



OSSERVAZIONI AL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MARINA DI CARRARA E AL RELATIVO RAPPORTO AMBIENTALE

Publicati sul sito del Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica MASE in data 30 Ottobre 2023 –
procedura VAS, codice procedura 7961, aperta il 7 Febbraio 2022

A CURA DI PAOLO RICOTTI
Fondatore e attuale consigliere di Planet Life Economy Foundation ETS

12 dicembre 2023



OSSERVAZIONI DI PLANET LIFE ECONOMY FOUNDATION ETS

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MARINA DI CARRARA CLASSICO ESEMPIO DI GREENWASHING

A cura del Prof. Paolo Ricotti - Fondatore di Planet Life Economy Foundation ETS

PREMESSA

L'associazione ETS Planet Life Economy Foundation (www.plef.org) si occupa da oltre 20 anni di Economia Sostenibile per le imprese, i territori, le comunità. Opera con propri modelli, strumenti e metodologie concrete volte a rendere praticabile una reale cultura gestionale d'Impresa e di Territorio che, posti i vincoli ambientali e sociali, sia in grado di generare sviluppo sostenibile, valore aggiunto, qualità di vita e benessere generalizzato.

In particolare PLEF è attenta alle identità e personalità dei territori definiti nelle loro caratteristiche pedogeoclimatiche omogenee e delle loro eredità storico culturali al fine della definizione degli appropriati posizionamenti competitivi sostenibili: il PRP di Marina di Carrara proposto influisce profondamente su tutte queste variabili e in questo senso valgono le osservazioni qui sotto articolate.

L'associazione Planet Life Economy Foundation ETS ha stipulato con I Paladini Apuoversiliesi un gemellaggio per le comuni sinergie culturali ed operative così collaborando liberamente su ogni reciproca attività.

EXECUTIVE SUMMARY

Il Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara mostra una proposta gestionale ed operativa che a noi sembra sia volta a sostenere gli interessi di un limitato numero di operatori economici senza una credibile sensibilità e responsabilità ambientale e senza una più larga vista sugli impatti economici e sociali dell'intero territorio Apuoversiliese.

Dal punto di vista ambientale, al di là delle dichiarate apparenti conferme sulle coerenze ambientali, si evince una palese operazione di "Greenwashing" perché si intende avvalorare un progetto sostenibilmente valido quando, invece, si tratta di una indubbia offesa all'ambiente sia per i disastrosi effetti sull'erosione degli arenili su tutta la costa Apuoversiliese causati dall'allungamento dei moli, sia per le conseguenze dell'imponente cementificazione all'interno dei diversi scenari attuativi, sia per l'offesa al paesaggio a fronte delle modifiche dei profili costieri.

A rafforzare ulteriormente questo aspetto del forte impatto ambientale valgono le considerazioni esposte nel rapporto a proposito del principio DNSH (Do Not Significant Harm) previsto dal Regolamento Europeo (2020/852 del Green Deal) che, per gli altri rischi ambientali (prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo; uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine; adattamento ai cambiamenti climatici, protezione e ripristino della biodiversità e della salute degli ecosistemi), prospetta criticità di "medio impatto" per uno o più rischi in ciascuno degli obiettivi specifici previsti.

Dal punto di vista sociale esistono forti perplessità sulle metodologie utilizzate per il corretto coinvolgimento della cittadinanza. Infatti non è chiaro a chi e quando sia stato inviato il

questionario allegato nell'appendice del PRP, quali siano le modalità e istruzioni per la sua compilazione, quali sono stati i suoi risultati, quali sono stati i provvedimenti previsti per questi risultati. Inoltre, il questionario è del tutto carente nella sua formulazione proprio sugli aspetti che maggiormente potrebbero creare ingenti disagi alla cittadinanza per l'erosione degli arenili della costa e la relativa possibilità di balneazione. Non si vedono quesiti collegati ai relevantissimi rischi ambientali per le alluvioni del Carrione. Non si vedono attività collegate alla formazione e responsabilizzazione civica sui temi di sostenibilità ambientale collegati al nuovo porto e le attività ad esso associate.

Dal punto di vista economico l'impatto dell'occupazione del porto è stimato in 7.000 unità e un fatturato per la comunità di circa 500 milioni di euro con un aumento stimato dell'occupazione di circa 300 unità e con investimenti complessivi di circa 500 milioni di euro. A noi pare che questi dati evidenziano un bassissimo ritorno sugli investimenti previsti e che quanto proposto non sia certo una efficiente scelta economico-finanziaria. Per altro, ogni stima sui possibili sviluppi, come tutte le stime, sono per definizione opinabili ed incerte.

