



**INT01_ INTEGRAZIONI ALL'ISTRUTTORIA UTILE AL RILASCIO
DEL PROVVEDIMENTO UNICO IN MATERIA AMBIENTALE AI
SENSI DELL'ART.27, D.LGS. 152/2006**



13/06/2018

**Realizzazione di un Marina (Darsena) scavata a secco in
proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra**

Istanza per il rilascio del provvedimento di VIA nell'ambito del
provvedimento unico in materia ambientale ai sensi dell'art.27 del D.Lgs.
152/2006

Sommario

PREMESSA.....	2
1. INTEGRAZIONE N. 01 - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE.....	3
2. INTEGRAZIONE N. 02 - ENTE PARCO MONTEMARCELLO - MAGRA - VARA	8
3. INTEGRAZIONI N. 03 - REGIONE LIGURIA - SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E SVILUPPO SOSTENIBILE.....	11
ALLEGATI.....	18

PREMESSA

Il presente documento è stato redatto al fine di rispondere alla richiesta di integrazioni pervenute dai soggetti interessati, così come richiesto con nota del CTVA prot. n. 11192/DVA del 15/05/2018, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), ente competente del procedimento di VIA nazionale.

Per comodità di lettura, si specifica che gli approfondimenti sono stati forniti dapprima in risposta alle integrazioni richieste dal Ministero, e successivamente in risposta ai contributi preliminari dell'Ente Parco Montemarcello e della Regione Liguria.

Ciascuna istanza presentata è stata riportata in *corsivo* seguita dall'integrazione evidenziate con **il colore blu** formulate dallo scrivente proponente.

Poiché alcune osservazioni riguardano le stesse tematiche, si rimanda al numero della controdeduzione già scritta per non ripetere troppe volte le medesime argomentazioni.

DVA 11192 del 15.05.2018

**1. INTEGRAZIONE N. 01 - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE**

Commissione Tecnica di Verifica Dell'impatto Ambientale – VIA e VAS

Punto 1

Il Proponente dovrà chiarire con quale autorizzazione si prevede di scavare un tratto della sponda del fiume Magra, che risulta in Capo al Demanio Pubblico dello Stato (Catastale Fg 15, mappale 577 del Comune di Ameglia).

Così come previsto dal Regolamento Regionale n. 3 del 14 luglio 2011 “*Regolamento recante disposizioni in materia di tutela delle aree di pertinenza dei corsi d'acqua*”, la società Proponente, al fine di procedere con lo scavo del tratto di sponda del Fiume Magra, provvederà a richiedere la necessaria **Autorizzazione idraulica** all'Organo preposto (Regione Liguria - ex Provincia della Spezia Settore Servizio Difesa del Suolo).

Così come già rilevato in sede di Conferenza di Servizi referente tenutasi presso il Comune di Ameglia in data 05/06/2014 con nota interna nr. 0027315 del 30/05/2014, la Regione procederà con il rilascio di Nulla Osta Idraulico per l'intervento interferente con la sponda del Fiume Magra in una fase successiva (Conferenza di Servizi Deliberante). Si riporta, per opportuna informazione, quanto già evidenziato nella nota richiamata: “*Le competenze di questo Ufficio sull'intervento proposto sono riferibili ad una successiva fase autorizzativa/concessiva e limitate al rilascio di Nulla Osta Idraulico per l'intervento interferente con la sponda del Fiume Magra e le opere di arginatura nonché l'eventuale modifica delle concessioni di demanio idrico in atto*”.

Per inciso, la stessa Regione Liguria, Settore Demanio Idrico, ci ha comunicato con lettera del 02/07/2018, prot. n. PG/2018/187580 quanto segue:

*“Si fa presente che il **subingresso parziale** a favore di Marina Azzurra Yachting srl [...] e l'**autorizzazione idraulica** per l'esecuzione dell'intervento sulla sponda sinistra del Fiume Magra in corrispondenza del mappale 577 foglio 15 [...] saranno eventualmente rilasciati a seguito del perfezionamento della concessione demaniale di che trattasi”* (Allegato n. 15).

In conseguenza a tale assunto la Proponente otterrà autorizzazione idraulica al momento del perfezionamento della procedura amministrativa relativa alla concessione demaniale, attualmente in corso di rilascio da parte della Regione Liguria – Settore Difesa del Suolo.

Punto 2

In particolare, dovrà avere il benestare dell'Agenzia del Demanio competente per avere certezza giuridica della disponibilità dell'area

Ai fini del rilascio del dovuto benestare dell' Agenzia de Demanio competente (Regione Liguria Settore Demanio Idrico), per avere certezza giuridica della disponibilità dell'area, si precisa che l'area oggetto d'intervento del taglio di apertura finale riguarda parzialmente il mapp. 577 Fg 15 del Comune di Ameglia che è di proprietà del Demanio Pubblico dello Stato ed è gestito dalla Regione Liguria Settore Demanio Idrico come da L.R. 21 giugno 1999, n. 18, in attuazione dell'articolo 4, comma 5, della legge 15 marzo 1997 n. 59.

Attualmente il mappale, così come dichiarato dalla Regione Liguria nel contributo istruttorio preliminare, è utilizzato dalla società Fofao s.r.l in virtù di una concessione scaduta in corso di rinnovo da parte della Regione Liguria.

Il Proponente, a seguito del contributo istruttorio rilasciato dall'Ente Parco (prot. 41 del 11.01.2016, pag. 8, oggetto del Decreto n. 268 del 28.01.2016 di Verifica di assoggettabilità alla VAS) nel quale si rileva che *“Prende inoltre atto della possibile soluzione indicata nel corso dell'incontro del 11.11.2015, consistente nel far partecipare allo SUA anche la società titolare degli ormeggi in sponda, che sembra interessata anche dal canale di collegamento fiume-darsena”*, come richiesto dal Settore VIA Regione Liguria, ha stipulato con la Soc. Fofao s.r.l. un accordo in data 30.06.2016, nel quale quest'ultima ha dichiarato la propria volontà ad aderire allo SUA e alle relative ed eventuali prescrizioni richieste dagli Enti e successivamente confermato e riportato nell'Atto di impegno notarile del 22.12.2016 Reg. 6175 Serie 1T, che si allega per opportuno chiarimento (Allegato n. 1 - Atto di impegno del 22/12/2016).

