



**COMUNE DI CARRARA**  
*Decorato di Medaglia d'Oro al Merito Civile*

**VERBALE DELLA SEDUTA DEL 28/05/2019**  
**Convocata ore 12:00/ terminata ore 14:00**

**O.D.G.:**

- 1) D.P.S.S.;
- 2) Varie ed eventuali

**Per la Commissione consiliare 5^: *Pianificazione dell'Economia del Mare, Sviluppo Economico e Attività Produttive, Fund Raising, Servizi Informatici e Innovazione Tecnologica, Lavori Pubblici, Sportello Unico Imprese (SUAP), Commercio***

Sono presenti i Consiglieri: Gabriele Guadagni, Tiziana Guerra, Giovanni Montesarchio, Daniele Raggi, Marzia Paita in sostituzione di Francesca Rossi, Andrea Vannucci in sostituzione di Dante Benedini, Lorenzo Lapucci .

Sono assenti i consiglieri: Cristiano Bottici, Francesca Rossi e Dante Benedini

\*\*\*\*\*

**Per la Commissione consiliare 6^: *Pianificazione Territoriale, Urbanistica, Mobilità e Traffico, Politiche per l'arredo Urbano e la Valorizzazione dei Centri Storici***

Sono presenti i Consiglieri: Daniele Raggi, Franco Barattini, Giovanni Montesarchio, Elisa Serponi, Marzia Paita in sostituzione di Francesca Rossi, Andrea Vannucci in sostituzione di Dante Benedini, Massimiliano Bernardi.

Sono assenti i consiglieri: Luca Barattini, Francesca Rossi e Dante Benedini.

\*\*\*\*\*

**Sono altresì presenti** l'Assessore all'Urbanistica, Arch. Maurizio Bruschi, il Presidente del Consiglio Comunale, Consigliere Michele Palma, la titolare di PO Programmazione urbanistica e SUAP, Arch. Nicoletta Migliorini , l'ing. Francesco Di Sarcina ed il dott. Bosi, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

\*\*\*\*\*

Presiede la Commissione congiunta il consigliere Daniele Raggi  
Svolge le funzioni di Segretario Lucia Navalesi

\*\*\*\*\*

**Il Presidente della commissione consiliare congiunta, Daniele Raggi, apre la riunione introducendo l'argomento posto all'ordine del giorno, ovvero il Documento di Pianificazione strategica di sistema.**



**COMUNE DI CARRARA**

*Decorato di Medaglia d'Oro al Merito Civile*

Il Presidente Raggi introduce l'Ing. Francesco Di Sarcina, Segretario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, partecipante alla presente riunione per espressa richiesta della commissione consiliare congiunta, al quale cede la parola affinché proceda con l'esposizione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (D.P.S.S.).

L'ing. Di Sarcina anticipa ai presenti i presupposti normativi in attuazione dei quali la pianificazione urbanistica portuale ha subito modifiche nel corso dell'ultimo anno e conseguentemente risulta sia utile che necessario esporre gli opportuni chiarimenti.

