

**Allegato n. 8 Controdeduzioni alle Osservazioni ricevute
nell'ambito della Consultazione**



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
OSSERVAZIONE N. 01 - ITALIA NOSTRA - LEGA AMBIENTE	3
OSSERVAZIONE N. 02 - MARINELLA SPA	5

PREMESSA

Il presente documento è stato redatto al fine di controdedurre alle osservazioni 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 ciascuna istanza presentata è stata numerata secondo l'ordine di arrivo e riportata in *corsivo* seguita dalla controdeduzione riportata 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.

OSSERVAZIONE n. 01

DVA 10392 del 7.05.2018

PROPONENTE
ITALIA NOSTRA - LEGA AMBIENTE

Punto 1

Aumento del rischio idrogeomorfologico

Lo scavo rappresenta sempre un vulnus alla sponda; la continuità e solidità riparia viene intaccata, e questo, per l'incisione della corrente sulla riva può portare cedimenti della stessa, con alterazione della morfologia fluviale e quindi del flusso di corrente stessa, con conseguenze imprevedibili, soprattutto a valle. Poi per impedire ciò, bisognerebbe intervenire sulla sponda con sistemi di artificializzazione della stessa, il che ha molte controindicazioni ecologiche ed idrogeologiche.

Gli interventi strutturali per la realizzazione della darsena a secco consistono nella realizzazione di palancole tirantate opportunamente infisse nel terreno, in modo da conferire all'opera adeguate condizioni di sicurezza statica e sismica ai sensi delle norme tecniche delle costruzioni. Le opere in argomento saranno soggette a deposito/autorizzazione ai sensi del D.P.R. 380/01 artt. 93 e 94e D.P.R. 380/01 artt. 65, 93 e 94 e pertanto a controllo dei competenti uffici territoriali.

Non si capisce perché lo scavo debba costituire un vulnus nella sponda cosa che, in effetti, non costituisce. Anche l'imboccatura sarà realizzata mediante con palancole infisse in modo da non indurre alcuna modifica della morfologia fluviale e quindi del flusso di corrente.

Per le ragioni suddette l'osservazione pare del tutto inconfidente e priva di fondamento tecnico e, pertanto, non dovrebbe essere accolta.

Punto 2

Aumento del rischio alluvionale

In conseguenza della soprastante alterazione idromorfologica il rischio alluvionale viene aumentato visto che il vulnus in questione avverrebbe subito a monte dell'abitato di Fiumaretta; pensiamo a un cedimento ripariale che devii in parte un eventuale piena attraverso la darsena, una volta sfondata la riva naturale lato fiume, indebolita dallo scavo: si rischierebbe di veder spazzato via, e non solo alluvionato, il paese sottostante. Al contrario una riva rafforzata, dopo lo scavo, con strutture artificiali, essendo più rigida di una riva naturale, potrebbe deviare la corrente di piena in modo imprevedibile, e altrettanto letale.

Il progetto in argomento prevede 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 affermare che l'intervento proposto, nell'attuale configurazione, non solo non costituisce un aggravio delle

presistenti 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 mitigando le condizioni di pericolosità attuali.

Gli interventi strutturali per la realizzazione della darsena a secco consistono nella realizzazione di palancole tirantate opportunamente infisse nel terreno, in modo da conferire all'opera adeguate condizioni di sicurezza statica e sismica ai sensi delle norme tecniche delle costruzioni. Le opere in argomento saranno soggette a deposito/autorizzazione ai sensi del D.P.R. 380/01 artt. 93 e 94 e D.P.R. 380/01 artt. 65, 93 e 94 e pertanto a controllo dei competenti uffici territoriali.

Non si capisce perché lo scavo debba costituire un vulnus nella sponda cosa che, in effetti, non costituisce e perché si debbano verificare dei cedimenti che non si verificano sulla base dei calcoli strutturali condotti.