A seguito pertanto di tale atto notorio di adesione allo SUA, la società Fofao s.r.l ha dichiarato, a favore della Marina Azzurra Yachting s.r.l, il proprio obbligo giuridico di adempiere alle prescrizioni previste dal Progetto, tra le quali rientra quella di procedere con istanza di subingresso nella concessione demaniale in favore della Proponente.

In merito all'iter istruttorio relativo al rilascio della concessione demaniale (*“certezza giuridica della disponibilità dell'area”*) da parte della Regione Liguria settore Demanio Idrico a favore della Fofao prima e della Proponente Marina Azzurra Yachting poi, si precisa che lo stesso procedimento è in corso e che la società Fofao, in adempimento all'atto di impegno notarile, ha presentato in data 08.06.2018 relativa istanza alla Regione Liguria per atto di subingresso diretto a favore della Marina Azzurra Yachting ai sensi dell'art. 14 del Regolamento Regionale n. 7/2013 relativo al mapp. 577 Fg 15 (Allegato n. 2 - Comunicazione di rinnovo e subingresso Fofao srl del 08/06/2018).

A seguito dell'incontro avvenuto a Genova in data 05.06.2018 con la Regione Liguria – Dipartimento Territorio Ambiente Infrastrutture e Trasporti – Vice Direzione Generale Ambiente, prot. PG/2018/158875, si evidenzia inoltre la possibile disponibilità da parte della Regione Liguria – Settore Demanio Idrico, una volta definita la posizione amministrativa da parte della Fofao, di procedere, successivamente al rinnovo della concessione demaniale, al rilascio della autorizzazione al subingresso a favore della Marina Azzurra Yachting, ex. art. 14 del Regolamento Regionale n. 7/2013.

Si allega, per opportuna conoscenza, comunicazione pervenutaci dalla Fofao in merito allo stato dell'iter di rinnovo della concessione demaniale (Allegato n. 3 - Dichiarazione Fofao srl), nonché comunicazione ricevuta dalla Regione Liguria, Settore Demanio Idrico, del 02/07/2018, prot. n. PG/2018/187580, nella quale viene definito quanto segue:

*“Si fa presente che il **subingresso parziale** a favore di Marina Azzurra Yachting srl [...] e l'**autorizzazione idraulica** per l'esecuzione dell'intervento sulla sponda sinistra del Fiume Magra in corrispondenza del mappale 577 foglio 15 [...] saranno eventualmente rilasciati a seguito del perfezionamento della concessione demaniale di che trattasi”.* (rif. Allegato n. 15)

Successivamente all'incontro tenutosi con la Regione Liguria in data 03/08/2018, è emersa la necessità/opportunità di richiedere prudenzialmente l'espressione del benessere (parere o nota ufficiale) da parte dell'Ente proprietario del bene demaniale (Agenzia del Demanio) per “*avere certezza giuridica della disponibilità dell'area*” finalizzata all'intervento di scavo.

In data 07/08/2018, con comunicazione prot. n. 2018/8260/DR-ST-GE3, l'Agenzia del Demanio ha espresso il proprio riscontro alla richiesta di parere del 03/08/2018 (Allegato n. 22) chiarendo che la stessa “*Dalla lettura della documentazione allegata e dalle informazioni rese [...] che in oggi l'Agenzia del Demanio quale Ente rappresentante la proprietà in nome e per conto dello Stato non abbia alcuna competenza a rilasciare il parere richiesto sull'intervento di scavo del tratto di sponda [...] Il parere richiesto spetta esclusivamente alla Regione Liguria [...] quale Ente gestore dell'area suddetta appartenente in oggi al Demanio Pubblico dello Stato – Ramo Idrico e quale Organo Idraulico tenentario dei poteri decisori in materia [...]*”.

Preso atto di tale chiarimento emanato dall'Agenzia del Demanio, e tenuto conto della comunicazione informale di ammissibilità dal punto di vista tecnico della documentazione predisposta dalla società Fofao srl finalizzata al rilascio della concessione demaniale si ritiene di aver sufficientemente chiarito l'integrazione richiesta, evidenziando che l'atto formale di concessione, sarà inviato non appena ricevuto dallo stesso Ente Competente, compatibilmente con le tempistiche di rilascio della Regione Liguria.

Sarà compito della Proponente, una volta conclusosi l'iter istruttorio finalizzato al subingresso e al rilascio dell'autorizzazione idraulica, inviare al Ministero dell'Ambiente copia degli atti amministrativi.

Punto 3

Il Proponente dovrà effettuare un approfondimento significativo del progetto per le parti relative delle modalità di scavo della prevista darsena che è interessata da una falda a -2,00 m dal piano di campagna. In particolare dovrà esplicitare con precisione le singole fasi di lavorazione previste per verificare concretamente la fattibilità dell'opera e i relativi impatti ambientali sul fiume e sulla falda, definendo dettagliatamente i profili tecnici previsti per il nuovo fondale per le sponde della futura Darsena, nonché le interconnessioni.

In ottemperanza a quanto richiesto si procede a depositare documento in allegato (Allegato n. 4 - ST16 - Relazione integrativa sulle modalità di scavo e relativi impatti ambientali redatto dall'Ing. Benvenuti e Ing. Grassi).

Punto 4

Inoltre il Proponente dovrà ottenere il parere della competente Autorità di Bacino distrettuale.

La competente Autorità di Bacino Distrettuale, a seguito di incontri informali avvenuti nel periodo dal 22/05/2018 al 18/06/2018, ha sempre evidenziato che il parere di competenza era in fase di istruttoria.

In data 19/06/2018, in data 06/08/2018 e infine in data 09/08/2018 il Proponente ha sollecitato l'invio del parere di competenza a mezzo pec e mail.

