

REGIONE LIGURIA

Dipartimento Territorio, Ambiente,
Infrastrutture e Trasporti

IL VICE DIRETTORE GENERALE
AMBIENTE

Genova, 5/04/2019

Prot. PG/2019/105802

Class/Fasc. 913 (EOR) 14

Allegati:

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
MATTM@pec.minambiente.it

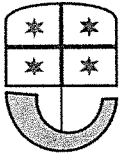
Commissione Tecnica di Verifica di
Impatto Ambientale – VIA e VAS
DGSalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Oggetto: [ID_VIP:4445] Porto di Ameglia (SP) – Realizzazione di una darsena in località Fondone. Procedimento di VIA – trasmissione contributo istruttorio.

Si fa riferimento al procedimento di cui all' oggetto, alle richieste formulate e alla documentazione integrativa fornita, per trasmettere in allegato il contributo della Regione Liguria.

A disposizione per ogni chiarimento è gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

Il Vice Direttore Generale Ambiente
(D.ssa Cecilia Brescianini)



REGIONE LIGURIA

Genova, 29 Marzo 2019

DIPARTIMENTO TERRITORIO
AMBIENTE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

VICE DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Oggetto: [ID_VIP: 4445] Porto di Ameglia – realizzazione di una darsena in località Fondone. Procedimento di VIA: *Contributo Regione Liguria*

In riferimento alla nota n°0001078 del 17/01/2019 assunta con PG/2019/16308 del 18/01/2019, relativa alla procedura di VIA Nazionale in oggetto si trasmetto le seguenti osservazioni formulate con il contributo di:

RL - Settore Ecologia	Dott.ssa C. Brescianini
RL - Settore Ecosistema Costiero e Acque	Dott.ssa I. Fasce
RL - Settore Tutela del Paesaggio, Demanio Marittimo e Attività Estrattiva	Arch. C. Artom
RL - Settore Difesa del Suolo di La Spezia	Ing. A. Ferrarini
RL - Servizio Rifiuti	Dott. A. Baroni
ARPAL – UO Pianificazione Strategica	Ing. M. Barbieri

Descrizione sintetica del progetto

L'ipotesi progettuale prevede la trasformazione di un'area in sponda destra del Fiume Magra, a valle del ponte della Colombiera, in località Fondone, oggi destinata a piazzale di servizio alle attività nautiche. L'intervento in esame consiste nella demolizione di alcuni fabbricati esistenti, nella realizzazione di uno specchio acqueo attrezzato per l'ormeggio, l'alaggio e il varo delle imbarcazioni di superficie 3400 mq (23 posti barca equivalenti) e nella ricostruzione dei fabbricati (servizio della nautica, club house e servizi igienici).

La nuova configurazione portuale prevede nel dettaglio i seguenti interventi.

- Uno scavo per la realizzazione della darsena, fino alla profondità di 4 metri dal normale livello dell'acqua, per una quantità complessiva stimata in 22000 m3 di materiale da rimuovere; fra le ipotesi di riutilizzo viene contemplato il ripascimento delle spiagge afferenti alla stessa unità fisiografica.
- La realizzazione di sponde banchinate mediante l'infissione di palancoato metallico rivestito con pali in legno disposti affiancati e infissi nel terreno; la quota prevista delle banchine è pari ad un'altezza non superiore a 1.2 m;
- L'approdo e l'ormeggio verrà assicurato da pontili galleggianti su palo guida, addossati alle banchine, per consentire le escursioni di livello dovuti alle piene e al cambio di regime di portata del fiume;
- La dimensione massima delle imbarcazioni previste è di 28 m;
- La distanza tra le opposte banchine è 28 metri, con un canale di collegamento tra la darsena e il fiume di larghezza paria a 15 metri;
- La manutenzione prevista è relativa al mantenimento dei fondali interni dello specchio acqueo, mediante una asportazione annuale dei sedimenti

1. Aria

Per quanto riguarda la matrice aria, l'impatto maggiore è quello derivato dalla fase di cantierizzazione, che produce movimentazione di terre e traffico indotto. L'impatto non è quantificato, ma è considerato scarsamente rilevante, a fronte delle mitigazioni proposte.