Per le ragioni suddette essendo l'osservazione errata nelle premesse è irricevibile anche nelle conclusioni che sono prive di qualsiasi fondamento tecnico e, pertanto, non dovrebbe essere accolta.

Punto 3

Aspetti naturalistici

Il progetto in esame, pur presentando una Valutazione di Incidenza, in quanto da realizzare in area SIC, secondo le scriventi associazioni non risulta aggiornato alle Misure di conservazione secondo le recenti deliberazioni della giunta regionale ligure in materia.

In riferimento al punto di cui sopra, ritenendo che, **l'intervento suggerito appare coerente col quadro definito dalle Misure di Conservazione**, per ogni ulteriore approfondimento si rinvia al documento integrativo Allegato n. 7 – Misure di conservazione Area ZSC.

Punto 4

La questione archeologica e l'emergenza a cui ci potremmo trovar di fronte

Giustamente il proponente per l'opera ha commissionato una valutazione archeologica preventiva, richiesta per altro dalla stessa Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria. La relazione di valutazione ha evidenziato punti chiarissimi: siamo di fronte a un rischio medio-alto di andare ad impattare, durante i lavori di scavo della darsena, con parti importanti del porto romano di San Maurizio. Il tecnico incaricato della valutazione archeologica preventiva evidenzia questi rischi, e, come un tecnico può fare, suggerisce che se si dovesse davvero far via libera agli scavi, di farli seguire permanentemente da un archeologo. La nostra valutazione, leggendo questa relazione è di evitare di andare ad impattare con il rischio, molto probabile, di trovarci di fronte ad una emergenza archeologica, di non consentire un lavoro così problematico. Chiediamo alla sovrintendenza di esercitare un ruolo di forte avversità verso questo progetto e i rischi evidenziati dalla relazione archeologica preventiva.

Per quanto sopra, si evidenzia che gli interventi sono stati valutati dal Ministero dei Beni e Attività Culturali e del Turismo, esprimendo “[...] parere favorevole al progetto con riserva di valutazione degli esiti dell'assistenza [...]” con nota inviata dallo stesso Ministero in data 31/10/2016 prot. 4448, a cui si rinvia per ogni approfondimento. A tal proposito e per opportuna conoscenza si allega alla presente copia della nota sopra richiamata (All. 17).

OSSERVAZIONE n. 02

DVA n. 10650 del 8.05.2018

PROPONENTE

MARINELLA spa, in liquidazione

Punto 1

Dalla tavola di progetto n. DMT01 si evince che tutti i terreni non scavati vengono rialzati con terra di riporto allo scopo di elevare sensibilmente la quota di campagna rispetto all'attualità, con conseguente aggravio del rischio idraulico per i terreni limitrofi di terzi. Si richiede il mantenimento della quota attuale;

Il progetto in argomento prevede 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 mitigando le condizioni di pericolosità attuali.

Per le ragioni suddette essendo l'osservazione errata nelle premesse è irricevibile anche nelle conclusioni che sono prive di qualsiasi fondamento tecnico e, pertanto, non dovrebbe essere accolta.

Punto 2

Non risultano pubblicati gli atti di sottomissione dei soggetti titolari di PBE12, in concessione, posti oltre la linea di navigabilità del fiume, disposti a ricollocarsi nelle unità PBE12 loro riservate nella darsena da realizzare, con rinuncia agli equivalenti spazi nautici oggi loro concessi oltre la linea di navigabilità, come richiesto dal Parco Montemarcello Magra;

La Regione Liguria con verifica di assoggettabilità alla VAS ha indicato che l'Ente Parco si facesse promotore del Processo di ricollocazione così come previsto dal Piano di Parco.

Lo stesso Ente, a seguito di sollecito da parte del Proponente in data 09/08/2016 prot. n. 1984, ha comunicato che promuoverà una serie di incontro con le Amministrazioni Comunali e le Associazioni di Categoria al fine di individuare nel più breve tempo possibile le modalità più opportune da seguire (si rimanda alla comunicazione n. 2531 del 18/10/2016, All. 18).