In data 10/08/2018 è pervenuto a mezzo mail il parere di conformità delle previsioni progettuali del Piano Particolareggiato alle NdA del PAI (Allegato n. 5 – Mail del 10/08/2018 con Parere Autorità di Bacino prot. n. 655 del 14/11/2016).

Punto 5

Considerato che nel progetto è previsto il riutilizzo di parte delle terre dello scavo della Darsena, il Proponente dovrà predisporre il P.U.T.

In riferimento al P.U.T (Piano Utilizzo delle Terre), anche alla luce delle nuove disposizioni del D.P.R. 120/2017, in ottemperanza a quanto richiesto si procede a depositare tale documento (Allegato n. 6 – Piano Utilizzo delle Terre).

In riferimento al riutilizzo del materiale da scavo all'interno del cantiere di produzione delle terre e rocce da scavo (Allegato n. 21 – Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti (ex art. 24 del D.P.R. 120/2017)).

Punto 6

In relazione alla ZSC dell'area, denominata "Parco della Magra-Vara" cod. IT1343502, il Proponente dovrà effettuare approfondimenti sugli interventi di progetto in considerazione delle "misure di conservazione" entrate in vigore nel marzo 2017 riferite al miglioramento e ripristino degli habitat dell'area, così come peraltro richiesto dalla Regione Liguria.

Con riferimento alla richiesta di integrazione, è stato redatto a cura dell'Ing. Grassi e del Biologo Ferrantini un ulteriore documento (Allegato n. 7 – Misure di conservazione area ZSC, denominata "Parco della Magra – Vara" cod. IT1343502 – Miglioramento e ripristino degli habitat dell'area) che va ad integrare lo studio di incidenza.

Punto 7

Il Proponente dovrà controdedurre le osservazioni pervenute nell'ambito del procedimento in corso e pubblicate sul sito MATTM:

- a. *Marinella Spa In Liquidazione - Osservazioni;*
- b. *Legambiente e Italia Nostra - Osservazioni*

Nel documento denominato Controdeduzioni alle osservazioni ricevute nell'ambito della consultazione (Allegato n. 8), a cui si rinvia per ogni chiarimento, sono state argomentate le osservazioni in oggetto.

DVA 4548 del 22.02.2018

2. INTEGRAZIONE N. 02 - ENTE PARCO MONTEMARCELLO - MAGRA - VARA

Punto 1

In riferimento al parere espresso dall'Ente Parco con nota prot. n. 41 del 11/01/2016, si chiede di integrare le tavole progettuali indicando le modalità di fruizione del tratto spondale e specificando la soluzione tecnica individuata al fine di garantire la continuità dei percorsi attraverso la previsione di passerella in corrispondenza dell'ingresso della darsena e/o la realizzazione di un percorso di fruizione che unisca i due tratti di sponda inclusi nel progetto.

Uno degli aspetti più rilevanti della logica progettuale, è rappresentato dallo studio dei percorsi pedonali integrati con il verde e identificati attraverso alcune tematiche principali:

- la caratterizzazione e continuità dei percorsi;
- la percezione continua del paesaggio circostante;
- la realizzazione e fruibilità del lungo sponda del fiume Magra e delle aree verdi che riprendono i caratteri del territorio di Ameglia, e restituiscono al fruitore la semplicità dell'intervento nella sua articolazione.

Diventa quindi elemento importante, il progetto dei percorsi pedonali di fruibilità attiva trasversali e di lungo sponda, dei nuovi con visivi, della nuova fascia di filtro a verde lungo sponda, come caratteristiche del nuovo assetto urbanistico.

In un primo momento conclusosi con la progettazione dello strumento urbanistico attuativo, adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 22 del 7/04/2014, non era previsto, in quanto non vincolante espressamente con la vigente normativa di Parco, il collegamento pedonale continuo lungo la sponda, ma solamente la fruizione pubblica della sponda come indicato negli obiettivi del piano di parco, art. 83 NTA.

Successivamente per volontà del Proponente, si è studiato, in collaborazione con l'Ente Parco, la possibilità di creare un elemento di continuità tra i percorsi di fruizione attiva trasversali e di lungo sponda.

A seguito dei successivi studi di verifica sulla sicurezza della navigazione che hanno comportato la modifica, rispetto al progetto iniziale, della larghezza dell'imboccatura, la soluzione dell'elemento di continuità si configurava con non poche criticità.

In primo luogo, rappresentava un elemento di non facile realizzazione. Un collegamento pedonale, in questo caso necessariamente mobile per consentire l'accesso alle imbarcazioni, doveva essere sviluppato cercando la miglior soluzione per il contesto paesaggistico di riferimento oltre ad offrire il giusto equilibrio tra prestazione, spesa di realizzazione e gestione. Trattandosi di un'opera di dimensioni importanti - 50 ml di luce da realizzarsi in due campate mobili - oltre alle problematiche

costruttive classiche si aggiungevano i problemi di movimentazione meccanica che aggravavano notevolmente i costi di realizzazione.

In secondo luogo, si profilavano problemi di gestione durante il periodo da aprile ad ottobre per il maggior afflusso delle imbarcazioni in entrata e in uscita dalla darsena. Da un'indagine di mercato sulle modalità e regolamentazioni per le aperture di passerelle mobili, era emerso che le manovre di alzata nei casi di tecnologia avanzata durano circa 15 minuti con interdizione temporanea al traffico pedonale. Ciò avrebbe comportato, o la regolamentazione degli orari di accesso e di uscita per le imbarcazioni (con notevole disagio per i diportisti) o la costante apertura della passerella mobile durante la stagione estiva. Ne conseguiva che il passaggio pedonale mobile invece di essere un elemento di valore aggiunto di connessione tra le due sponde, si profilava di fatto come un ostacolo per coloro che avrebbero fruito dei percorsi, costringendo gli utenti a lunghi tempi di attesa nel caso di regolamentazione, o addirittura per l'impossibilità di attraversamento, ad essere costretti a ripercorrere a ritroso lo stesso percorso.

