", in conformità al PRP vigente. La vasca di colmata, della capacità di circa 310.000 m<sup>3</sup>, era previsto venisse riempita con i materiali provenienti dal dragaggio dell'imboccatura portuale, e della darsena (250.000 m<sup>3</sup>) e delle aree limitrofe (60.000 m<sup>3</sup>). La Cassa di colmata costituente l'ampliamento del Piazzale Città di Massa risulta attualmente sotto sequestro da parte della magistratura inquirente per l'esecuzione di indagini volte ad accertare l'ipotesi di danno ambientale.

Tale fatto, non desumibile dal carteggio a corredo della richiesta di esclusione dalla VIA, è risultato da una serie di incontri ed informazioni reperite nell'ambito degli accertamenti connessi all'attività istruttori della Commissione VIA.

In data 20/12/2002 veniva emanato, dal Ministro dell'Ambiente di concerto con quello dei Beni e le Attività Culturali, il Decreto di VIA recante il parere negativo al Nuovo Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara. Tra le "nuove opere a mare" previste dal nuovo PRP figurava l'ampliamento verso levante del Molo Fiorillo. Come nel caso in esame, la radice dell'ampliamento del Molo Fiorillo risultava intestarsi sul già realizzato ampliamento del Piazzale Città di Massa.

### Il Progetto

Il Progetto è relativo ad un "adeguamento tecnico-funzionale" del Molo di Levante (Molo di sottoflutto). Attualmente il Molo di Levante, il cui margine occidentale costituisce la banchina Fiorillo, si protende oltre il cosiddetto "Ampliamento Piazzale Città di Massa" (alias Vasca di colmata) per circa 300 metri con asse 204° N; oltre questo tratto il molo ha sempre andamento rettilineo, per uno sviluppo di circa 160 metri, ma con asse longitudinale orientato 225° N, sino alla testa di estremità.

Il progetto in esame prevede:

- Ampliamento lato mare del Molo di Levante tramite realizzazione di una nuova scogliera in massi naturali e relativo massiccio di coronamento; la nuova scogliera presenta un asse disposto a circa 40 metri dall'attuale muro paraonde. E' prevista la demolizione e il salpamento della scogliera e del muro paraonde esistenti, prevedendo la cernita del materiale di risulta al fine di recuperare elementi idonei per la costruzione della nuova scogliera e del rinfianco a tergo di questa.
- Completamento del rinfianco a tergo della scogliera e realizzazione della pavimentazione al fine di raccordarsi all'attuale quota (+2,5 m slm) del piano stradale della banchina "Fiorillo".
- Costruzione di una scogliera provvisoria, per uno sviluppo complessivo di circa 135 metri, avente la funzione di creare un valido "ridosso" rispetto alle mareggiate più intense provenienti da levante e libeccio per la zona interessata dalla costruzione della nuova scogliera.

Le fasi di realizzazione e le caratteristiche delle opere sono:

- Costruzione della scogliera tramite la preliminare stesa sul fondale di posa di teli di geotessuto e la successiva messa in opera di tout-venant di cava per la costruzione del nucleo; posa in opera di pietrame scapolo con pezzatura compresa tra 50 e



1000 Kg per la formazione dello strato filtro a protezione del nucleo; la scogliera si completa con la posa in opera lato mare di una mantellata di protezione avente inclinazione 1/1,5 composta di massi naturali con pezzatura compresa tra 3 e 7 tonnellate; a tergo della mantellata è previsto il posizionamento di un massiccio di coronamento con quota di sommità pari a 4,5 metri slm costituito da massi di calcestruzzo prefabbricati larghi 2,0 metri (fronte mare), profondi 3,0 metri e alti 2,25 metri.

Per quanto concerne le caratteristiche più importanti delle lavorazioni previste si deve considerare la necessità di operare con mezzi sia marittimi che terrestri, con particolare riferimento alle operazioni di costruzione e successiva demolizione della scogliera provvisoria posta su fondali compresi tra 5 e 6 metri e contraddistinta da una pendenza della mantellata 1/2.

