



4.1  
PR

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 3056 del 05/07/2019

<p><b>Progetto</b></p>	<p><b>ISTRUTTORIA VIA</b></p> <p>Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)</p> <p><b>IDVIP 3899</b></p>
<p><b>Proponente</b></p>	<p><b>Marina Azzurra Yachting s.r.l.</b></p>

FM

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

## Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/2015/192 del 17/09/2015 di nomina del rappresentante della Regione Liguria;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

**VISTA** la domanda presentata dalla Società Marina Azzurra Yachting s.r.l. in data 18/12/2017 e successivamente integrata con pec del 24/01/2018, per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., con contestuale richiesta di rilascio di provvedimento unico di cui all'art.27 del citato D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. al progetto “*Realizzazione di un Marina (Darsena) scavato a secco in proprietà privata in sponda sinistra del Fiume Magra, nel Comune di Ameglia (SP)*”;

**PRESO ATTO** che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/1001 in data 17/01/2018 e con prot.n.DVA/1747 del 25/01/2018;

**PRESO ATTO** che la DVA con nota prot.n.DVA/5575 del 07/03/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n. CTVA/972 in data 12/03/2018 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa CTVA la documentazione progettuale ed amministrativa presentata;

**PRESO ATTO** che con la nota di procedibilità la DVA comunica che il procedimento unico comprenderà unicamente:

- Autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n.42;
- Autorizzazione riguardante il vincolo idrogeologico di cui al Regio Decreto 30 dicembre 1923, n. 3267, e al D.P.R. 24 luglio 1977, n.616;

**PRESO ATTO** che con la nota di procedibilità la DVA trasmette inoltre la richiesta di integrazioni avanzata dall'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara con nota prot.n. 471 del 22/02/2018, acquisita al prot.n.DVA/4548 del 22/02/2018, al fine dell'inserimento in un'eventuale richiesta integrazioni da parte della CTVA;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società Proponente:

- documentazione progettuale presentata in data 18/12/2017 con la domanda e consistente in elaborati relativi a:
  - elaborati di progetto;
  - studio di impatto ambientale;
  - sintesi non tecnica;
- documentazione integrativa fornita con note acquisite al prot.n.18913/DVA del 16/08/2018 e prot.n. 19355/DVA del 28/08/2018, ed ulteriori precisazioni acquisite con prot.n.19429/DVA del 28/08/2018, successivamente trasmesse con nota prot.n.DVA/19740 del 03/09/2018, acquisita con prot.n.CTVA/3185 in data 04/09/2018; le integrazioni sono state fornite in risposta alla richiesta di integrazioni prot.n.11788/DVA del 22/05/2018;
- documentazione integrativa volontaria fornita con la nota acquisita al prot.n.DVA/4290 del 20/02/2019 e successivamente trasmessa con nota prot.n.DVA/5659 del 05/03/2019, acquisita con prot.n.CTVA/845 in data 05/03/2019; la integrazioni volontarie sono finalizzate al rispetto delle prescrizioni contenute nel parere n.567 del 23/01/2019 dell'Autorità di Bacino Distrettuale;
- documentazione integrativa volontaria fornita con note acquisite al prot.n.DVA/9510 del 12/04/2019 e prot.n.DVA/9733 del 16/04/2019 e successivamente trasmessa con nota prot.n.10083/DVA del 18/04/2019, acquisita con prot.n.CTVA/1549 in data 23/04/2019; le integrazioni del 12/04/2019 riguardano gli aspetti relativi alla valutazione di incidenza; mentre le integrazioni del 16/04/2019 sono relativi all'ottemperanza alle prescrizioni della Regione Liguria contenute nel contributo regionale n. 8553 del 03/04/2019 con particolare riguardo alla disponibilità dell'aree a Marina Azzurra Yachting oggetto di liberazione della sponda dalle imbarcazioni ed alle modalità del processo di Ricollocazione effettiva dei Posti barca attualmente collocati a monte del c.d. Limite di navigabilità;

**VISTA** la nota prot.n.DVA/5575 del 07/03/2018, acquisita con prot.n.CTVA/972 in data 12/03/2018, con la quale la DVA ha comunicato la pubblicazione della documentazione progettuale di cui all'art.27, comma 6 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**VISTA** la nota prot.n.DVA/20384 del 11/09/2018, acquisita con prot.n.CTVA/3261 del 12/09/2018, con la quale la DVA ha comunicato la pubblicazione delle integrazioni di cui all'art.27, comma 7 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**PRESO ATTO** che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata dalla Società Proponente, anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 4 ed ai sensi dell'art.25, commi 2 e 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. nonché le controdeduzioni alle osservazioni presentate dalla Società Proponente;

**VISTA** la nota prot.n.DVA/11115 del 14/05/2018, acquisita con prot.n.CTVA/1822 del 14/05/2018 con la quale la DVA ha trasmesso la nota della Regione Liguria prot.n.PG/2018/131926 del 07/05/2018, acquisita con prot.n.DVA/10631 del 08/05/2018;

**PRESO ATTO** che con tale nota la Regione Liguria fornisce un contributo istruttorio preliminare indicando quanto segue:

*"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*

ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

commerciale, necessario all'adempimento di alcune delle condizioni realizzative a cui è soggetto, ma che non concerne la concessione di che trattasi.