La proposta progettuale condivisa con l'Ente pertanto - a garanzia della continuità di fruizione spondale ed a completamento dell'unico percorso trasversale previsto¹ - è stata quella di integrare il percorso di connettività trasversale in destra allo SUA con la previsione di un ulteriore percorso che si sviluppa lungo il confine di proprietà privata sul lato sinistro e rendere, inoltre, percorribile l'intera banchina interna alla darsena, realizzandola alla stessa quota di quella esistente lungo la sponda del fiume Magra.

Integrano e potenziano la rete fruitiva di cui sopra, le rampe per il superamento delle barriere architettoniche che collegano la banchina con il percorso pedonale previsto a corona della darsena stessa. La funzione ricreativa delle sponde viene così ad essere amplificata anche quale immediata conseguenza diretta della sola e semplice connessione dei percorsi di riva.

Con tale proposta progettuale si prevede oltre alla piena coerenza con l'obiettivo della Fruizione pubblica delle sponde, così come previsto dall'art. 68 "Area di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica (ASsf4) 'Parco Nautico della Magra' " delle NTA del Piano di Parco, nonché dal Protocollo di intesa sottoscritto dalla Regione Liguria, Ente Parco Montemarcello Magra, Provincia della Spezia, Comune di Ameglia in data 22/11/2013, anche la volontà di migliorare i percorsi di connettività.

A supporto di quanto sopra esposto è stato redatto a cura dell'Arch. Berti un ulteriore elaborato grafico *Tav. 14 Verifica continuità dei percorsi pedonali* allegata alla presente nota di chiarimenti (Allegato n. 9 - *Tav. 14 Verifica continuità dei percorsi pedonali*).

Punto 2

Sezioni di dettaglio - particolari costruttivi sulla sistemazione della sponda fluviale.

¹ *Tav. 8 Planimetria dei percorsi di fruizione attiva - area di ricollocazione* allegata all' *All. a" Relazione integrazioni* depositata al Comune di Ameglia in data 8.02.2014 prot. 1653, D.C.C n. 22 del 7/04/2014

L'accesso alla darsena come ampiamente rappresentato negli elaborati grafici di progetto, avviene mediante l'apertura di un tratto di sponda pari a ml 46 che verrà raccordata all'attuale banchina lungo sponda tramite infissione di palancole metalliche continue.

Le banchine che a seguito dell'intervento si troveranno in destra e sinistra dell'imboccatura, saranno oggetto di verifica ed eventuale manutenzione senza che vi sia comunque la sostituzione delle attuali modalità di contenimento.

Tale tratto di sponda è già stato costruito tramite l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica che hanno favorito la rinaturalizzazione della sponda.

L'intervento è stato realizzato, in coerenza con le disposizioni del Piano Guida della Nautica, dalla Soc. FOFAO, come richiamato dal parere favorevole emesso dall'Ente Parco in data 17/03/2010 prot. 987, che rinvia al parere emesso in data 04/04/2008 prot. 1135.

A tal fine si allega un ulteriore elaborato grafico predisposto a cura dell'Arch. Berti, *Tav. 15 Particolari costruttivi sistemazione della sponda fluviale* e copia dei pareri emessi dall'Ente Parco (Allegato n. 10 - Tav. 15 Particolari costruttivi sistemazione della sponda fluviale; Allegato n. 11 - Pareri emessi dall'Ente Parco 2008 e 2010).

La soc. FOFAO, così come già chiarito precedentemente, ha dichiarato la propria volontà ad aderire allo SUA della Marina Azzurra Yachting, così come richiesto e indicato dalla Regione Liguria con il Decreto n. 268/2018 relativo alla Verifica di assoggettabilità ex. art. 13 l.r. n.32/2011 smi, mediante atto di impegno notarile del 22.12.2016 (Allegato n. 1). Nello stesso atto di impegno è previsto espressamente che la società Fofao *“autorizza, per ciò che di propria competenza, la ditta Marina Azzurra Yachting S.R.L. a mantenere la sponda conformata a scarpata naturale, reinverdendola attraverso l'utilizzo di specie autoctone così come richiesto dall'Ente Parco”*.

Il Proponente pertanto procederà, con la logica di incremento degli interventi di inserimento naturalistico-ecologico, a seguire le linee d'azione sotto riportate:

- creazione di una scarpata naturale eventualmente rinforzata da interventi di ingegneria naturalistica (p.to C – Tab. pag 38 PGN);
- rinverdimento della scarpata (eventualmente con tecniche di ingegneria naturalistica) con l'utilizzo di specie ammesse dal Piano del Parco ed adatte all'ambiente fluviale (art. 78 del Piano del Parco - p.to B – Tab. pag 38 PGN).

Punto 3

Studio di incidenza aggiornato alla luce dell'entrata in vigore delle Misure di Conservazione delle ZSC Parco della Magra - vara di cui alla DGR 537/2017

Con riferimento alla richiesta dell'Ente Parco, è stato redatto a cura dell'Ing. Grassi e del Biologo Ferrantini un ulteriore documento (Allegato n. 7 – *Misure di conservazione*, che va ad integrare lo studio di incidenza).

DVA n. 10631 del 8.05.2018

3. INTEGRAZIONI N. 03 - REGIONE LIGURIA - SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E SVILUPPO SOSTENIBILE

A seguito della richiesta da parte della Regione Liguria – Settore VIA, relative al contributo istruttorio preliminare inerente la documentazione presentata dal Proponente Marina Azzurra Yachting, si procede ad esporre le seguenti integrazioni/chiarimenti.

Punto 1

Dalla documentazione agli atti del Ministero dell'Ambiente si riscontra che le opere proposte comportano oltre allo scavo in suolo privato anche lo scavo di un tratto della sponda del Fiume Magra con asportazione di parte di terreno iscritto al demanio pubblico indisponibile dello Stato - ramo idrico, identificato con il mappale 577 del Fg. 15 del Comune di Ameglia. Relativamente alla trattazione di quanto proposto sul mappale 577 del FG. 15 del Comune di Ameglia, così come riportato nella Tav .02 Planimetria Catastale, si ritiene opportuno portare a conoscenza che detti terreni, se pur ricompresi nel progetto non risultano in disponibilità alla Marina Azzurra Yachting S.r.l., ma solamente utilizzati da altra società "Fofao S.r.l." con sede in Via Giovanni XXIII n. 54, 19038 Sarzana, in virtù di concessione scaduta ed in fase di rinnovo; detta società ad oggi risulta inadempiente con il pagamento dei canoni demaniali. Con la società Fofao Srl il proponente dichiara di avere un accordo commerciale, necessario all'adempimento di alcune delle condizioni realizzative a cui è soggetto, ma che non concerne la concessione di che trattasi.