I lavori di costruzione della nuova scogliera inizieranno dall'estremità sud, previo completamento della scogliera provvisoria e realizzazione di una adeguata parte di nuova scogliera per consentire la manovra dei mezzi terrestri; la nuova scogliera procederà lungo questo unico fronte di avanzamento per circa 300 metri sino a congiungersi con la scogliera di difesa del piazzale "Città di Massa".

I massi di calcestruzzo per la formazione del nuovo muro paraonde saranno prefabbricati in corrispondenza delle nuove aree ottenute con le lavorazioni di rinfilanco a tergo e saranno posti in opera solo dopo idonea stagionatura.

#### **Considerazioni e Valutazioni**

A parte la consistenza dei lavori in esame, che certamente non è trascurabile trattandosi di qualcosa di più della semplice riprofilatura o rettificazione di una banchina o di lavori di manutenzione e restauro con modifiche non sostanziali del disegno originario, esistono tutta una serie di considerazioni che fanno ritenere opportuna una regolare procedura di VIA.

#### Il Piano Regolatore Portuale

Secondo l'Autorità Portuale l'intervento di adeguamento tecnico-funzionale è coerente con il PRP in vigore. Occorre tuttavia considerare alcuni fatti:

- In nessuno dei documenti presentati emerge chiaramente che tale ampliamento sia compreso nel PRP in vigore. Non è stato infatti presentato lo stralcio del PRP attuale in cui sia mostrato tale allargamento. Anzi a questo proposito occorre notare come nel Nuovo PRP presentato a VIA e oggetto del parere negativo precedentemente descritto, l'ampliamento della banchina Fiorillo (Molo di Levante) veniva indicato tra le "nuove opere a mare". E' ben vero che precedentemente tale ampliamento dava origine ad una nuova banchina (Banchina Cabotaggio) mentre ora il margine sud è rappresentato dalla scogliera che delimita nella nuova posizione il molo di sottoflutto, tuttavia è difficile non osservare l'estrema somiglianza, anche dimensionale, dei due progetti.
- A quanto detto sopra si deve aggiungere che, anche tenendo presente la dichiarazione di coerenza dell'intervento previsto con il PRP vigente, questo non è stato mai sottoposto a VIA e quindi si ignorano gli effetti ambientali delle opere che costituiscono l'attuale PRP; ciò assume particolare rilevanza in un contesto estremamente delicato dal punto di vista degli equilibri geomorfologici.
- Non sono note le linee guida e gli orientamenti verso cui sarà indirizzato il Nuovo PRP. In mancanza anche di una semplice previsione delle linee guida del futuro

PRP, l'intervento proposto rischia di irrigidire il sistema ed orientare decisamente le future scelte verso soluzioni non molto dissimili da quelle che avevano ricevuto il parere negativo di VIA.

### Il Tavolo Tecnico

Presso a Direzione Qualità della Vita è stato istituito un Tavolo Tecnico (TT) per risolvere i problemi inerenti l'erosione costiera del litorale versiliano. Tra i compiti del Tavolo Tecnico figura proprio la risoluzione delle interazioni tra struttura portuale e fenomeni erosivi, con l'obiettivo di ricercare una soluzione progettuale che consenta di delineare gli sviluppi portuali minimizzando o eliminando le interferenze con le dinamiche geomorfologiche costiere. Al Tavolo Tecnico afferiscono esperti di varie amministrazioni, enti o associazioni interessate al problema. Attualmente il TT è impegnato nell'esame della vasta documentazione reperita e nella messa a punto delle "specifiche tecniche" per un modello di idrodinamica costiera al fine di valutare l'influenza di diverse configurazioni portuali, tenendo conto di tutta una serie di dati, non solo idrodinamici ma anche di gestione dei bacini idrografici sfocianti nel litorale versiliano.

Il passo successivo dovrebbe essere quello di "disegnare" un possibile assetto portuale. Allo stato attuale nessuna ipotesi è stata fatta su tale argomento, anche se da più parti si è manifestata l'opportunità di assicurare una permeabilità delle opere portuali rispetto al trasporto solido lungo costa.