Si sottolinea che non è disponibile un piano di utilizzo delle terre scavate, poiché il proponente riferisce che tale materiale verrà riutilizzato in situ, se idoneo. Qualora non fosse idoneo e dovesse essere trasportato fuori dal sito dovrà essere valutato anche l'impatto del traffico indotto legato al trattamento e trasporto di tale materiali.

2. Ambiente idrico

Nonostante non sia stato prodotto il Piano di Utilizzo delle Terre, sono state effettuate analisi preliminari sui parametri chimico fisico dei sedimenti da asportare tramite un solo campione, da cui è emerso che è possibile valutare la possibilità di destinare parte del materiale al ripascimento delle spiagge.

È stato preliminarmente valutato e stimato il necessario periodico dragaggio dei fondali nella darsena, per il mantenimento della quota di fondo di progetto. Nella stesura del progetto definitivo occorrerà condurre uno studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari a mantenere i fondali in corrispondenza dell'accesso e all'interno dello specchio acqueo con i conseguenti oneri economici.

Per quanto riguarda le ipotesi di riutilizzo dei sedimenti derivanti dallo scavo della darsena, l'opzione del ripascimento di spiagge afferenti alla stessa unità fisiografica è da ritenere, a livello di prefattibilità, ammissibile, fermo restando che il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo dovrà approfondire le seguenti tematiche:

- occorrerà ripetere e approfondire le analisi dei sedimenti in situ per una adeguata caratterizzazione verticale e orizzontale della zona di scavo, come peraltro previsto dal proponente;
- il ripascimento rappresenta un'opera di difesa costiera che dovrà essere adeguatamente progettato e approvato nelle sedi opportune: a tale riguardo si chiarisce che per quanto riguarda le spiagge del territorio ligure (comuni di Ameglia e Sarzana) il ripascimento dovrà essere approvato dai comuni di destinazione nel caso di ripascimento stagionale, mentre dovrà essere approvato dalla Regione nel caso di ripascimento strutturale; nel caso di spiagge in territorio toscano occorrerà verificare preventivamente il soggetto deputato all'approvazione ed i criteri tecnici ed ambientali da questo utilizzati per l'istruttoria.

Per quanto riguarda la qualità delle acque la prevista veicolazione in pubblica fognatura degli scarichi correlati alle attività di progetto risolve la problematica; si ritiene peraltro opportuno che sia realizzato quanto previsto nelle azioni di mitigazione (sull'impatto dello stazionamento delle imbarcazioni) proposte nello studio di inserimento ambientale e che per la precisione si riporta:

- prevedere la raccolta in apposito serbatoio dei contenitori delle acque nere dei WC di bordo delle imbarcazioni, prelevate con apposito pompaggio;
- prevedere il recupero delle acque di sentina dotandosi di appositi sistemi.

Relativamente al monitoraggio delle acque tratto terminale del Fiume Magra le Indagini dell'Arpal nell'estate del 2008 hanno evidenziato che in condizioni di magra idrologica il cuneo salino risale fino a circa 8 Km dalla foce; la superficie dell'alveo compresa tra l'ultima sezione caratterizzata da acque salmastre e la foce è di circa 1.7 Km²; quindi, in base allo schema di cui al paragrafo A.4.3 del Decreto D.M. 131/08, per la tipizzazione delle acque di transizione la foce del Fiume Magra ricade nella categoria "Foci Fluviali" malgrado l'unica sottocategoria ad essa relativa (Delta) non sia applicabile al caso ligure, trattandosi di foce ad estuario.

Per il monitoraggio delle acque di transizione ai sensi del D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" sono individuate le seguenti la stazione MAMA08, e la MAMA09, in prossimità dell'area d'intervento. Di seguito in tabella si riporta le coordinate delle due stazioni e la loro collocazione in coordinate Gauss Boaga:

MAMA08	1577124	4881523	Loc. senato – cant nautica
MAMA09	1577971	4879351	Ponte colombiera

Le attività di monitoraggio svolte da Arpal in questo ambito riguardano il monitoraggio della colonna d'acqua per i parametri chimico/fisici ed il monitoraggio degli inquinanti nella matrice sedimento. Inoltre si rappresenta che, dal 2017 con frequenza mensile, sono monitorati i parametri da campo, i nutrienti e i parametri microbiologici presso 4 punti.