Punto 3

Il Promotore indica come esistenti n. 174 PBE12, che appaiono nettamente superiori al risultato del censimento fatto dal Parco Montemarcello Magra in sede di VAS dal Piano Guida della Nautica ove, per la Marina Azzurra Yachting, aveva censito n. 85PBE12, con conseguenza che la realizzazione dell'intervento non solo non apporta alcun beneficio ambientale in tema di riduzione del carico dei natanti, come richiesto dal Parco e dichiarato dal promotore, ma addirittura vedrà un incremento degli stessi, rispetto all'attualità, di circa 32 unità PBE12, tenuto conto che oltre alle 96 unità di PBE12 in costruzione, resteranno altre 20 unità PBE12 attraccate alla sponda fluviale della lunghezza residua di circa 95 metri, sulla quale resta confermato dal progetto, l'attracco di natanti;

L'osservazione muove da una errata analisi della normativa del Piano di Parco. Per chiarezza il Proponente ha depositato e condiviso con l'Ente Parco tutta la documentazione necessaria, utile per la determinazione della riorganizzazione e diminuzione dei posti barca equivalenti (PE12).

Qui di seguito si riporta la tabella di conversione dei posti barca esistenti/presenti in PE12 (unità di misura regionale) contenuta già nella relazione generale allegata al progetto Marina Azzurra.

Classe dimensionale	Tipo	Numero	Fattore di conversione	PE12
fino a 6 m	vela	5	0,25	1,25
	motore	15	0,25	3,75
	totale	20		5,00
da 6 a 8 m	vela	20	0,5	10,00
	motore	30	0,5	15,00
	totale	50		25,00
da 8 a 10 m	vela	15	0,75	11,25
	motore	23	0,75	17,25
	totale	38		28,50
da 10 a 12 m	vela	12	1	12,00
	motore	25	1	25,00
	totale	37		37,00
da 12 a 15 m	vela	10	1,5	15,00
	motore	21	1,5	31,50
	totale	31		46,50
da 15 a 20 m	vela	2	2,5	5,00
	motore	8	2,5	20,00
	totale	10		25,00
oltre 20 m	vela	0	3,5	0,00
	motore	2	3,5	7,00
	totale	2		7,00
numero totale	vela			64
	motore		124	
	totale	188		174,00

Nello specifico, come illustrato nella relazione, - applicando i parametri “fattore di conversione” previsti dal Piano Guida della Nautica con il calcolo dell'equivalenza in PE12 della flotta censita (art. 3 PGN - “Posto Barca Equivalente da 12 metri o PE12”), così come individuato dal Piano di Coordinamento della Costa della Regione Liguria - la Marina Azzurra passa da 188 posti barca presenti nell'attuale attività a 174PE12 posti barca equivalenti convertiti.

Con l'attuazione del Progetto definitivo in oggetto, considerando lo standard di 150mq/PE12¹ (art. 83 NTA Piano di Parco) per uno specchio acqueo non superiore ai 13.000 mq, il numero dei posti barca ospitabili è pari a **85PE**. Il dimensionamento del Marina, pertanto riduce il carico ambientale passando da 174PE12 attuali a 85PE12 futuri con un **beneficio in decremento pari a circa 89PE12.**

Per ciò che riguarda invece l'attracco delle imbarcazioni sulla sponda del Fiume Magra, si precisa che il Progetto, in adempimento alle richieste della Regione Liguria e dell'Ente Parco Montemarcello Magra, prevede una riduzione (liberazione della sponda) pari a circa 140 ml (si veda nota del Parco prot. n. 2328 del 23/09/2016 (Allegato n. 19), con un **ulteriore beneficio ambientale** pari a circa 31PE12 (140 ml : 4,5 fattore di conversione ml = 31,11). Il Soggetto terzo (Fofao srl) che ha sottoscritto l'atto di impegno e di adesione allo SUA del Proponente, avrà pertanto una riduzione dell'utilizzo della banchina pari a circa 31PE12.

