

Soggetto interessato - Pubblico	Codice elaborato	n° riferimento	Osservazioni	Controdeduzioni volontarie
Cittadino Sig. Riccardo Canesi- Comitato "Marina Si-Cura"	MASE-2023-0204665	2.1.1	A) Non si potrebbe far meglio spendendo meno e arrecando meno danni, nel destinare il molo di ponente alla nautica da diporto e l'attuale molo di levante, nell'attuale configurazione, al traffico commerciale? B) Perché nella documentazione prodotta dall'Autorità di Sistema Portuale non esiste uno studio sul rapporto occupati al porto commerciale e spazio utilizzato? C) Perché non è stato realizzato per un'opera così imponente un vero e proprio Piano di Contabilità ambientale alla luce anche delle Direttive Europee? D) E anche nella documentazione prodotta a corredo del nuovo PRG praticamente non si cita il probabile innalzamento del livello marino.	Tra i documenti del Rapporto Ambientale è presente l'elaborato relativo alla sistemazione idrogeologica dell'area in destra idraulica del Torrente Carrione. Inoltre, sono stati effettuati in maniera approfondita anche degli studi di morfodinamica costiera a corredo del Rapporto Ambientale. Uno degli obiettivi del PRP è la sostenibilità ambientale mirata alla salvaguardia dell'ambiente, anche attraverso l'attuazione delle azioni contenute nel Documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale (DEASP), che è in fase di aggiornamento. A proposito dei traffici incrementali che accompagneranno le trasformazioni del porto si fa presente che la creazione del nuovo varco di accesso al porto da levante ha proprio la finalità di ridurre gli effetti sul centro di Marina di Carrara. Nel Rapporto Ambientale è stato dedicato un capitolo alla popolazione e salute umana, in cui si è riportato l'indice di mortalità legata ai tumori sia a livello Nazionale che Regionale. In merito alla richiesta dell'analisi dei livelli del mare si rimanda allo Studio Meteorologico.
Sig.ra Lagomarsini Chiarella e Cittadini Comitato Spontaneo	MASE-2023-0204728	2.2.1	A) Inquinamento da Vibrazioni dal traffico mezzi pesanti; B) Inquinamento delle Falde acquifere dall'intrusione del cono salino; C) Inquinamento Acqua Marina dal traffico dei mezzi marittimi; D) Biodiversità Santuario Pelagos; E) Distruzione ecosistema e biodiversità marina e violazione trattato Santuario Pelagos; F) Inquinamento atmosferico e rumore; G) Biodiversità Terrestre; H) Produzione Rifiuti e ulteriori Inquinanti;	Si è tenuto conto di tutti gli aspetti ambientali legati alla realizzazione delle opere previste nel PRP. La valutazione degli impatti sull'ambiente del PRP è utile a stimare la significatività delle alterazioni quali-quantitative dell'ambiente derivanti dalle interazioni identificate nell'ambito di influenza ambientale del piano. Lo sviluppo del PRP è in accordo con il concetto di Green Ports per conseguire uno sviluppo portuale sostenibile mediante interventi di riduzione delle emissioni, gestione sostenibile dei rifiuti e dei dragaggi, produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili per coprire i fabbisogni energetici del sistema portuale. Si fa presente che l'AdSP ha avviato l'aggiornamento del Documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale (DEASP), la cui redazione è stata commissionata con determinazione dirigenziale n. 347 del 28/12/2023.
dottor Paolo Mamo, in qualità di presidente e rappresentante legale dell'Associazione Planet Life Economy Foundation ETS	MASE-2023-0204730	2.3.1	Analisi SWOT e Principio DNSH: Non si evince quali sono le azioni per la valorizzazione delle risorse naturali né sono previste azioni per gli argomenti più sensibili ai cittadini per la loro visita e vivibilità al porto.	Nella matrice di analisi SWOT del Rapporto Ambientale sono riportati i contenuti dell'analisi e le potenziali azioni da intraprendere. Nello specifico sono riportate le azioni da intraprendere, se necessario, per ogni punto di forza, di debolezza, di opportunità e di minacce esterne. Viene specificato che in caso di possibile impatto, bisognerà prevedere a delle azioni di mitigazione proprio per sensibilizzare la vivibilità al porto. Per quanto riguarda, invece, il principio DNSH, viene riportata la matrice di compatibilità tra gli obiettivi del piano e i sei principi del DNSH. Si evince chiaramente quali sono gli impatti trascurabili e quali invece da considerare Medi. Tra l'altro proprio tra gli obiettivi generali c'è la sostenibilità ambientale mirata ad una configurazione portuale che minimizzi gli impatti potenziali significativi sulle componenti ambientali quali: morfodinamica costiera, rischio idraulico e idrogeologico, aspetto idraulico-marittimo, clima meteo marino del paraggio, aspetto climatico, aspetto acustico, aspetto atmosferico, aspetto paesaggistico, aspetto culturale, architettonico e archeologico, aspetto relativo all'ecosistema marino, aspetto relativo alla salute pubblica e aspetto sanitario, aspetto socio-economico.