Appare opportuno, se non attendere i risultati del TT, almeno recepire le risultanze dei primi esami dei dati, per constatare se la soluzione dell'ampliamento del molo di sottoflutto, con le caratteristiche costruttive prefigurate nel progetto in esame, possa ritenersi coerente, o almeno compatibile, con i risultati delle indagini che si stanno conducendo. Dalla documentazione presentata non risulta se il Proponente abbia informato gli altri partecipanti al TT del progetto di ampliamento del Molo di Levante e della relativa richiesta di esclusione dalla VIA.

### Criticità del piazzale e nuova configurazione dopo l'ampliamento di Molo di sottoflutto

Originariamente il molo di sottoflutto si staccava dalla banchina Buscaioli e dal Piazzale 1° di Levante. La vasca di colmata che si è venuta a realizzare successivamente e che costituisce l'ampliamento del Piazzale 1° di Levante (ora Piazzale Città di Massa) si "appoggia" sul molo di sottoflutto con il margine nord occidentale. I lavori considerati nel progetto in esame prevedono che l'ampliamento del molo di sottoflutto e lo spostamento di 40 metri lato mare della scogliera dello stesso, si radichino sulla scogliera che delimita fronte mare la cassa di espansione. La configurazione finale, da un punto di vista della struttura sarà quindi sostanzialmente diversa dall'attuale, con la cassa di colmata che costituirà l'appoggio della radice del molo, rendendola praticamente indispensabile per l'esistenza del molo stesso. Benché il Proponente abbia escluso, in base a sue previsioni, che il risultato dell'indagine giudiziaria in corso possa concludersi con uno smantellamento totale della vasca di colmata (e si può sostanzialmente concordare con tale ipotesi) tuttavia tale questione deve essere affrontata nell'ambito di un discorso generale rientrante, almeno in parte, in un quadro programmatico e progettuale che può essere completamente e responsabilmente sviluppato in una regolare procedura di VIA.

### Conclusione dell'iter giudiziario

Si ritiene che non sia del tutto opportuno consentire, in esclusione VIA, dei lavori che interessano, sia pure marginalmente, un'area oggetto di attività della magistratura, prima che sia conclusa la vicenda giudiziaria. Questa infatti può risultare condizionante rispetto all'esecuzione del progetto in esame.



Anche se probabilmente si tratterà di bonificare in parte la cassa di colmata, portando a discarica in luogo debitamente preparato all'uopo solo una parte del materiale con cui la cassa è stata colmata, occorre considerare che i tempi di esecuzione delle due operazioni, la bonifica della cassa di colmata e l'ampliamento del molo foraneo con la costruzione della nuova scogliera, potrebbero coincidere. In questo caso si avrebbe la sovrapposizione di due cantieri che insisterebbero in una stessa area, o in aree limitrofe, ed i cui effetti in termini ambientali andrebbero valutati globalmente. Tale valutazione degli effetti combinati dei due cantieri, anche tendo conto del particolare ambito in cui si verrebbero a svolgere, può essere sviluppata solo all'interno di una regolare procedura di VIA. Nella valutazione dei disturbi prodotti dai due cantieri inoltre occorrerà tenere conto inoltre della particolare vocazione turistica del litorale versiliano, quasi a contatto con le aree dei lavori.

#### Collocazione delle opere da realizzare rispetto all'ambito portuale

Da un punto di vista ambientale si deve tenere presente che le nuove opere per cui si richiede l'esclusione dalla VIA sono esterne al bacino portuale. Esse impegnano nuovi fondali per una superficie non trascurabile. Ciò costituisce una significativa differenza rispetto alla quasi totalità di lavori portuali esclusi dalla VIA, che invece si risolvevano all'interno dello specchio acqueo, o ai margini dello stesso. Rispetto ai problemi di erosione costiera e di trasporto solido si asserisce di fatto che la nuova scogliera è "in ombra" rispetto alle dinamiche idrauliche e costiere. Tuttavia tale asserzione va verificata nell'ambito di una procedura che consenta di prendere in considerazione gli effetti e le dinamiche su un'area sufficientemente vasta. Ciò al di là di ogni considerazione sul tipo di opera che potrebbe essere preferibile realizzare nell'ambito di un disegno portuale coerente con gli studi che emergeranno dal lavoro del TT.