L'ing. Di Sarcina spiega che dalla lettura del vigente quadro normativo in materia di pianificazione portuale risulta che la pianificazione sia attualmente articolata su due differenti livelli, mentre nel passato, precisamente fino all'anno 2017, esisteva soltanto un livello di pianificazione, disciplinata da c.d. "Piano Regolatore Portuale". La normativa vigente fissa il principio secondo cui, nell'ipotesi in cui il sistema portuale debba disciplinare più porti, come nel caso dei porti di La Spezia e Carrara, sia necessario gestire lo sviluppo degli stessi in maniera coordinata e sinergica. Per garantire tale risultato, ovvero per definire strategie di sistema comuni ad ogni porto, è nato il c.d. Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (D.P.S.S.). Detto documento ad esempio disegna le delimitazioni tra porto e città, senza però specificare nel dettaglio la pianificazione. Si tratta in sostanza di un primo livello di pianificazione, quello più generico, che non rientra tra gli strumenti di dettaglio. Il secondo livello di pianificazione invece prevede un piano preciso, di dettaglio appunto, che deve essere coerente con il D.P.S.S. L'intervento dei Comuni all'interno del procedimento di pianificazione portuale è stato discusso e contrattato in Conferenza Stato-Regioni. È stato stabilito che l'intervento dei Comuni abbia ad oggetto esclusivamente la fase procedimentale del D.P.S.S., lasciando la fase di dettaglio alla esclusiva competenza dell'Autorità Portuale. Invece la pianificazione di Water front rientra completamente nella competenza dei Comuni. L'ing. Di Sarcina, chiarito in quale fase procedimentale rientri il Documento in discussione, ribadisce, quindi, che il Comune è competente ad esprimere un parere in merito al proposto D.P.S.S. Chiarisce altresì che il documento, oggetto della presente esposizione, potrebbe anche decidere in merito alla pianificazione delle aree retro portuali, ma si tratta di una facoltà, non certo di un obbligo. Nel caso di specie la valutazione si è conclusa, ritenendo inutile l'inserimento delle aree retroportuali all'interno della pianificazione portuale, anche per evitare complicazioni di natura amministrativa. Inoltre la pianificazione portuale potrebbe altresì regolamentare la viabilità per l'accesso al porto, ma anche riguardo a questa fattispecie non è stato ritenuto necessario operare sovrapposizioni con le competenze comunali, sia in ordine al valutato carico di traffico esistente ed ipotizzabile, sia in ordine alle specifiche competenze gestionali e amministrative comunali. Per quanto attiene al mero aspetto procedurale, nell'ipotesi in cui si riesca ad ottenere i pareri di tutti i Comuni coinvolti, il Comitato di Gestione provvederà dapprima ad adottare il piano, per procedere alla trasmissione dello stesso sia alla Regione Liguria, che è la capofila, sia alla Regione Toscana, e successivamente al competente Ministero, per giungere quindi all'approvazione di entrambi i livelli di pianificazione in premessa sinteticamente descritti.



**COMUNE DI CARRARA**

*Decorato di Medaglia d'Oro al Merito Civile*

Esposto il quadro generale, l'Ing. Di Sarcina relaziona nello specifico in merito al Documento oggetto di discussione, D.P.S.S. L'ing. Spiega che per poter redigere il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema è stato necessario analizzare lo stato di fatto in cui versavano i due porti oggetto di valutazione (Porto di La Spezia e porto di Marina di Carrara) con la finalità di formare orientamenti in merito alle strategie di sviluppo. Sono state valutate sia strategie di sviluppo comuni che strategie individuali per singolo porto. Vengono quindi elencati e spiegati i criteri fondanti, i principi cardine, utilizzati per adottare il D.P.S.S., che qui appresso si tenta di sintetizzare:

- Innanzitutto è stato fissato il criterio secondo cui è preferibile perseguire obiettivi misurati per accelerare la realizzazione delle opere; quindi, in sostanza è stato deciso di preferire la programmazione di opere di minori dimensioni, ma realizzabili in tempi brevi.
- Si è tentato di cristallizzare il principio di razionalizzazione delle funzioni esistenti, valutando l'esistente sia nel porto di Carrara che in quello di La Spezia. Il fine è quello di evitare la concorrenza tra i due porti, garantendo efficienza e celerità nello svolgimento delle singole attività a seguito della specializzazione degli stessi. Ad esempio il Porto di La Spezia è notoriamente specializzato nella movimentazione di container, pertanto la pianificazione portuale tenta di incentivare ulteriormente detta attività specialistica, lasciando invece la specializzazione della movimentazione delle merci sfuse al Porto di Marina di Carrara. Incentivando la differenziazione delle attività specialistiche si tenta quindi di garantire un mercato maggiormente redditizio in favore di ciascun porto. Per quanto attiene alla crocieristica come noto il Porto di La Spezia ha già destinato alcune banchine all'attracco di navi da crociera, che principalmente fanno scalo a la Spezia con destinazione Cinque Terre. Mentre nel porto di Marina di Carrara si sta attivando ora l'attracco di navi da crociera, per le quali sarebbe utile creare destinazioni attrattive differenti, quali ad esempio potrebbero essere i bacini estrattivi delle cave. In merito alla funzione crocieristica di entrambi i porti è stato chiarito che detta vocazione non può essere la principale o preminente; in quanto l'Autorità di Sistema portuale può esistere solo per porti con principale vocazione commerciale. In sostanza la vocazione turistica può coesistere con quella commerciale, ma deve essere subordinata per dimensioni alla stessa, permettendo così ad entrambi i porti di sviluppare le proprie potenzialità. Declinando quanto detto in relazione specifica al Porto di Marina di Carrara si evidenzia che l'intento del Documento oggetto di valutazione è quello di mantenere le funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica e diportistica, garantendo però maggiore organizzazione.
- Altro principio stabilito riguarda il miglioramento degli accessi ferroviari da un punto di vista logistico-organizzativo. Avere un porto che garantisca il trasporto merci su rotaia, quindi attraverso l'uso delle ferrovie, permette la riduzione del trasporto merci su gomma, riducendo l'impatto del trasporto merci con camion sul traffico locale. Naturalmente la