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.

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.

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.

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)
- 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;
- c) 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.

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..

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.

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.

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.

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>)

ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

cartografico/pdf\_protected\_sites/Misure di Conservazione/MDCJT1343502.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 *Salix* 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";

**CONSIDERATO** che il Proponente fornisce riscontro alle questioni riportate dalla Regione Liguria. E che vari punti sono stati considerati nella documentazione integrativa presentata.

Per le osservazioni restanti ed in particolare:

- in considerazione della vicinanza della sponda e della profondità dello scavo, anche senza l'apertura diretta sul Fiume Magra,...

Il Proponente rimanda a quanto depositato in sede di integrazioni e precisa che, così come già evidenziato nell'Allegato 4 ST16 - Relazione integrativa sulle modalità di scavo e relativi impatti ambientali, è stata prevista in corrispondenza dell'imboccatura di progetto un'opera provvisoria costituita da un diaframma in palancole 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, secondo il Proponente, 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.

Attraverso il progetto, la morfologia dell'imboccatura e il regime idrodinamico del corso d'acqua (elaborato SP01 Studio agitazione interna) il Proponente sostiene la tesi 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 si sostiene la tesi che 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.

- in considerazione del vincolo di non modificare strutturalmente il fiume (non interessare o modificare le attuali sponde del F. Magra):

Nel SIA è prevalente il principio che l'intervento previsto costituisce una modifica puntuale non strutturale delle attuali sponde del F. Magra in corrispondenza dell'imboccatura della Darsena e le modalità adottate 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.

- in considerazione del vincolo 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:

5/39



*ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)*

Il Proponente ha prodotto ulteriore tavola di verifica denominata Tav. 16 – Verifica delle distanze di edificazione - attraverso la quale si sostiene che l'intervento previsto costituisce una modifica puntuale e non strutturale delle attuali sponde del F. Magra in corrispondenza dell'imboccatura della darsena, e che gli scavi saranno realizzati in condizioni di sicurezza senza pregiudicare la stabilità delle sponde esistenti.

- *in considerazione del vincolo 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:*

Nel SIA è prevalente il principio che l'intervento previsto costituisce una modifica puntuale non strutturale delle attuali sponde del F. Magra in corrispondenza dell'imboccatura della Darsena. In particolare si sostiene che 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;

**VISTA** la nota prot.n.DVA/24530 del 30/10/2018, acquisita con prot.n.CTVA/3854 del 31/10/2018 con la quale la DVA ha trasmesso il Verbale riunione della Conferenza dei Servizi del 25/10/2018;

**VALUTATO** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Direzione con separata nota;

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è la valutazione della compatibilità ambientale del progetto definitivo del progetto "*Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)*";

**VISTE** le seguenti Osservazioni e Pareri espressi ai sensi dell'art.24 comma 4 e dell'art.25 comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i:

1. Società Marinella S.p.A., nota del 07/04/2018, acquisita con prot.n.DVA/10650 in data 08/05/2018;
2. Italia Nostra e Legambiente, nota del 04/05/2018, acquisita con prot.n.DVA/10392 del 07/05/2018;
3. Comune di Ameglia, nota prot.n.17723 del 13/10/2018, acquisita con prot.n.DVA/23009 del 15/10/2018;
4. Parco di Montemarcello – Magra – Vara, nota prot.n.2256 del 11/10/2018, acquisita con prot.n.DVA/22847 del 11/10/2018;
5. Parere dell'Autorità di bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, nota prot.n.567 del 23/01/2019, acquisita con prot.n.DVA/1535 del 23/01/2019;
6. Parco di Montemarcello – Magra – Vara, nota prot.n.258 del 23/04/2019, acquisita con prot.n.DVA/10258 del 23/04/2019;

**PRESO ATTO** delle controdeduzioni alle osservazioni fornite dalla Società Proponente con la documentazione integrativa;

**CONSIDERATO** che il progetto proposto prevede la realizzazione di un impianto nautico (denominato "Marina" o "darsena") scavato a secco in territorio del Comune di Ameglia (SP), in prossimità del centro abitato di Fiumaretta, in sponda sinistra del Fiume Magra, a valle della "S.P. 432 - Via Litoranea", arteria costiera che collega la S.S. 1 Via Aurelia a Marina di Carrara;

**CONSIDERATO** che:

- l'ambito di intervento risulta già allo stato attuale interessato dalla presenza di attività legate alla diportistica e, in particolare, da attività di "*rimessaggio a terra di imbarcazioni e attività di manutenzione e gestione natanti, sia a vela che a motore*";
- l'attività attualmente in essere e in esercizio in corrispondenza del medesimo ambito di intervento interessa complessivamente 174 PE12;
- il progetto prevede la realizzazione di una nuova darsena con specchio acqueo in sostituzione dell'attuale marina a secco, dimensionata in modo da poter disporre, nello stato futuro di progetto, di 85 PE12;