In riferimento a tale punto si rimanda a quanto depositato in sede di integrazioni richieste con nota del CTVA prot. n. 11192/DVA del 15/05/2018, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), punto n. 1.

Per ulteriore chiarimento si precisa che la società Fofao srl, così come da ultima comunicazione (si rimanda agli allegati n. 3 e n. 15), sta perfezionando il procedimento di rilascio della concessione demaniale, con il conseguente e successivo procedimento di subingresso in adempimento all'atto di impegno notarile del 22/12/2016.

Si precisa inoltre che l'atto di impegno notarile del 22/12/2016 prevede espressamente sia nelle premesse il richiamo all'utilizzo della concessione demaniale ("la ditta Fofao è titolare di un contratto di concessione rilasciato dalla Provincia della Spezia settore Demanio Idrico in data 14.07.2004 iscritto al Rep. 12.384 prot. 2.905 attualmente in corso del rinnovo"), sia tra gli obblighi della Fofao, l'impegno "ad aderire allo strumento urbanistico attuativo attivato dalla società Marina Azzurra Yachting S.R.L." e come tale l'impegno al subingresso nella concessione in favore della Proponente.

Inoltre, in considerazione della vicinanza della sponda e della profondità dello scavo, anche senza l'apertura diretta sul Fiume Magra, difficilmente ci si troverebbe in una situazione di scavo a secco

essendo la falda prevista a m -2,00 dal piano di campagna, e provocando quindi indebite sottrazioni d'acqua.

In riferimento a tale punto, si rimanda a quanto depositato in sede di integrazioni richieste con nota del CTVA prot. n. 11192/DVA del 15/05/2018, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), punto n. 3 (Allegato n. 4).

In considerazione alla vicinanza della sponda ed alla profondità di scavo e alla possibilità di provocare "indebite sottrazioni di acqua", si precisa che, così come già evidenziato nell'Allegato 4 ST16 - Relazione integrativa sulle modalità di scavo e relativi impatti ambientali, è stata prevista anche in corrispondenza dell'imboccatura di progetto un'opera provvisoria costituita da un diaframma in palancole del tutto congruente a quello di contenimento delle sponde in modo da disconnettere, per tutta la durata delle lavorazioni, l'alveo attivo del F. Magra dalle aree oggetto di escavazione. Inoltre, da un punto di vista idrogeologico il livello idrometrico nel corso d'acqua e quello piezometrico risulteranno sostanzialmente congruenti pertanto, in condizioni ordinarie, non sono previsti flussi dall'area di scavo al F. Magra né viceversa con indebita sottrazione di acqua.

Da progetto, la morfologia dell'imboccatura e il regime idrodinamico del corso d'acqua così come documentato dell'elaborato SP01 Studio agitazione interna (Allegato al Progetto), dimostrano che la darsena risulta sostanzialmente disconnessa dal Fiume Magra in condizioni ordinarie, fatte salve le mareggiate e gli eventi di piena in cui si verifica un flusso in ingresso peraltro modesto e che si sarebbe comunque potuto verificare in quanto le aree oggetto di trasformazione sono classificate aree a pericolosità molto elevata dall'Autorità di Bacino del F. Magra.

La fonte di alimentazione dello specchio acqueo avviene mediante il collegamento tramite il canale artificiale tra il bacino interno e il Fiume Magra.

Nello specifico, non si configura alcuna indebita sottrazione d'acqua in quanto, è stata previsto un sistema di pompaggio finalizzato a migliorare le capacità di ricambio idrico e al conseguente mantenimento della concentrazione ottimale di ossigeno. Questo sistema è stato progettato in quanto, dallo studio di agitazione interna è emerso che la darsena non possa ritenersi dal punto di vista idraulico un'appendice dello specchio acqueo del Fiume Magra, ma che invece quest'ultimo possa integrare una fonte di alimentazione dello specchio acqueo.

Considerato che l'oggetto del parere del ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. N. 6892 del 8.03.2016 riporta "in assenza di una modificazione strutturale del fiume", si ritiene che quanto proposto, creando una inseparabilità tra il Fiume Magra e la darsena, apporterebbe di fatto modifiche alla conformazione strutturale dell'alveo del bacino d'acqua demaniale di alimentazione, che in quel tratto oltre che essere sottoposto ai vincoli del demanio idrico e delle acque pubbliche, appartiene alla giurisdizione del demanio marittimo ai sensi dell'art 28 Cod. Nav., in quanto trattasi di foce di fiume che sbocca in mare.

In riferimento a tale punto, si osserva che gli elementi caratterizzanti dell'intervento, già espressi al Ministero dei Trasporti e all'Agenzia del Demanio, sono sostanzialmente i seguenti:

1. Intervento in **area in proprietà privata** nella disponibilità della società proponente;
2. Intervento di **natura artificiale** e pertanto non inquadrabile in alcuna fattispecie prevista dagli artt. 28 e 29 CdN;

3. Funzione dell'opera oggetto dell'intervento inquadrabile come **funzione privatistica** con finalità turistico ricreative;
4. Assenza di modifica alla conformazione strutturale dell'alveo del Fiume Magra.

Così come già descritto nell'elaborato SP01 - Studio di agitazione interna, riportato anche nell'elaborato TAV03 A - Studio dell'agitazione interna alla darsena, esiste una netta **disconnessione idraulica** tra il flusso del bacino interno della darsena e il flusso del Fiume Magra. Tale elemento di separazione idraulica, determina una chiara condizione di assenza di modificazione strutturale-idraulica del Fiume Magra. Per un approfondimento idraulico si rimanda all'allegato redatto dall'Ing. Benvenuti e dall'Ing. Grassi (Allegato n. 4).