Punto 4

Il progetto risulta anticipatorio delle previsioni del PUD comunale, relativamente all'utilizzo della sponda demaniale, con tutto quello che consegue in ordine alle possibili limitazioni della fruizione pubblica ed ai vincoli sotesi.

Contrariamente a quanto sostiene l'osservante, il progetto del Marina concorre alla valorizzazione complessiva dell'area a fronte della quale è preminente l'esigenza della fruibilità, così come risulta essere uno degli obiettivi previsti sia nel Piano di Parco (art. 68 comma 8 lett. a delle NTA), sia nel Protocollo d'intesa sottoscritto tra Regione Liguria, Ente Parco Montemarcello, Provincia della Spezia e Comune di Ameglia, contenente gli “indirizzi operativi per la progettazione della quota parte del Polo Nautico previsto dal Piano del Parco di Montemarcello Magra”.

Si rileva al riguardo, che il progetto urbanistico nella sua attuale configurazione ha posto particolare rilievo alla qualità e alla fruibilità dei percorsi. A tal proposito si rinvia alla documentazione integrativa in risposta alla nota inviata dall'Ente Parco nell'ambito del presente procedimento (rif. doc. INT01_Integrazioni all'istruttoria utile al rilascio del provvedimento unico in materia ambientale ai sensi dell'art.27, D.lgs. 152/2006, All. 9 - Tav. 14 - Verifica continuità dei percorsi pedonali).

¹ Il Piano del Parco dimensiona il p.b. in 150 mq di specchio acqueo inclusi gli spazi di manovra

Punto 5

Non è chiaro come sia possibile che i terreni di proprietà privata lambiscano le acque salate della foce appartenenti al Demanio Marittimo, limitando la proprietà pubblica longitudinale lungo le sponde. Si richiede quindi un adeguamento dimensionale di tale fascia Demaniale pubblica, mediante il procedimento di delimitazione ai sensi degli artt. 28 e 32 del Codice della Navigazione;

L'osservazione muove da un'errata valutazione tecnico-giuridica, dovuta molto probabilmente ad un'analisi non approfondita del caso di specie.

Nello specifico, come evidenziato e riportato dalla Regione Liguria nella relazione istruttoria della Verifica di assoggettabilità alla Vas ex. art. 13 L.R. n. 32/2012 con Decreto n. 268 del 28.01.2016, il perimetro dello SUA è interamente in proprietà privata.

Per chiarimento giuridico-catastale, si precisa che tra il perimetro dello SUA e lo specchio acqueo del Fiume Magra, assunto al Demanio Marittimo, esiste un'ulteriore area intermedia.

Tale area risulta in parte in proprietà privata di soggetti terzi, in parte assunte al Demanio Pubblico dello Stato - Settore Idrico.

L'intervento del Progetto, peraltro, è previsto sul tratto di sponda corrispondente al canale di entrata della darsena mediante il quale vi sarà il collegamento con il Demanio Marittimo.

Tale area è già di proprietà del Demanio dello Stato, in gestione alla Regione Liguria – Settore Demanio Idrico (rif. Catastali, Foglio 15, Mapp. 577 del Comune di Ameglia) e attualmente in concessione ad un soggetto terzo che ha già aderito allo SUA.

Per tali ragioni, è evidente tecnicamente che non vi è alcuna limitazione alla proprietà pubblica del Demanio Idrico.