Si evidenzia che le stazioni MAMA09 e FOCE MAGRA 03 sono ubicate in prossimità dell'area oggetto d'intervento, pertanto si ritiene necessario che il proponente rediga un cronoprogramma delle attività da trasmettere agli Enti di controllo, con congruo anticipo rispetto all'avvio dei lavori in modo tale che i monitoraggi di Arpal tengano in conto i periodi di attività del cantiere.

3. Gestione dei materiali da scavo

La costruzione della darsena comporta scavi per complessivi 17.000mc senza che il progetto specifichi la destinazione dei materiali.

Si rende necessario disporre di una caratterizzazione del materiale di scavo attraverso un adeguato numero di sondaggi, campioni ed analisi chimiche e granulometriche, conformi alla normativa vigente per i suoli e i terreni di riporto. Dal momento che lo scavo interesserà la falda si dovrà fornire anche la caratterizzazione delle acque sotterranee.

Considerato l'impatto prodotto dallo smaltimento dei materiali, si ritiene necessario approfondire le modalità di gestione degli scavi e, in particolare, presentare il Piano di Utilizzo ai sensi del DPR 120/17 comprensivo,

tra l'altro, di sezioni geologiche che consentano di individuare gli orizzonti stratigrafici oggetto degli scavi, una ricostruzione storica delle attività pregresse sul sito, analisi chimiche e granulometriche, verifiche della compatibilità dei materiali con gli utilizzi previsti, percorsi e modalità di trasporto, eventuali siti di deposito intermedio, il programma delle verifiche in cantiere, risultati della caratterizzazione della falda.

Tra le carenze individuate a livello generale, si segnala che non è disponibile un piano di monitoraggio ambientale, che andrà sicuramente integrato e valutato dalle autorità competenti

4. Inquinamento Acustico

L'area di intervento ricade in Classe II della zonizzazione acustica comunale "Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale".

Si segnala un problema di incompatibilità tra la zonizzazione acustica dell'area (classe II) e la destinazione d'uso prevista per la stessa. La classe II è definita come "Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale" e rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente dal traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza d'attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali. Per quanto il progetto preveda solo servizi di ormeggio e limitate attività di manutenzione, anche per analogia con aree di approdo simili in altre realtà comunali, la classe II appare eccessivamente restrittiva. Si rende necessaria pertanto una revisione della classificazione acustica da parte del Comune, con assegnazione almeno in classe III.

Per quanto riguarda gli impatti, nella "Documentazione di impatto acustico" presentata dal proponente sono valutati gli impatti in termini di inquinamento acustico per la fase di esercizio (a regime). Tenendo conto che l'orario di svolgimento delle lavorazioni è ricompreso all'interno del periodo di riferimento diurno e la particolare predisposizione stagionale dell'attività, il proponente ha valutato che l'intervento non provoca aumento di rumore nell'ambiente esterno.

Nello Studio di impatto ambientale vengono invece valutati gli impatti in ambito acustico della fase di cantiere, oltre che a regime. Nell'insieme delle attività previste per l'esecuzione degli interventi in progetto vi sono alcune lavorazioni che comportano livelli di rumorosità elevati (movimentazione dei mezzi di cantiere in ingresso e in uscita, operazioni di demolizione, riqualificazione e costruzione ex novo dei locali in progetto), seppur di incidenza temporale limitata, per cui in fase esecutiva dovranno essere acquisite le necessarie autorizzazioni in deroga presso il Comune. Dovranno comunque essere adottate tutte le cautele disponibili al fine di contenere il disturbo acustico.