La valutazione inoltre non potrà non tenere conto anche della presenza della diga provvisoria, che resterà in posto prevedibilmente per circa un anno e che quindi potrebbe far sentire i suoi effetti accelerando vieppiù, durante il periodo di permanenza, i fenomeni erosivi che costituiscono un impatto non reversibile. Gli effetti della scogliera provvisoria non sono sufficientemente trattati nell'ambito dello Studio di Fattibilità Ambientale. Gli effetti delle opere provvisorie, ancorché temporanei devono essere attentamente valutati. Il GI ritiene che ciò possa essere efficacemente fatto solo all'interno di una regolare procedura di VIA.

#### La necessità di nuove aree

Una delle motivazioni dell'intervento consiste nella volontà di sopperire alla ristrettezza di aree a servizio delle attività portuale e di movimentazione delle merci.

Pur tenendo conto di tale motivazione, occorre rilevare che nel parere di esclusione VIA che ha portato alla realizzazione dell'Ampliamento del Piazzale Città di Massa (ex Piazzale 1° di Levante) si argomentava che la superficie risultante dall'ampliamento del piazzale avrebbe colmato completamente il divario tra gli spazi ritenuti necessari e quelli a disposizione. Nelle premesse all'esclusione dalla VIA dell'ampliamento del piazzale Città di Massa questa motivazione sembra essere particolarmente "forte", tale da caratterizzare l'urgenza dei lavori ed il ricorso ad una procedura di esclusione. Sembra evidente ed opportuno, di fronte a questa apparente contraddizione circa gli spazi, inquadrare le motivazioni che portano alla necessità di questo progetto in un ambito che permetta di considerare e valutare l'organizzazione portuale e la gestione degli spazi, per verificare anche l'ipotesi zero.

#### Posizione della nuova opera rispetto all'ambito cittadino

L'Ampliamento del molo di levante comporta tutta una serie di problemi relativamente alle interferenze con il traffico cittadino, sia in fase di cantiere che di esercizio, che possono



essere affrontati compiutamente solo nell'ambito di una regolare procedura di VIA. Oltre a questo occorre valutare e considerare la nuova configurazione che il porto viene ad avere in virtù di tale ampliamento. E' evidente infatti che l'ampliamento sposta il baricentro portuale; ciò impone una riflessione delle destinazioni d'uso dei vari settori portuali, comprese le aree destinate ai cantieri navali, e della zona retroportuale (A.R.E.A.) collocata oltre il Viale Da Verrazzano.

Tali considerazioni sull'intero porto e sul significato in termini di organizzazione degli spazi portuali possono essere più compiutamente svolte all'interno di una procedura di VIA

#### Il problema del Carrione

Anche se in maniera del tutto marginale, le opere in esame interessano la zona della foce del Carrione. Si rammenta che le aree di pertinenza del Carrione sono state classificate come RI4 (rischio idraulico molto elevato) dalla Regione Toscana. Risulta che la Regione Toscana ha un progetto di risistemazione del T. Carrione. Si ignora, non essendo sviluppato nell'ambito dell'esclusione VIA un quadro programmatico, se tale progetto, che dovrebbe avere per oggetto una riqualificazione del torrente ed una messa in sicurezza delle aree di pertinenza, riguardi anche la foce. La valutazione di eventuali interventi sul Carrione ed i conseguenti riflessi sull'area della foce debbono essere meglio approfonditi nell'ambito di una procedura di VIA.

#### L'interesse per l'erosione costiera e la partecipazione del pubblico

Nel corso dell'istruttoria per il nuovo PRP, conclusasi con un parere negativo, erano state esaminate e considerate un numero cospicuo di osservazioni da parte di enti, associazioni e semplici cittadini, a riprova dell'interesse che lavori e progetti in ambito costiero suscitano nel tessuto della società e della popolazione della Versilia. Ciò è dovuto anche all'importanza che la costa riveste per l'economia dell'area. Si ritiene che anche per gli interventi previsti nel progetto sia opportuno non privare la popolazione di una corretta informazione e della possibilità di esprimere le proprie eventuali osservazioni. Tale partecipazione di enti, organizzazioni, associazioni o semplici cittadini può essere conseguito solo attraverso la pubblicità del progetto garantita dalla procedura di VIA.