A dimostrazione di quanto asserito, si porta a conoscenza che con Decreto del 17/09/1973 del Ministro della Marina Mercantile, sono stati definiti gli ambiti delle acque demaniali marittime da quelle fluviali alla foce del Magra. Tale procedimento di delimitazione è stato oggetto della Sentenza di Cassazione 12253/1992 che, in accoglimento alla Sentenza del Tribunale delle Acque Pubbliche del 2 aprile/5 giugno 1990, n. 45, ha disposto che “l’inclusione nel Demanio Marittimo della Foce del Magra, cioè delle acque a valle del Ponte della Colombiera, l’ultimo verso il mare, non poteva ritenersi estensibile alle opere idrauliche costruite dal Consorzio (ex Demanio Idrico) le quali non avevano alcune funzionalità rilevante per il Demanio Marittimo, e conservano invece la loro strumentalità necessaria al regime del Fiume, come gli argini, le opere di presa d’acqua [...] e altresì le golene e le terre emergenti non soggette alle piene ordinarie”.

Relativamente all'eventuale procedimento di delimitazione richiesto ai sensi dell'art. 28 e 32 del Codice della Navigazione, si precisa che la delimitazione è prevista dall'ordinamento laddove vi sia incertezza oggettiva da superare mediante un formale contraddittorio sull'esatta posizione del confine fra il demanio e le proprietà private, problematica insussistente nel caso di specie per quanto sopra argomentato.

La Società Proponente comunque, nel caso in cui dovessero sussistere in futuro gli elementi oggettivi e soggettivi per un procedimento di delimitazione ex art. 32 del Codice della Navigazione, non ha nulla da opporre a tale procedimento amministrativo.

Punto 6

Dall'esame del progetto non si evincono i posti riservati al libero transito dei natanti, secondo le quantità previste dalle norme di riferimento;

L'osservazione muove da un'errata valutazione della documentazione di Progetto. Rimandando al Piano di Utilizzo degli ormeggi – SP03 – Quadro progettuale, si riporta quanto indicato a pag. 4:

“3. E' inoltre previsto un tratto di banchina destinato alle unità da diporto in transito, per una capacità complessiva di posti d'ormeggio pari al 10% del totale dei posti disponibili”.

Si precisa inoltre che tale quota di transito deriva da una scelta di politica commerciale e non un vincolo normativo, in quanto il Decreto legislativo n° 229 del 03/11/2017 pubblicato sulla G.U. del 29/01/2018, revisiona e integra il Codice della nautica Dlgs n. 171/2005. In particolare il novellato art. 49 nonies, disciplina il transito delle unità da diporto specificando che i soggetti concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettere a) e b), del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, devono permanentemente riservare alle unità da diporto, a vela o a motore, tratti di banchina per gli accosti in transito [...]. Per opportuna conoscenza si precisa che secondo l'art. 2 richiamato, sono strutture dedicate alla nautica da diporto: il porto turistico, l'approdo turistico, i punti d'ormeggio.

Il Marina in oggetto non è assimilabile a nessuna delle definizioni di cui sopra, ma rientra nelle strutture ricettive all'aria aperta, così come definite dall'art. 33 del DL 12 settembre 2014, n. 133, ovvero strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ovvero posti barca, impianti, servizi, attrezzature e dotazione minime.

Punto 7

Non si capisce perché la ricollocazione dentro la Darsena dei posti in sponda (per il tratto di metri 140 non chiaramente identificato nel progetto) debba essere progressiva e spalmata su un arco temporale di sei anni quando il cronoprogramma dei lavori prevede il completamento dell'intervento in soli 10 mesi.

Premesso che non vi è una diretta relazione fra il cronoprogramma e i tempi di ricollocazione, in quanto il primo documento viene redatto al fine di stabilire i tempi e in via convenzionale l'importo dei lavori da eseguire in ciascun mese dalla data di consegna.

A chiarimento di quanto mosso dall'osservante si precisa che il Piano della Nautica approvato dall'Ente Parco, prevede all'art. 7.1 “Regime Transitorio”, un periodo congruo per la fase di attuazione della ricollocazione al fine di ammortizzare gli investimenti necessari e funzionali agli impianti, nonché attuare gli interventi di riqualificazione ambientale e funzionale degli stessi. Tale periodo sempre all'art. 7.1, è fissato in anni 10 dalla data di approvazione del progetto.