**COMUNE DI CARRARA**

*Decorato di Medaglia d'Oro al Merito Civile*

soluzione prospettata è realizzabile in un'economia di scala, in cui l'aumento della produzione delle attività portuali dovrebbe poter garantire minori costi e maggiore efficienza anche relativamente al trasporto su rotaia.

- Si è fissato il criterio secondo cui un porto risulta maggiormente appetibile se i fondali vengono migliorati attraverso le attività di dragaggio. Il problema del dragaggio in realtà ha maggiore impatto sul porto di La Spezia rispetto al Porto di Carrara.
- Naturalmente si è tentato di concertare, per quanto possibile, soluzioni di armonizzazione tra lo sviluppo e l'ambiente. E' infatti prevista la realizzazione di una nuova darsena e di nuovi piazzali, per i quali non è ancora approvata una progettazione di dettaglio, che nello spirito di collaborazione verrà redatta in maniera coordinata tra autorità portuale e comune, ma che comunque rispetterà il limite fissato di non oltrepassare la foce del Torrente Carrione. Il principio fissato dal documento consiste nell'evitare di oltrepassare con le progettazioni portuali la foce del Torrente Carrione, al fine di impedire un'alterazione fisica della foce stessa. Si tratta quindi di garantire sia il rispetto dell'ambiente, sia contemporaneamente lo sviluppo del porto. Anche in merito alle modalità di realizzazione non è stato ancora deciso se rientreranno tra i finanziamenti pubblici o se verranno realizzate direttamente dai privati, naturalmente a seguito di progettazione pubblica.

Alle ore 13:30 la Consigliera Paita lascia la riunione.

L'Ing. Di Sarcina prosegue evidenziando il principio secondo cui il documento di pianificazione per il quale viene chiesta una valutazione al Comune di Carrara è finalizzato a garantire un miglioramento dei traffici commerciali rispetto alle attività attualmente in essere in cambio ad una minima rinuncia sugli impatti ambientali, sottolineando quanto già esposto in merito al rispetto del limite fisico della foce del Torrente Carrione. Inoltre viene precisato che la zona compresa tra il Carrione ed il Lavello attualmente rientra nella disponibilità del Demanio con destinazione di Porto commerciale, ma a seguito dell'approvazione della pianificazione sarà possibile destinare detta zona a funzioni urbane, riservandosi soltanto quello spazio che serve da riempimento per le sabbie di dragaggio.

Il Presidente Palma domanda se la zona ricompresa tra la linea di confine del torrente Carrione ed il Porto rientrerà nella disponibilità del Comune.

L'Ing. Di Sarcina risponde che quanto disposto nel documento non sarà oggetto di modifica alcuna.

Il presidente Palma domanda altresì se procedendo con lo sviluppo turistico sarà possibile elettrificare le banchine.