Sig. Gianluca Briccolani in qualità di legale rappresentante dell'Associazione Apuane Libere	MASE-2023-0204729	2.3.1	Stesso Documento Osservazione della Sig.ra Lagomarsini Chiarella e Cittadini Comitato Spontaneo.	Si è tenuto conto di tutti gli aspetti ambientali legati alla realizzazione delle opere previste nel PRP. La valutazione degli impatti sull'ambiente del PRP è utile a stimare la significatività delle alterazioni quali-quantitative dell'ambiente derivanti dalle interazioni identificate nell'ambito di influenza ambientale del piano. Lo sviluppo del PRP è in accordo con il concetto di Green Ports per conseguire uno sviluppo portuale sostenibile mediante interventi di riduzione delle emissioni, gestione sostenibile dei rifiuti e dei dragaggi, produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili per coprire i fabbisogni energetici del sistema portuale. Si fa presente che l'AdSP ha avviato l'aggiornamento del Documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale (DEASP), la cui redazione è stata commissionata con determinazione dirigenziale n. 347 del 28/12/2023.
dottor Riccardo Caniparoli in qualità di Consigliere Direttivo Nazionale dell'Associazione Italia Nostra APS	MASE-2023-0204626	2.4.1	Impatti Ambientali, rischi idrogeologici torrente Carrione. Dragaggi, biodiversità ed erosione costiera: A) Caratteristiche dei progetti (Interferenze sulle evoluzioni fluviali e sulla dinamica costiera, gli impatti sui deflussi superficiali e sotterranei); B) Localizzazione dei progetti; C) Tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale;	Tutti gli interventi alla foce del T. Carrione, che, si precisa, ricade in aree del demanio marittimo e non del demanio idrico (cfr. tracciato dividente demaniale), sono stati autorizzati, sotto il profilo ambientale, con decreto della Regione Toscana n. 20267 del 11/12/2019. Gli organi competenti territoriali hanno attenzionato in modo approfondito le problematiche ambientali del sito, incaricando società ed autorevoli professionisti del settore della redazione di studi mirati anche all'accertamento e al superamento di criticità. Si evidenzia che alcune normative citate risultano non pertinenti e che le autorizzazioni indicate come "da ottenere" afferiscono alla successiva fase di progettazione/realizzazione delle opere di PRP e non all'attuale fase di pianificazione. In effetti il cap. 3 delle osservazioni, rubricato "Osservazioni allo studio ambientale", fa riferimento alla procedura stabilita dall'art.19 D.Lgs. 152/2006 per la valutazione di impatto ambientale dei progetti di nuove opere o di modifica di opere esistenti e, pertanto, richiama una normativa non applicabile alla fase di pianificazione. La partecipazione del pubblico è avvenuta già all'atto delle scelte strategiche operate con il DPSS e tutti i contributi pervenuti sono stati recepiti sia nel DPSS che nel PRP.