5. Biodiversità

In merito agli aspetti legati alla tutela della biodiversità Arpal segnala che il Sito oggetto di intervento si colloca in un'area dove non sono presenti segnalazioni puntuali ma afferisce ad una estesa zona umida denominata Parco della Magra Vara dove sono segnalate presenti numerose specie tutelate dalla Direttiva Habitat e dalla normativa regionale, di seguito elencate: *Alosa fallax*, *Barbus plebejus*, *Bufo viridis*, *Larus melanocephalus*, *Natrix tessellate*, *Potamon fluviatile*, *Rana italica*, *Rutilus rubilio*, *Salamandra salamandra*, *Squalius lucumonis*, *Telestes muticellus*, *Ichthyosaura alpestris*.

La Carta degli habitat individua per una piccola porzione una cenosi riferibile ad "Habitat forestali a gravitazione mediterranea di latifoglie decidue" (codice stazione 50423) dove, sulla base di quanto riferito nello studio di incidenza, sono presenti alcune specie riferibili ad habitat perifluviale quali *Phragmites australis* e isolati individui di salice.

Lo studio di incidenza analizzato oltre a descrivere le emergenze naturalistiche che caratterizzano la ZSC "Parco della Magra-Vara" approfondisce le condizioni stazionali dell'area di intervento dettagliando le cenosi presenti nelle differenti porzioni dell'area oggetto di indagine. Nello stesso elaborato viene inoltre proposta una analisi degli impatti che andranno ad interessare le differenti matrici ambientali. In numerosi casi vengono messe in evidenza ricadute negative a carico della fauna (si cita ad esempio il riferimento contenuto nella pagina 41 della Relazione l'impatto sulla erpetofauna e sulla comunità ittica derivante dalle operazioni di scavo della darsena e di disturbo all'avifauna per il rumore derivante dalla fase di cantiere). Per ogni impatto individuato vengono proposte specifiche misure di mitigazione che dovranno essere adottate.

La parte finale dello Studio di Incidenza è infine dedicato alle modalità di sistemazione/rinaturalizzazione della sponda, compresi gli indirizzi per la sistemazione a verde e tecniche agronomiche e colturali.

La documentazione analizzata mette in risalto numerosi elementi di impatto legati alle specie presenti nell'area (infauna, epifauna, erpetofauna, comunità ittica e ornitofauna) che vengono giudicati di interesse temporaneo, in quanto legati alla realizzazione della darsena.

Viene inoltre messo in evidenza come l'ormeggio delle imbarcazioni lungo gli appositi pontili galleggianti predisposti, comporterà rischi potenziali di inquinamento dello specchio acqueo per il rilascio di combustibile, oli motori, acque di sentina e acque reflue.

Tutte le criticità messe in risalto nella documentazione analizzata sono state in parte affrontate nello Studio di Incidenza che propone misure di mitigazione puntualmente individuate.

Rispetto a tali indicazioni si sottolinea la necessità che le stesse siano fedelmente messe in atto e qualora si presentassero altri elementi di disturbo, non previsti nella presente sede di analisi, gli stessi fossero debitamente dichiarati e si proponessero agli enti competenti idonee misure di mitigazione.

Si ritiene necessario visionare la documentazione relativa allo Studio Incidenza Consegnato all'Ente Parco Regionale Montemarcello – Magra in data 12 marzo 2009 prot. N. 752, non disponibile nella documentazione attualmente analizzata, citato nella nota della Relazione analizzata dove sono state indicate le modalità attraverso le quali sarà realizzato il recupero dell'unica area naturaliforme presente nel sito in esame, al fine di verificarne la congruità rispetto alla necessità di salvaguardare gli aspetti di tale piccola porzione di Habitat riconducibili a categoria Natura 2000 e habitat di specie, data la vocazionalità del corso del Fiume Magra ad ospitare avifauna migratoria.

Nello specifico, inoltre si ritiene necessario che venga precisato come verrà salvaguardato il letto fluviale del Fiume Magra che risulta essere tutelato in quanto Parco Naturale regionale, Zona Speciale di Conservazione e area umida "Parco della Magra Vara", nell'ambito del quale trovano l'areale di presenza e distribuzione numerose specie di rilevanza conservazionistica, tutelate ai sensi della Direttiva Habitat come precedentemente elencato e come richiamato nello studio di incidenza.