Detta darsena verrebbe a trovarsi in continuità e costituita anche da un bene demaniale pubblico (mappale 577 del Fg. 15 del Comune di Ameglia) di proprietà del demanio idrico (pubblico e indisponibile) che con la prevista asportazione passerebbero di fatto, in quanto invaso dalle acque, al demanio marittimo costituendone la via di accesso alla rimanente parte di darsena scavata sulla proprietà privata.

In riferimento a tale punto, si evidenzia che, così come sancito dalla Sentenza del Tribunale Superiore delle Acque Pubbliche n. 45 del 05-06-1990, Consorzio Magra c. Ministero dei lavori pubblici, confermata dalla Sentenza della Cassazione n. 12253/92, inerente il procedimento di delimitazione demaniale del 1973, i beni del demanio idrico non perdono la loro caratteristica, mantenendo il proprio regime giuridico e funzionale.

Si riporta qui di seguito estratto della sentenza:

“I beni del demanio idrico si distinguono da quelli del demanio marittimo perché gli uni sono preordinati all'utilizzazione dell'acqua per uso pubblico ed alla tutela del territorio dai danni che potrebbero essere causati dal regime incontrollato delle acque, mentre gli altri (demanio marittimo) servono per la navigazione ed il traffico; conseguentemente, le golene o le opere idrauliche poste nella foce di un fiume in zona del demanio marittimo non perdono la loro caratteristica di beni del demanio idrico”.

E' evidente pertanto che, nel caso di specie inquadrabile nella tipologia descritta dalla Sentenza sopra indicata, il Demanio Idrico manterrà il medesimo regime giuridico ed eventualmente funzionale sulla porzione di particella oggetto di asportazione artificiale, non potendosi configurare alcun meccanismo automatico di accessione ex artt. 934 e segg. cc.

Ciò non toglie che, dal punto di vista giuridico, la darsena scavata a secco in proprietà privata, manterrà il medesimo regime giuridico e, a conclusione dei lavori eseguiti, gli Organi Competenti (Capitaneria di Porto e/o Agenzia del Demanio), tenuto conto della mancata utilizzazione dei pubblici usi del mare, avranno comunque la facoltà di promuovere eventuale procedimento di delimitazione ex art. 32 Cod. Nav.

La realizzazione della darsena è quindi soggetta ai seguenti vincoli:

a) non modificare strutturalmente il fiume (non interessare o modificare le attuali sponde del F. Magra)

Rispetto al punto a) l'intervento previsto costituisce una modifica puntuale non strutturale delle attuali sponde del F. Magra in corrispondenza dell'imboccatura della Darsena: tale modifica è necessaria per collegare, tramite il canale artificiale, il bacino interno con il F. Magra. Le modalità realizzate consentono tuttavia di garantire mediante opere strutturali adeguate condizioni di sicurezza statiche e sismiche senza modificare il regime idrodinamico del corso d'acqua e di trasporto solido come documentano gli approfondimenti progettuali condotti. Se valesse questo principio in assoluto, nessuna nuova inalazione a mare sarebbe ammessa né alcuna darsena.

b) R.D. n. 523 del 25/07/1904, art. 96 lettere f), così come modificato e riconfermato nel reg. reg. Regione Liguria n. 3/2011 e n. 1/2016, che vieta gli scavi e le nuove edificazioni a meno di 10,00 metri dalla sponda dei corsi d'acqua e/o dal limite demaniale se più esterno;

Rispetto al punto b) il proponente ha prodotto ulteriore tavola di verifica denominata Tav. 16 - Verifica delle distanze di edificazione (Allegato 16) predisposta a cura dell'Arch. Berti, dal quale emerge il rispetto di tale limite.

Rispetto al punto b) l'intervento previsto costituisce una modifica puntuale non strutturale delle attuali sponde del F. Magra in corrispondenza dell'imboccatura della Darsena: tale modifica è necessaria per collegare, tramite il canale artificiale, il bacino interno con il F. Magra. Le modalità realizzate consentono tuttavia di garantire mediante opere strutturali adeguate condizioni di sicurezza statiche e sismiche senza modificare il regime idrodinamico del corso d'acqua e di trasporto solido come documentano gli approfondimenti progettuali condotti.

Pertanto, il principio di cui al RD 523 n. 1904 art. 96 lettera f) è fatto salvo perché gli scavi sono fatti in condizioni di sicurezza senza che questi possano pregiudicare la stabilità delle sponde esistenti.

Se valesse questo principio in assoluto, nessuna nuova inalazione a mare sarebbe ammessa né alcuna darsena compreso quelle già esistenti sul F. Magra.

e) art. 96 lett. k) del Regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, che vieta ciò che possa provocare il pericolo di diversioni e indebite sottrazioni di acque.

Rispetto al punto e) l'intervento previsto costituisce una modifica puntuale non strutturale delle attuali sponde del F. Magra in corrispondenza dell'imboccatura della Darsena: tale modifica è necessaria per collegare, tramite il canale artificiale, il bacino interno con il F. Magra. Le modalità realizzate consentono tuttavia di garantire mediante opere strutturali adeguate condizioni di sicurezza statiche e sismiche senza modificare il regime idrodinamico del corso d'acqua e di trasporto solido come documentano gli approfondimenti progettuali condotti.

Le opere in progetto non possono provocare alcun pericolo di diversioni e indebite sottrazioni di acqua al contrario consentono di mitigare le attuali condizioni di pericolosità valutate molto elevate dal Piano di Bacino del F. Magra.

Il progetto in argomento prevede infatti scavi per complessivi 61.652 mc, di cui una parte possono essere reimpiegati per la formazione dei parcheggi e della viabilità a corredo dell'impianto nautico a condizione che ciò non costituisca aggravio delle condizioni di pericolosità idraulica delle aree in cui ricade (NTA PAI art. 10 c. 3 lettera c), punto 1)).