Associazione I Paladini Apuoversiliesi	MASE-2023-0204155	2.5.1	A) RISCHIO DI PEGGIORAMENTO DELL'EROSIONE COSTIERA - Lo Studio di morfodinamica costiera: Seppur il modello morfo-dinamico su cui si basa il PRP sia stato elaborato con criterio e rigore, la discontinuità di qualità, quantità e distribuzione spazio-temporale dei dati di input disponibili non è idonea a rendere sufficientemente attendibili gli scenari proposti. a. Osservazioni specifiche PRP, elaborato dal titolo "Studio Modellistico di Morfodinamica costiera per il Porto di Marina di Carrara". B) RISCHIO IDROGEOLOGICO AL CARRIONE Conclusioni: Il PRP non è in linea con il principio della sostenibilità declinata in ambientale, economica e sociale.	Con esplicito riferimento a quanto esposto nella Nota di 11 pagine (redatta dai geologi Sarti, Bini e Bertoni, afferenti al Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Pisa in collaborazione con l'ingegnere Pagliara del Dipartimento di Ingegneria dell'Energia, dei Sistemi, del territorio e delle Costruzioni) allegata alle osservazioni presentate, pur riconoscendo che "il modello morfodinamico sia stato elaborato con criterio e rigore" si rileva che: - "la discontinuità di qualità, quantità e distribuzione spazio-temporale dei dati di input disponibili non sia idonea a rendere sufficientemente attendibili gli scenari proposti"; - "la modellazione non tiene in debita considerazione le implicazioni del cambiamento climatico in atto sulla morfodinamica litoranea". Al riguardo però non viene fornito alcun contributo oggettivo sull'esistenza e disponibilità di dati più aggiornati e/o alternativi a quelli usati dal Gruppo di Lavoro MODIMAR-TECHNITAL (nell'ambito dello studio condotto dal 2020 al 2021) e tanto meno sul concreto possibile errore riconducibile alla presunta inadeguatezza dei dati utilizzati per analizzare i fenomeni di morfodinamica litoranea e le ripercussioni imputabili al nuovo assetto planimetrico previsto dal PRP. Si evidenzia che gli studi specialistici condotti hanno la finalità di verificare i possibili scenari di interferenza del nuovo assetto delle opere foranee contemplate dal PRP e hanno consentito di selezionare attraverso dati oggettivi, tra le diverse alternative di assetto planimetrico ipotizzate, quella più sostenibile per perseguire gli obiettivi di sviluppo del porto, minimizzando e/o mitigando per quanto possibile gli impatti sulla morfodinamica litoranea. La scelta finale è ricaduta sull'assetto planimetrico del porto che, sviluppandosi all'interno del cono d'ombra dell'infrastruttura esistente, minimizza gli effetti sul tratto di costa sottoflutto, che risultano sostanzialmente coincidenti con quelli prodotti dall'assetto attuale. In qualsiasi caso le successive attività del Piano di monitoraggio, che rientra tra le finalità della stessa procedura di VAS, serviranno anche a definire e aggiornare con maggiore dettagli i dati di base e gli obiettivi degli studi specialistici di settore da attuare nell'ambito delle successive attività di progettazione, realizzazione nonché di esercizio/gestione delle nuove infrastrutture portuali previste dal PRP.

Legambiente Carrara APS	MASE-2023-0205548	2.6.1	Riequilibrare il litorale prima di considerare qualunque ampliamento del porto: Si ritiene pertanto che nessuna proposta di ampliamento portuale possa essere avanzata prima che siano stati attuati interventi di radicale e completo risanamento degli impatti erosivi indotti dalla realizzazione del porto attuale.	Sul tema si ricorda che il giorno 28 Dicembre 2023 la Regione Toscana, l'AdSP del Mar Ligure Orientale, i Comuni di Carrara, Massa, Montignoso, Forte dei Marmi, Pietrasanta, la Provincia di Massa Carrara, la Provincia di Lucca e la Camera di Commercio Toscana Nord-Ovest hanno stipulato un protocollo di intesa per l'attuazione di interventi di manutenzione e contrasto dei fenomeni erosivi del sistema costiero apuo-versiliese. Con la firma del protocollo le parti intendono contribuire al mantenimento dell'equilibrio del sistema costiero compreso tra Marina di Massa e Marina di Pietrasanta, con il fine ultimo di concorrere a creare le migliori condizioni ambientali e di esercizio delle attività economiche attualmente presenti. In particolare, le parti concordano di perseguire il comune obiettivo di garantire, in modo coordinato e sostenuto nel tempo, alle attività turistico-balneari e a quelle portuali, condizioni ideali di esercizio delle rispettive attività mediante un'azione finalizzata, nel rispetto della normativa vigente e delle rispettive competenze, al trasferimento di masse di sedimenti marini che gli agenti meteomarini tendono a spostare da nord a sud e all'interno dei bacini portuali.
