

Ampliamento porto di Marina di Carrara

Ecco il documento di Legambiente Carrara su due nodi chiave

Rischio idraulico

Il nuovo Piano sembra ignorare la gravissima alluvione che ha messo in ginocchio Marina, ai cui effetti disastrosi ha contribuito proprio l'esistente assetto del porto (la barriera rappresentata dal piazzale Città di Massa). Il Piano, infatti, prevede un nuovo ponte alla foce del Carrione (a immediato ridosso dell'attuale) e il prolungamento in mare del Carrione per 900 m, stretto tra le due banchine del porto commerciale e di quello turistico. Tantomeno accenna ad interfacciarsi (figuriamoci a coordinarsi ed a porre verifiche di merito) con lo studio idraulico post-alluvione sull'intera asta idrografica del Carrione, in corso di avvio e per il quale la Regione Toscana ha stanziato 2 milioni di euro. Si limita a confrontarsi con il progetto dello studio 2008, accontentandosi del fatto che le nuove opere non causerebbero il peggioramento delle condizioni idrauliche. Non evidenzia però (ma lo mostrano le carte!) che **i due ponti alla foce non solo mancherebbero del franco di sicurezza, ma sarebbero inondabili: quindi le acque, sbarrate dal piazzale Città di Massa, inonderebbero nuovamente Marina.**

Gli sbarramenti sotterranei determinati dalle banchine portuali e dai parcheggi sotterranei, inoltre, indurrebbero l'innalzamento della falda, ostacolando lo smaltimento delle reti fognarie, provocando **allagamenti ad ogni pioggia** e aggravando i danni in caso di alluvione. **Danni ovviamente estesi anche alla nuova urbanizzazione indotta dal porto commerciale e turistico** (si pensi, ad esempio, alla fine che farebbero le oltre 1.000 auto previste nei parcheggi sotterranei).

Dinamica costiera ed erosione del litorale

Da una prima lettura dell'allegato sullo **studio morfodinamico** della costa emergono dati abbastanza sconcertanti. Anzitutto lo studio per il trasporto solido ed il flusso sedimentario naturale sulla costa risulterebbe basarsi su dati piuttosto vecchi (1977 e 1989), verificati poi in parte da studi del 2006 e del 2009 ma condotti su contesti territoriali molto più vasti, quali l'intera costa toscana nord-occidentale; quindi **non parrebbe supportato da specifiche e puntuali indagini di dettaglio.**

Sembrerebbe inoltre presente anche un **errore interpretativo** circa i dati dello studio dell'89 (studio Cortemiglia), il quale («saggiamente») affermava che le strutture portuali (nuove o esistenti) non interferiscono in modo significativo con la dinamica costiera naturale se poste entro la "linea frangiflutti"; tale linea, però, non corrisponde a quella delle attuali strutture portuali (come invece parrebbe sottendere il "nuovo"

studio proposto), bensì alla linea dove naturalmente si rompe (frange) l'onda in certe condizioni di mare mosso.

Lo **studio sull'erosione costiera**, che dovrebbe verificare l'impatto delle nuove strutture portuali, sembrerebbe, infine, **effettuato solo con modelli di calcolo numerico (mancano prove su modello fisico)**, senza dati di indagine in sito (a parte quelli storici sopra citati); per di più, in tutti i modelli utilizzati per il calcolo e riportati in grafici nel documento, non c'è mai la sagoma esatta delle nuove strutture portuali proposte, ma altre (similari ma non identiche).

Considerate queste premesse, **resta ineludibile e pesante come un macigno la domanda: quali saranno i reali effetti provocati sull'erosione costiera degli arenili apuo-versiliesi** dall'allungamento della diga foranea del porto per più della metà della lunghezza attuale e dalle previsioni di dragaggio in mare aperto per oltre 2 km(!) dall'attuale imboccatura del porto?