6. Rifiuti

Il proponente prevede di gestire il materiale di scavo tramite smaltimento secondo le procedure e le normative vigenti, ovvero, per la parte di materiale che risulti idonea per un riutilizzo in loco finalizzato alla costruzione parziale o totale dell'arginatura prevista dal Piano Stralcio del Bacino del Magra. In coerenza con le priorità nella gestione dei rifiuti, indicate all'art. 179 del D. Lgs. 152/2006, che assegnano priorità del recupero rispetto allo smaltimento, si raccomanda la massimizzazione dei volumi riutilizzati in loco nell'ambito della prevista arginatura, fermi restando i vincoli derivanti dalla Pianificazione di Bacino.

7. Difesa suolo

L'area di progetto è all'interno della fascia di riassetto fluviale del PAI del fiume Magra ed è classificata tra le aree a pericolosità idraulica molto elevata – elevata (aree inondabili con TR = 30 anni) e per la quali si rimanda al parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale.

Relativamente alla gestione dei beni del demanio idrico il Settore Difesa del Suolo La Spezia rileva che lo scavo interessa oltre che terreni privati anche terreni del demanio idrico con asportazione di parte degli stessi in particolare quelli identificati con mappali 805/P, 839/P 1169 del Fg. 7 del Comune di Ameglia nonché di un tratto di sponda non censita.

Detti terreni oltre ad altri sono in uso alla società Foce del Magra srl in regime indennità di occupazione in quanto l'atto di concessione risulta scaduto e non ancora rinnovato; è pertanto necessario che la società richiedente regolarizzi la situazione acquisendo la concessione dei beni demaniali interessati dal progetto con saldo dei relativi canoni pregressi sino ad oggi.

Si segnala inoltre che in considerazione dei battenti idrici a cui è sottoposta l'area dovrà essere specificato che restano a carico della società richiedente, od agli aventi causa, le responsabilità civili e penali per eventuali danni a cose e persone che potrebbero derivare dalla gestione di detta attività anche per ragioni dipendenti dal regime idraulico del fiume Magra.

8. Paesaggio

Relativamente alla compatibilità dell'intervento rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento Paesaggistico il Settore Tutela del Paesaggio, Demanio Marittimo e Attività Estrattiva rileva che l'area in esame risulta classificata come IS-MA (insediamenti sparsi soggetti al regime normativo di mantenimento). Le opere prospettate sono tali da riqualificare in modo adeguato un'area già adibita a cantiere navale, priva di particolari connotazioni di pregio sotto l'aspetto paesaggistico. La scelta architettonica e tipologica dei fabbricati, pur non richiamando elementi caratterizzanti l'ambito circostante, è tale da connotare in modo consoni i fabbricati stessi con la funzione specialistica che rivestono; pertanto l'intervento risulta sostanzialmente condivisibile nella sua lettura generale in quanto prevede un complessivo riassetto dell'area volti a riqualificare una parte dell'area spondale del fiume magra e risulta conforme con le indicazioni del PTCP.

Relativamente al quadro vincolistico l'area risulta assoggettata al vincolo paesaggistico-ambientale "specifico" per l'effetto del DM 25/11/1975 e del successivo DM 24/04/1985, vincoli imposti a norma della L. n. 1497/1939 ogg corrispondente all'art. 136 del D.lgs 42/2004.

Conclusioni

Nell'ambito dell'attività svolta per la redazione del contributo della Regione Liguria relativamente alla Procedura di Valutazione di VIA Nazionale in oggetto è emerso in particolare la necessità di integrare la documentazione fornita con:

- un Piano di Utilizzo ai sensi del DPR 120/17 comprensivo di quanto specificato nei paragrafi 2 e 3 della presente contributo.
- la quantificazione della frequenza dei dragaggi necessari a mantenere i fondali in corrispondenza dell'accesso e all'interno dello specchio acque
- la messa a disposizione di alcuni documenti citati nello studio di incidenza ma non disponibili nella documentazione fornita.

il Vice Direttore Generale
(D.ssa Cecilia Brescianini)