Al contrario, è invece certo che se verranno adottati i progetti di estensione dell'area portuale con il prolungamento dei moli si verificherà un impatto ambientale di ulteriore erosione degli arenili a sud del porto di Carrara – come del resto si è già verificato fino ai nostri giorni – tale da mettere a rischio una florida economia turistica che vale oltre 3,5 miliardi di euro e che impiega circa 100.000 unità, oltre alla prevedibile svalutazione del valore patrimoniale degli immobili nei tratti di importante erosione costiera.

Su questo argomento di sinergia con l'economia prevalente e strategica del territorio, ben si collocherebbe la proposta dei Paladini Apuoversiliesi del 2018 di un "Porto del Marmo" che prevedeva una riconversione dell'attuale porto senza ampliamenti e in piena sinergia con le realtà storiche, culturali ed economiche del territorio e quelle di un turismo di qualità ad elevato valore aggiunto per le comunità locali.

Insomma il progetto risulta parziale, non corretto e fuorviante da ogni punto di vista e, soprattutto, non tiene conto delle necessità e proposte già avanzate da molti anni da parte della gente del luogo: è un progetto senza anima e senza buon senso che offende la passione e le professionalità di chi ha davvero cura del benessere economico, ambientale e sociale del territorio e delle sue comunità.

LE PROSPETTIVE AMBIENTALI

Come è credibilmente possibile sostenere che il progetto del nuovo porto è ambientalmente corretto quando si dichiara di voler "vomitare" in mare circa 50.000 mq di cemento senza alcuna reale dichiarata minaccia? Come è possibile affermare che si ridurranno le emissioni di CO2 ed altri gas nocivi quando queste aumenterebbero del doppio malgrado l'implementazione delle tecnologie di Cold Ironing e delle direttive ETS, effetto ben più che proporzionale rispetto all'aumento delle permanenze e manovra delle navi? Come è professionalmente accettabile che sia redatta una SWOT analisi in cui si afferma che la realizzazione del porto è la panacea ad un miglioramento della qualità di vita della gente e dell'ambiente senza alcuna minaccia segnalata ad alcuno degli effetti causati dai diversi interventi infrastrutturali? Solo queste poche considerazioni preliminari mettono in chiara evidenza la strumentalizzazione di Greenwashing che caratterizza tutto il documento e che rappresenta un esempio lampante di quel pericoloso fenomeno della

distorsione della comunicazione sui temi della sostenibilità che è proprio oggi all'attenzione delle direttive della Comunità Europea.

Nel documento è del tutto omesso e sottovalutato il rischio più rilevante che quest'opera comporterebbe e cioè quello di una ulteriore erosione degli arenili costieri di tutta l'area Apuoversiliese, già per altro verificatasi con l'attuale configurazione del porto.

Per altro, l'effetto dell'erosione costiera per le opere già realizzate era già stato ammesso dallo stesso presidente dell'autorità portuale in una lettera all'associazione dei Paladini Apuoversiliesi il 14 gennaio 2022.

Anche i rischi connessi alle esondazioni del Carrione per i cambiamenti climatici – vedi le quattro alluvioni, l'ultima del 2014 devastante - non sono considerati reali “minacce” ma solo “debolezze” risolvibili con semplici studi e vaghissime “progettazioni di opere”. Così come sono segnalati come “debolezze” i rischi per inquinamento acustico e marino, inquinamenti vari, perdita di eco-sistemi e geo-risorse, consumo di suolo, tutti apparentemente facilmente risolvibili con studi e vaghi interventi specifici, facendo credere come tutti questi aspetti effettivamente segnalati non comportino reali problemi al progetto.

Tutta la SWOT Analisi mostra un tono complessivo addirittura esaltato in cui tutto migliora con l'opportunità del piano e nulla sembra ostacolarlo o metterlo in discussione.

Eppure nelle analisi DNSH (Do Not Significant Harm) il quadro complessivo non appare comunque positivo perchè emergono molti “medi impatti” ambientali in pressoché tutti gli obiettivi del piano.

Infine, vale la pena ricordare che tutte le nuove attività di natura industriale e di urbanizzazione collegate ad un'economia davvero sostenibile dovrebbero prevedere il minimo impiego di materia ed il massimo orientamento alla valorizzazione dei beni di natura immateriale. In particolare, ogni attività infrastrutturale dovrebbe prevedere il recupero e riutilizzo delle opere già esistenti escludendo nuovo consumo di suolo (o di mare).