Essendo i volumi complessivamente scavati a quota superiore del livello del mare (0 m slm) pari a 20.987 mc, i 6.119 mc necessari alla realizzazione dei riporti all'interno dell'area di trasformazione non costituiscono un aggravio e sono pertanto compatibili insistendo nella medesima area.

Pertanto, alla luce dei movimenti terra necessari alla realizzazione della Marina si può pertanto affermare che l'intervento proposto, nell'attuale configurazione, non solo non costituisce un aggravio delle preesistenti condizioni di pericolosità ma consente di reperire circa 15.000 mc (14.868 mc) alla libera espansione delle acque durante gli eventi di piena del F. Magra con un evidente beneficio ambientale.

Dell'Agenzia del Demanio Direzione Regionale Liguria viene citato un parere prot. 5292 del 13.05.2016, che però non è allegata alla documentazione.

Il parere dell'Agenzia del Demanio, Sezione di Genova, è necessario sia per la definizione della disponibilità ad autorizzare dette opere sia per la soluzione delle questioni giuridiche ad essa correlate, ivi compreso il necessario passaggio al demanio marittimo; è inoltre necessario l'interessamento degli uffici della Capitaneria di Porto della Spezia, se non altro per quanto necessita circa l'espressione di quanto previsto dagli art. 12 e 55 dell'Ex Cod. Nav..

Per quanto riguarda il perimetro oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale, si rimanda a quanto già espresso dai chiarimenti forniti dal Settore VIA – Regione Liguria prot. n. PG-2016-0050525 del 10/03/2016 (Allegato n. 12), che reca:

“L'ottenimento del parere dell'Agenzia del Demanio sul fatto o meno che il nuovo specchio d'acqua e le sue sponde debbano essere acquisite al demanio marittimo non è una preconditione per il proseguimento dell'iter di approvazione dello SUA e del progetto definitivo”.

Oltremodo per ciò che riguarda l'Agenzia del Demanio, la stessa con comunicazione del 10/08/2018 (Allegato n. 22) ha chiarito che *“Dalla lettura della documentazione allegata e dalle informazioni rese [...] che in oggi l'Agenzia del Demanio quale Ente rappresentante la proprietà in nome e per conto dello Stato non abbia alcuna competenza a rilasciare il parere richiesto sull'intervento di scavo del tratto di sponda [...] Il parere richiesto spetta esclusivamente alla Regione Liguria [...] quale Ente gestore dell'area suddetta appartenente in oggi al Demanio Pubblico dello Stato – Ramo Idrico e quale Organo Idraulico tenentario dei poteri decisori in materia [...]*”.

Per ciò che riguarda l'interessamento degli Uffici della Capitaneria di Porto della Spezia, circa l'espressione di quanto previsto dagli art. 12 e 55 del Cod. Nav., si precisa che gli stessi sono stati convocati e hanno già espresso parere di competenza in sede di Conferenza di Servizi Preliminare del 20/12/2013 e in sede di Conferenza dei Servizi Referente del 05/06/2014.

Tali pareri/autorizzazioni, a nostro avviso, seppur necessari non rientrano nel perimetro di quelli elencati ai sensi dell'art. 27, D.lgs. 152/2006, oggetto di presente Procedimento Unico Ambientale, ma bensì rientrano nell'ambito del Procedimento Conclusivo Urbanistico (Conferenza dei Servizi Deliberante). In tale sede, la Capitaneria di Porto e/o l'Agenzia del Demanio, dovranno esprimere parere di coerenza definitivo, i sensi dell'art. art. 12 e 55 del Cod. Nav.

Relativamente alla questione giuridica, il Proponente ha già affrontato tale aspetto direttamente con l'Agenzia del Demanio – Sede Centrale e Sede Regionale, e con il Ministero dei Trasporti.

Gli stessi hanno rilasciato seguenti pareri di indirizzo di mantenimento del regime di proprietà privata:

- prot. 5292 del 13/05/2016 dell'Agenzia del Demanio Direzione Regionale Liguria (Allegato n. 13);
- prot. 2016.0006892 del 08/03/2016 del Ministero dei Trasporti (Allegato n. 14).

Per chiarezza, così come affermato dall'Agenzia del Demanio, e ribadito dal chiarimento fornito dal Settore VIA – Regione Liguria prot. n. PG-2016-0050525 del 10/03/2016, che recita quanto segue “*Tale parere serve piuttosto al proponente per sapere se, alla fine dei lavori, potrà considerare la darsena interamente di sua proprietà o se invece dovrà diventare concessionario dello specchio d'acqua (se non anche delle banchine)*”, nel caso in cui lo Stato – Agenzia de Demanio, decida di procedere con la valutazione del trasferimento dei beni in proprietà privata al Demanio Marittimo, dovrà attivare, **successivamente alla conclusione dei lavori**, procedura di delimitazione ex art. 32 Cod. Nav. e conseguentemente all'intervento di natura artificiale, procedere con eventuale dichiarazione di pubblica utilità avviando la procedura espropriativa.

Fatte salve le considerazioni dell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale con particolare riguardo alle previsioni di SUA relative alle aree esterne alla fascia di tutela prevista dall'art. 4 del Reg. Reg. n. 3/2011, ed in considerazione dei battenti idrici a cui è sottoposta l'area in caso di esondazione del fiume Magra si ritiene che restino a carico della Società le responsabilità civili e penali per eventuali danni a cose e persone derivanti dall'attività a progetto.

In riferimento a tale aspetto, saranno a carico del Proponente le responsabilità civili e penali per eventuali danni a cose e persone derivanti dall'attività a progetto definitivo, così come depositato con nota del 18/12/2017 acquisita agli atti con prot. 1001/DVA del 17/01/2018.

Si segnala infine che, diversamente da quanto indicato dal proponente, l'area non è soggetta a vincolo idrogeologico ex R.D. n. 3267/1923 e DPR n. 616/1977. Rimane ovviamente soggetto alle dovute verifiche di coerenza con la Pianificazione di Bacino vigente e le relative norme di settore.