Legambiente Carrara APS			Foce del Torrente Carrione: Nella relazione generale si afferma che "le opere previste dal nuovo PRP non interferiscono con le foci dei torrenti Carrione e del Fosso Laello" ma in realtà il consistente prolungamento del piazzale Città di Massa, in destra idrografia del Carrione, per realizzare una nuova banchina deve essere visto in correlazione con quanto previsto dal lotto 1 del Water Front in via di realizzazione da parte dell'Autorità portuale.	Uno degli elaborati del Rapporto Ambientale è proprio il progetto per la sistemazione idrogeologica dell'area in destra idraulica del Torrente Carrione in prossimità dello sbocco a mare. Tutte le opere connesse alla foce del Torrente Carrione sono state autorizzate, infatti risulta che nello specifico delle opere previste nel PRP gli interventi che riguardano il torrente Carrione e il fosso Lavello siano compatibili con il testo normativo. Nelle modellazioni condotte si è tenuto conto della presenza del pennello di armatura in sinistra idraulica del Carrione oltre che del nuovo molo di sottoflutto in destra idraulica ottimizzandone l'assetto planimetrico di quest'ultimo.
Legambiente Carrara APS			Erosione del litorale: considerazioni sul progetto.	Si evidenzia che gli studi specialistici condotti hanno la finalità di verificare i possibili scenari di interferenza del nuovo assetto delle opere foranee contemplate dal PRP, ed hanno consentito di selezionare attraverso dati oggettivi, tra le diverse alternative di assetto planimetrico ipotizzate, quella più sostenibile per perseguire gli obiettivi di sviluppo del porto, minimizzando e/o mitigando per quanto possibile gli impatti sulla morfodinamica litoranea. La scelta finale è ricaduta sull'assetto planimetrico del porto che, sviluppandosi all'interno del cono d'ombra dell'infrastruttura esistente, minimizza gli effetti sul tratto di costa sottoflutto, che risultano sostanzialmente coincidenti con quelli prodotti dall'assetto attuale. In qualsiasi caso le successive attività del Piano di monitoraggio, che rientra tra le finalità della stessa procedura di VAS, serviranno anche a definire e aggiornare con maggiore dettaglio i dati di base e gli obiettivi degli studi specialistici di settore da attuare nell'ambito delle successive attività di progettazione, realizzazione nonché di esercizio/gestione delle nuove infrastrutture portuali previste dal PRP.
Legambiente Carrara APS			Mancanza di opere di compensazione: Mancano concrete opere di compensazione che vadano a reale beneficio della cittadinanza: proponiamo quindi che l'Autorità Portuale realizzi, a sue spese, un parco lineare costiero tra le foci dei torrenti Carrione e Lavello. Si tratterebbe di risistemare questa striscia di territorio ad area pubblica fruibile, riqualificandola sotto il profilo ambientale e paesaggistico tramite fasce di vegetazioni parallele alla linea di costa, che si sviluppino progressivamente dalla linea di riva verso l'interno secondo le successioni naturali proprie di ambienti marini di costa bassa. La fruibilità dell'area si realizzerebbe, integrandosi con le sistemazioni vegetali, tramite percorsi pedonali, piste ciclabili, aree di sosta con sedute e punti d'ombra, belvedere sul mare e postazioni minimamente attrezzate per la pesca sportiva.	Il PRP conferma l'individuazione, operata dal DPSS, di 133.000 mq di aree di interazione fra porto e città, fra cui è compresa l'area indicata. Si tratta di aree che, in primo luogo, devono formare oggetto di pianificazione da parte delle competenti amministrazioni comunale e regionale, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'AdSP, allo scopo di stabilirne gli usi e le funzioni più idonee a vantaggio della cittadinanza.
Legambiente Carrara APS			Carenza di una "visione" di reale interazione tra porto e città: Rilevano che questa innovativa concezione di "porto" non viene affatto recepita dal nuovo PRP.	Le affermazioni non sono corrette. La strategia seguita, che parte dalla riorganizzazione delle aree portuali esistenti e si sviluppa attraverso l'individuazione di una vasta estensione di spazi da dedicare alle funzioni e alle necessità della città, si pone proprio l'obiettivo di realizzare una compenetrazione e una contaminazione fra il porto e la città. Ne è un esempio la nuova passeggiata sul molo di sopraflutto, di conclusione ormai prossima, che permetterà a chiunque di raggiungere luoghi del porto oggi inaccessibili e di godere di vedute oggi non fruibili.