Il Proponente, mediante accordo con la società Fofao, ha addirittura anticipato tale periodo individuato in “entro 60 mesi” (e non 6 anni) - tempo ritenuto congruo da entrambe le società per l'attuazione completa della ricollocazione e l'ammortamento degli investimenti necessari.

Punto 8

Manca l'espressione dell'Agenzia del Demanio in ordine alla legittimità della proprietà privata dei Posti Barca, la cui diversa determinazione incide significativamente sulla sostenibilità o meno dell'intervento;

L'osservazione muove da un'errata valutazione giuridica del caso di specie. Il Proponente come evidenziato nel Progetto, ha richiesto e ottenuto pareri dal Ministero dei Trasporti prot.

2016.0006892 del 08/03/2016, dall'Agenzia del Demanio Direzione Regionale Liguria prot. 5292 del 13/05/2016, e in ultima istanza dalla Regione Liguria - Settore VIA prot. n PG-2016-0050525 del 10/03/2016 (già trasmesse in sede di integrazioni alla nota del CTVA prot. n. 11192/DVA del 15/05/2018, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM)).

Ne consegue 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.

Punto 9

La Società promotrice Marina Azzurra Yachting srl non risulta titolare di diritti reali di godimento o di Concessione Demaniale sui beni oggetto di intervento e non è quindi legittimata a sottoscrivere impegni convenzionali;

A differenza di quanto evidenziato dall'osservante, la Proponente detiene la piena disponibilità giuridica dei beni oggetto di intervento, di conseguenza la stessa è chiaramente legittimata a presentare il progetto e sottoscrivere impegni convenzionali con gli Enti o soggetti terzi.

Tale assunto deriva dai seguenti atti e documenti:

1. Disponibilità aree in proprietà privata:

Le aree in proprietà privata sono della società Sviluppo Marina Azzurra Srl così come indicato dalla tabella inserita nell'elaborato grafico Tav. 2 Planimetria Catastale.

La società Sviluppo Marina Azzurra Srl, in data 30/06/2016 ha sottoscritto con la Proponente Marina Azzurra Yachting srl, ai sensi dell'art. 1803 cc, un contratto di comodato d'uso finalizzato all'utilizzo del terreno ad uso nautico e per lo sviluppo turistico dello stesso attraverso la presentazione di progetti di ampliamento e/o la facoltà di proseguire in progetti in corso.

La Proponente a seguito di tale diritto, ha comunicato agli Enti competenti con pec del 30/12/2015 il subentro nella prosecuzione del Progetto denominato Marina Azzurra, precedentemente avviato dalla società Bibi srl, in qualità di affittuaria d'azienda dei terreni ad uso nautico.

Gli Enti Competenti (Regione Liguria – Comune di Ameglia ecc.), confermando tale comunicazione hanno proseguito l'iter autorizzativo.

Per qualsiasi ulteriore chiarimento si allega dichiarazione della società Sviluppo Marina Azzurra Srl del 13/06/2018 (rif. All. n. 20 al presente documento), relativa all'assenso alla progettazione, approvazione e realizzazione del Progetto così come già indicato nel contratto di comodato sottoscritto in data 30/06/2016.

2. Disponibilità aree Demanio dello Stato – Demanio Idrico:

Le aree di proprietà del Demanio dello Stato – Demanio Idrico, sono utilizzate dalla società Fofao srl, con concessione demaniale in corso di rinnovo. La società Fofao srl, con atto di impegno notorio del 22.12.2016 Reg. 6175 Serie 1T ha aderito allo SUA adottato dalla Marina Azzurra Yachting srl, e ha manifestato la piena disponibilità ad adeguarsi ad eventuali prescrizioni, come da dichiarazione allegata (Allegato n. 3).