Anche l'Unione Europea nella legge delle tre “R” (Reduce, Reuse, Recycle) impone con i suoi recentissimi regolamenti (non, dunque, solo direttive) una prospettiva di questo genere in cui vale la pena riutilizzare l'esistente anzichè estendere e progettare del nuovo: è solo buon senso!

LE PROSPETTIVE SOCIALI

Il vero indizio della scarsissima attenzione alle problematiche sociali del progetto del nuovo porto si evince dall'allegato 1 del PRP, il Questionario di consultazione pubblica. Scorrendone i contenuti si evince infatti che nel questionario si contemplano solo alcuni (pochi) aspetti previsti dal VAS (Valutazione Ambientale Strategica) per la valutazione di un corretto Sviluppo Sostenibile.

Sembra quasi che questo questionario sia fatto solo per dimostrare di avere fatto bene i compiti così assolvendo formalmente ai requisiti di una burocrazia pubblica sempre più esigente che non tiene di fatto conto dei limiti di conoscenza della gente sulle varie problematiche tecnico-ambientali, sociali ed economiche.

Dalle domande poste non si citano alcuni aspetti fondamentali - per altro previsti nelle analisi VAS - quali, ad esempio, il tema dell'erosione costiera e il livello di rischio dei diversi comuni contemplati, quello della qualità dell'acqua marina e della balneazione costiera, quello dei trasporti pubblici e delle infrastrutture urbanistiche, ecc.

Nel questionario non c'è una domanda specifica sul rischio delle esondazioni del Carrione per effetto dei mutamenti climatici. Infine non si prevedono diverse scale per la valutazione dei singoli argomenti e l'indicazione delle relative priorità: non si può capire cosa in verità interessi realmente alla cittadinanza.

In sintesi si evince che le domande sono fatte solo per assolvere i redattori in merito alle evidenze mostrate negli studi effettuati e non invece per capire i reali timori della gente rispetto alle devastanti minacce e problematiche a cui è esposta la comunità proprio nel territorio in cui è insediata.

Per altro anche nell'analisi SWOT non si evincono azioni per la valorizzazione delle risorse naturali, né sono previste azioni per gli argomenti più sensibili ai cittadini per la loro visita e vivibilità del loro porto: panchine, servizi pubblici, arredo urbano, luci serali, passeggiate sul porto, verde, punti di riposo e di ristoro, punti di aggregazione sociale, di attività ludiche per ogni età, mobilità lenta, mobilità elettrica, qualità di vita e benessere complessivo, ecc.

Per concludere questo argomento, si segnala che non c'è alcun cenno per gli auspicabili piani di formazione e comunicazione alla cittadinanza in relazione agli impatti sociali, ambientali ed economici di questo progetto, come se lo stesso fosse calato sulla testa della gente senza alcuna possibilità di poterne comprendere le ragioni ed apprezzarne le opportunità.

LE PROSPETTIVE ECONOMICHE

Secondo i dati della Camera di Commercio la movimentazione di materiali lapidei e container ha raggiunto nel 2022 il record di 5,5 milioni di tonnellate. L'attività si sviluppa anche sul versante della cantieristica da turismo di Italian Sea Group, che fa capo a Giovanni Costantino (che ha la proprietà anche dei cantieri Perini di Viareggio), del turismo navale con alcune tratte con la Sardegna, della logistica di grandi container e di altre merci sfuse anche con la Cina.

Nel 2021 l'Autorità di sistema portuale stimava in 393 milioni di euro il valore aggiunto prodotto dall'attività portuale includendo tutta l'attività diretta, indiretta e indotta, in grado di generare un'occupazione complessiva di circa 5.000 persone. Poiché lo sviluppo delle attività è ulteriormente migliorato negli ultimi anni, la Camera di Commercio ha stimato per il 2023 un impatto economico complessivo di circa 500 milioni di euro e un'occupazione complessiva di circa 7.000 unità di lavoro, incluso l'indotto generato dalle attività del porto.

Se anche volessimo raddoppiare nel futuro questi dati per effetto degli ampliamenti proposti, saremmo costretti a compensare questo sviluppo con il nefasto impatto negativo sulla florida economia del turismo di tutta la costa Apuoversiliense che risentirebbe notevolmente dell'ulteriore erosione delle coste. Questa erosione influisce infatti sulla possibilità di poter assicurare e generare occupazione e benessere su tutto il territorio che, nei dati ISTAT 2022 e camerale per il 2023, vedeva la presenza di più di 600 stabilimenti balneari, 400 alberghi, 600 esercizi extra alberghieri (camping, agriturismo, B&B), 3.000 ristoranti, bar e caffè, 6.000 esercizi commerciali, affitti di case vacanze.