L'Ing. Di Sarcina risponde che l'attività di elettrificazione delle banchine è un processo molto costoso per cui gli imprenditori sono interessati solo raramente. Il tentativo di ridurre le emissioni delle navi da crociera può avvenire anche puntando sui combustibili alternativi, già



**COMUNE DI CARRARA**

*Decorato di Medaglia d'Oro al Merito Civile*

esistenti sul mercato, e/o sul carburante ecologico. Il mercato di vendita si sta sviluppando nella direzione dei combustibili alternativi piuttosto che sull'elettrificazione delle banchine. Naturalmente il tempo di trasmissione tra le prime modifiche del mercato produttivo all'utilizzo effettivo è di decenni.

Alle ore 13:30 il Consigliere Lapucci lascia la riunione.

Il Consigliere Vannucci eccepisce la considerazione secondo cui l'assegnazione a favore del Porto di Carrara della gestione delle attività relative alla movimentazione delle merci varie, a cui il Porto di La Spezia intende rinunciare, non determinerà un aumento dei traffici commerciali, perché risulta che avrebbe ad oggetto piccole quantità di materiale. Forse per garantire un aumento dei traffici commerciali servirebbe la gestione di attività più appetibili rispetto alla proposta movimentazione delle merci di risulta.

L'Ing. Bosi chiarisce che il fine sotteso al documento di pianificazione esposto è quello di garantire, attraverso la specializzazione dei due porti, l'aumento dei traffici commerciali per ciascun porto, sia Carrara che La Spezia. Naturalmente l'incremento detto potrà essere garantito riconoscendo le naturali specificità di ciascun porto, quali per il porto di Carrara, ad esempio, la movimentazione e commercializzazione del lapideo, nonché delle merci sfuse e dei prodotti siderurgici. Gestite le differenziazioni sarà possibile attivare un processo di riorganizzazione portuale, ottenendo così un porto specializzato che gestisce i commerci di prodotti specialistici locali.

Il Presidente Guadagni domanda se le attività di "travel lift" sono previste.

L'Ing. Di Sarcina risponde che il c.d. "travel lift" è sostanzialmente una struttura mobile che garantisce le operazioni di alaggio e varo delle imbarcazioni, per il cui posizionamento è necessario rivenire appositi spazi in banchina. Si tratta comunque di una sorta di misura tampone che ha costi alti di realizzazione. L'opinione dell'ing. Di Sarcina è di preferire la realizzazione di opere fisse negli spazi necessari, piuttosto che l'investimento in opere temporanee.

Alle ore 13:44 il Consigliere Bernardi esce.

Il consigliere Barattini Franco domanda se la previsione dell'allungamento del frangiflutto preveda la programmazione di appositi studi finalizzati ad evitare l'erosione.

L'ing. Di Sarcina risponde che le cause dell'erosione sono molteplici e necessitano di valutazioni tecnico-specifiche.

Il consigliere Barattini Franco domanda come viene valutato il sedimento alla foce del Carrione.

L'Ing. Di Sarcina risponde che il problema deve essere rinvenuto a monte. Il porto sarebbe un problema se creasse una barriera. Naturalmente i sedimenti restano in sospensione nell'acqua, quindi, più l'acqua si muove velocemente più i sedimenti restano in sospensione, ma quando la velocità dell'acqua rallenta i sedimenti scendono sul fondo. In mare i sedimenti



**COMUNE DI CARRARA**

*Decorato di Medaglia d'Oro al Merito Civile*

piano piano scendono sul fondo per il naturale movimento dell'acqua, quindi creare un frangiflutto significa spostare la sedimentazione sul fondo più lontano dalla costa.

Il Presidente Raggi sottopone alla votazione della Commissione consiliare 6<sup>^</sup> la deliberazione avente ad oggetto il competente parere comunale sulla pianificazione testè esposta.

La Commissione Consiliare 6<sup>^</sup> vota come segue:

Voti favorevoli quattro (4): Consiglieri Raggi, Serponi, Barattini Franco e Montesarchio

Voti contrari nessuno (0)

Astenuto uno (1): Consigliere Vannucci

La seduta termina alle ore 14:00.

La segretaria di Commissione  
Lucia Navalesi (f.to)

Il Presidente di Commissione Consiliare 6<sup>^</sup>  
Daniele Raggi (f.to)

Il Presidente della Commissione Consiliare 5<sup>^</sup>  
Gabriele Guadagni