#### Rispetto dell'Allegato III della Direttiva n. 85/337/CEE

Relativamente ai criteri di selezione stabiliti dall'Allegato III° della direttiva 85/337/CEE si possono fare le seguenti considerazioni.

**Punto 1, alinea 1: dimensioni del progetto.** L'ampliamento previsto corrisponde a circa il 10 % delle aree di banchina attualmente disponibili; l'ampliamento viene realizzato verso l'esterno del bacino portuale, impegnando nuovi fondali, e non verso l'interno.

**Punto 1, alinea 2: cumulo con altri progetti.** Anche rispetto al cumulo con altri progetti, almeno relativamente agli effetti ambientali, non si può trascurare l'incognita costituita dalla possibilità di provvedere con lavori alla bonifica (parziale) della vasca di colmata.

**Punto 1, alinea 5: inquinamento e disturbi ambientali.** Il progetto si svolge in un ambito urbano e vanno quindi valutate le interferenze con l'ambiente antropico e i disturbi generati soprattutto dall'attività di cantiere (anche prevedendo l'accumularsi degli effetti con l'eventuale cantiere ad uso della bonifica).

**Punto2, alinea 3, lettera b.** Il progetto si colloca in area costiera (soggetta a particolari forme di degrado e con ridotte possibilità di sopportare ulteriori carichi).

**Punto 2, alinea 3, lettera d.** Il progetto interessa aree di mare all'interno del "Santuario dei Cetacei".

**Punto 2, alinea 3, lettera h.** Come emerge anche dalle motivazioni del parere negativo al



Nuovo PRP dato dal Min BAAC, che riprendeva quello del pari negativo della Sovrintendenza ai Beni Archeologici di Firenze, l'area del progetto è posta all'interno di una interessante e riconosciuta area di interesse archeologico. Ciò rende **indispensabile** l'apporto e il parere del Ministero BAAC e delle Sovrintendenze, come appunto previsto nella procedura di VIA.

La complessità, la durata e la reversibilità degli impatti debbono essere verificati con appositi studi.

Impatti in fase di cantiere e di esercizio

Gli impatti dovuti al rumore, soprattutto in fase di esercizio, tenuto conto del contesto urbano e delle attività legate al turismo, debbono essere studiate e valutate con estrema attenzione. Nello Studio di Fattibilità Ambientale a corredo del progetto tali aspetti sono affrontati su basi qualitative ed in maniera insufficiente. Non viene fornita alcuna indicazione, ovvero vengono fornite indicazioni solo generiche, circa le modalità di trasporto dei materiali ed i percorsi degli automezzi adibiti al cantiere attraverso il centro cittadino. Non vengono fornite indicazioni sul calendario dei lavori e delle misure adottate per salvaguardare i periodi maggiormente legati alle attività turistiche e balneari. Quest'ultimo punto in particolare dovrebbe essere affrontato all'interno di una procedura che garantisca il massimo di pubblicità e che possa raccogliere le osservazioni ed i suggerimenti degli enti e organizzazioni interessate.

S.I.N.

Si ricorda ancora una volta, anche in riferimento alle vicende giudiziarie, che l'area di interesse si trova all'interno di un Sito di Interesse Nazionale.

Sulla base delle motivazioni riportate nel parere espresso dalla Commissione VIA, la scrivente Direzione ritiene che **il progetto relativo all'adeguamento tecnico-funzionale del molo di levante, presentato dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, non possa essere escluso dalla procedura di VIA di cui ai sensi dell'art. 6 della L.349/86.**

Tanto si comunica per gli opportuni seguiti di competenza.

Si rimane pertanto in attesa di ricevere per l'opera in questione l'istanza di procedura di VIA con la documentazione e gli adempimenti di rito previsti dalla normativa vigente.

Il Direttore Generale  
(Ing. Bruno Agricola)

Il Direttore della Divisione III  
(dott. Raffaele Ventresca)