Tutta l'attività generata da queste infrastrutture produce un'occupazione complessiva ad oggi stimata in circa 100.000 unità, anche includendo l'indotto del territorio (fornitori di derrate alimentari e non locali, grande distribuzione e negozi di dettaglio, giardinieri, artigiani, idraulici, elettricisti, imbianchini, edili, parrucchieri, estetisti, collaboratori di famiglia, vigilanti, immobilari, e così via). Il tutto porta ad una valutazione ad oggi del giro d'affari complessivo

legato al turismo di circa 3,5 miliardi di euro, valore di gran lunga superiore a quello generabile dal porto, anche nelle ipotesi di ulteriori proiezioni future.

Quella del turismo di qualità tipico di questo territorio è un'economia ad elevato valore aggiunto e con potenzialità di continuo progresso, se correttamente supportata da una politica di sviluppo territoriale in grado di salvaguardare soprattutto i beni naturali, storici e culturali del suo patrimonio territoriale: in primis il marmo di Carrara e gli arenili costieri.

Dal punto di vista di un corretto pensiero strategico volto alla ottimizzazione delle forze esclusive e durature di tutto il territorio Apuoversiliense in cui il porto di Carrara insiste, sarebbe ben meglio non mettere a rischio queste forze esistenti e difficilmente replicabili altrove, investendo solo in progetti convergenti con questo vincente "Posizionamento Competitivo" territoriale, come del resto già avanzato dall'associazione dei Paladini Apuoversiliesi nel 2018 con il progetto dell'architetto Tiziano Lera "Il Porto del Marmo: teatro del marmo e del mare".

Quel progetto di riconversione del porto di Carrara assolveva contemporaneamente un po' a tutte le esigenze degli "Stakeholder" locali, tuttavia senza mettere ulteriormente a rischio gli impatti ambientali di erosione costiera e in piena convergenza con il posizionamento strategico sostenibile del territorio. Il progetto, infatti, non prevedeva alcuna estensione degli attuali moli e ulteriore cementificazione delle banchine, ma solo una migliore focalizzazione sull'identità turistica e personalità distintiva del territorio. Prevedeva la valorizzazione di quell'autentico "Made in Italy" storico collegato alla millenaria estrazione del marmo di Carrara in parallelo ad una marina in grado di potenziare ulteriormente il turismo d'élite della costa. Il progetto includeva anche altre variabili di qualità di vita e benessere complessivo della cittadinanza, dato che prevedeva una fruibilità diretta della comunità locale con lunghi percorsi di mobilità lenta e pedonale in un contesto di valorizzazione verde delle varietà autoctone locali: un vero progetto eco-sostenibile che avrebbe messo d'accordo un po' tutti i soggetti interessati alla protezione e vitalizzazione ambientale, alla vivibilità e al benessere della comunità, ad un'occupazione piena all'interno di un'economia basata prioritariamente sul turismo.

CONSIDERAZIONI FINALI

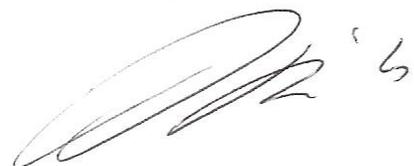
Il progetto così come presentato va bocciato per l'evidente strumentalizzazione di Greenwashing che caratterizza tutto il processo istruttorio, così come fu bocciato quello del 2001 per i rischi degli impatti negativi valutati dai ministeri dell'Ambiente e quello dei Beni e Attività Culturali di allora.

Il documento progettuale nasconde e sottovaluta irresponsabilmente i reali rischi ambientali, economici e sociali che il progetto comporta e si disinteressa dei bisogni e dei timori della cittadinanza locale.

Al di là di tutte le evidenze mostrate e gli studi effettuati, permane l'evidenza della più rilevante minaccia del nuovo porto: l'aumento dell'erosione costiera che provocherebbe un danno ingentissimo a tutta l'economia turistica del territorio, al paesaggio, alla comunità locale.

Ben meglio sarebbe riprendere il progetto dell'architetto Lera e reinterpretarlo alla luce di tutti gli studi effettuali, riproponendolo all'attenzione di tutti gli stakeholder del territorio: sarebbe subito preferito ed accettato perché coerente con le tradizioni e la cultura del luogo, oltre ad assicurare benessere e qualità di vita per tutti.

PR – PLEF – 12 Dicembre 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials, located at the bottom right of the page.