In riferimento a tale aspetto, si segnala che il Proponente non ha indicato in alcun documento l'esistenza del vincolo idrogeologico ex R.D. n. 3267/1923 e DPR n. 616/1977 e per quanto riguarda la coerenza con la Pianificazione di Bacino e le relative norme di settore si rimanda a quanto depositato in sede di integrazioni richieste con nota del CTVA prot. n. 11192/DVA del 15/05/2018, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), punto n. 2 e, più nello specifico, al parere rilasciato dall'Autorità di Bacino in data 14/11/2016 n. 655 (Allegato n. 5).

Punto 2

Nell'ottica di massimizzare l'opportunità di riutilizzo dei materiali derivanti dallo scavo, pur se ad una prima analisi non risultano idonei all'uso per ripascimento del litorale, è opportuno che venga redatto un PUT ai sensi del DPR n. 120/2017.

In riferimento al P.U.T (Piano Utilizzo delle Terre) in ottemperanza a quanto richiesto, si rimanda a quanto depositato in sede di integrazioni richieste con nota del CTVA prot. n. 11192/DVA del 15/05/2018, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), punto n. 3, precisando che lo stesso documento (P.U.T.) è stato redatto e depositato procedendo con analisi di caratterizzazione preventiva delle terre e rocce da scavo, in contraddittorio con ARPAL.

Punto 3

L'intervento ricade interamente nella Zona Speciale di Conservazione "Parco della Magra-Vara", nonché all'interno dell'Area Protetta "Parco Naturale Regionale di Montemarcello-Magra-Vara". Presso l'area individuata dall'intervento viene segnalata la presenza di habitat e specie oggetto di tutela come meglio indicato nelle misure di conservazione specifiche per la ZSC, denominata "Parco della Magra-Vara" Cod IT 1343512 (https://srvcarto.regione.liguria.it/info/repertorio-cartografico/pdf_protected_sites/MisurediConservazione/MDCJTI343502.pdf). Dai rilievi effettuati da specialisti incaricati dal Proponente lo stato attuale si conferma deteriorato e fortemente rimaneggiato, con presenza di diverse specie sinantropiche e anche alloctone.

Fatte salve le indicazioni fornite in occasione della procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica, si segnala che nel frattempo sono intervenute le Misure di Conservazione entrate in vigore nel marzo 2017. Quindi gli interventi nell'area, nell'ambito delle forme di intervento previste e consentite dalle Misure di Conservazione, devono concorrere agli obiettivi di miglioramento e ripristino previsti per gli habitat segnalati nell'area: 1130 "Estuari" (Miglioramento), 3120 "Acque oligotrofe a bassissimo contenuto minerale su terreni generalmente sabbiosi del Mediterraneo occidentale con Isoetes spp." (Ripristino), 3280 "Fiumi mediterranei a flusso permanente con il Paspalo-Agrostidion e con filari ripari di Sa//x e Populus alba" (Miglioramento) e 6220 "Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea" (Mantenimento).

*Per quanto riguarda le specie di erpetofauna segnalate o riscontrate nella zona si rimanda parimenti alle misure inerenti le specie anfibia (*Bufo viridis* e *Rana italica*), in particolare a quelle conseguenti la pressione relativa alla "Alterazione sponde e alvei".*

In riferimento a tale punto in ottemperanza a quanto richiesto, si rimanda a quanto depositato in sede di integrazioni richieste con nota del CTVA prot. n. 11192/DVA del 15/05/2018, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), punto n. 4. (Misure di conservazione area ZSC, denominata "Parco della Magra – Vara" cod. IT1343502 – Miglioramento e ripristino degli habitat dell'area).

ALLEGATI

- Allegato n. 1 – Atto di impegno del 22/12/2016
 - Allegato n. 2 – Comunicazione di rinnovo e subingresso Fofao srl del 08/06/2018
 - Allegato n. 3 – Dichiarazione Fofao srl del 11/06/2018
 - Allegato n. 4 – ST16 Relazione integrativa sulle modalità di scavo e relativi impatti ambientali
 - Allegato n. 4 a) – Metodo A - Fasi di lavorazione.pdf
 - Allegato n. 4 b) – Metodo B - Fasi di lavorazione.pdf
 - Allegato n. 5 – Mail del 10/08/2018 con Parere Autorità di Bacino prot. n. 655 del 14/11/2016
 - Allegato n. 6 a) – Piano Utilizzo delle Terre
 - Allegato n. 6 b) – Report analisi per PUT
 - Allegato n. 7 – Misure di conservazione Area ZSC
 - Allegato n. 8 – Controdeduzioni alle osservazioni ricevute nell'ambito della consultazione
 - Allegato n. 9 – Tav. 14 Verifica continuità dei percorsi pedonali
 - Allegato n. 10 – Tav. 15 Particolari costruttivi sistemazione della sponda fluviale
 - Allegato n. 11 – Pareri emessi dall'Ente Parco 2008 e 2010
 - Allegato n. 12 – Chiarimenti forniti dal Settore VIA – Regione Liguria prot. n. PG-2016-0050525 del 10/03/2016
 - Allegato 13 – Parere Agenzia del Demanio Direzione Regionale Liguria prot. 5292 del 13/05/2016
 - Allegato 14 – Parere Ministero dei Trasporti prot. 2016.0006892 del 08/03/2016
 - Allegato 15 – Comunicazione Regione Liguria, Settore Demanio Idrico, del 02/07/2018, prot. n. PG/2018/187580
 - Allegato 16 – Tav. 16 Verifica distanze ciglio di sponda
 - Allegato 17 – Nota Ministero dei Beni e Attività Culturali e del Turismo prot. 4448 del 31.10.2016
 - Allegato 18 – Comunicazione Ente Parco n. 2531 del 18.10.2016
 - Allegato 19 – Nota del Parco prot. n. 2328 del 23.09.2016
 - Allegato 20 – Dichiarazione Sviluppo Marina Azzurra Srl del 13/06/2018
 - Allegato 21 – Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti.
 - Allegato 22 - Parere Agenzia del Demanio prot. n. 2018/8260/DR-ST-GE3
-