## 1. Quadro di riferimento programmatico

**CONSIDERATO** che il Proponente ha fornito una descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con i atti di pianificazione e programmazione:

- *Piano Territoriale Regionale della Liguria (PTR)*: ad oggi il percorso di approvazione del Piano non risulta ancora concluso. Pertanto, dalla data di adozione del Piano e sino alla sua approvazione, le relative indicazioni hanno efficacia di mero indirizzo non comportando quindi né obbligo di adeguamento dei piani territoriali sovracomunali e degli strumenti urbanistici comunali, né l'osservanza della relativa disciplina transitoria ove prevista;
- *Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)*: il Piano adottato nel 1986 e approvato con D.C.R. n.6 del 25/02/1990 ha subito nel corso degli anni continui aggiornamenti. Il Consiglio Regionale, con la Delibera n.18 del 02/08/2011, ha approvato la Variante di salvaguardia della fascia costiera che riguarda il territorio di 82 Comuni e contiene proposte di modifica riferite a livello locale - assetto insediativo del Piano territoriale di coordinamento paesistico. L'ambito del Marina Azzurra non ricade all'interno dei territori comunali interessati dalla Variante richiamata. La Variante, ha formalizzato le rettifiche derivanti dall'approvazione del Piano del Parco di Montemarcello in variante al PTCP, nel quale rientra anche il Comune di Ameglia. Il progetto è soggetto alla disciplina dell'Ambito 97 - Valle Magra che confina con il contiguo ambito di Montemarcello fino a Punta Bianca. L'ambito si chiude a sud con la costa compresa tra Punta Bianca e Marinella di Sarzana. Il Piano individua tre livelli di operatività: livello territoriale, locale e puntuale e fa riferimento a tre assetti del territorio: all'assetto insediativo, geomorfologico e vegetazionale. A livello territoriale il Piano individua come azione prioritaria il rafforzamento delle qualità paesistiche e delle strutture di fruizione collegate al corso dei Magra. Il principale intervento proposto riguarda le percorrenze pedonali o per escursioni a cavallo lungo il fiume in integrazione alla razionalizzazione del sistema di aree protette sulle sue sponde. A livello locale l'area interessata dal progetto ricade all'interno:
  - della zona "IS TR-AI", ossia caratterizzata dalle Componenti degli Insediamenti Sparsi e Attrezzature Impianti, con Regime normativo di Trasformabilità;
  - del Regime normativo MO - B, ossia caratterizzata da indirizzo di MODificabilità di Tipo B, così definito nell'Art. 67. Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere".
  - dell'ambito definito COL - ISS - MA, ossia Componenti COL - ISS: COLture - Insediamenti Sparsi e Serre e Regime normativo MA: MAntenimento.Dall'analisi effettuata il progetto appare coerente con le disposizioni e gli indirizzi del PTCP.
- *Piano Territoriale di Coordinamento della Costa*: il Piano territoriale di Coordinamento della Costa della Regione Liguria, è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n.64 del 29/12/2000 e successiva variato con DGR 936/2011. Tra gli obiettivi del Piano risulta anche la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati, lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera, l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica ecc.. Nel Piano vengono fornite le indicazioni di sintesi di livello territoriale e si individuano quattro settori di intervento: Difesa costiera e ripascimento delle spiagge, Porti turistici, Riuso delle linee ferroviarie dismesse e da dismettere, Viabilità costiera. In relazione ai porti turistici, il Piano "punta a un incremento del numero di posti barca complessivo (circa 10.000 nuovi p.b.) da attuarsi prioritariamente attraverso il riuso dei bacini dismessi dei porti commerciali, l'ampliamento o l'adeguamento dei porti esistenti; i nuovi interventi sono valutati, a scala territoriale, sulla base della sensibilità della costa determinata alla luce di una serie di parametri legati alla morfologia e all'ambiente marino, nonché alle emergenze di tipo naturalistico e paesistico e, a scala locale, valutando le specifiche caratteristiche dei luoghi.". L'intervento proposto così come progettato appare coerente con il Piano;

- *Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)*: l'interessata dal progetto in analisi ricade nel territorio dell'Autorità di bacino interregionale del fiume Magra e T. Parmignola. Con Delibera di Comitato Istituzionale n. 180 del 27/04/2006 è stato adottato il Piano Stralcio "Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Magra e del Torrente Parmignola" (PAI); con Delibera n. 69 del 5/07/2006 il Consiglio Regionale della Toscana ha approvato definitivamente il PAI del Fiume Magra per il territorio toscano e con Delibera n. 24 del 18/07/2006 il Consiglio Regionale della Liguria ha approvato definitivamente il PAI del Fiume Magra per il territorio ligure. L'area interessata ricade in "Fasce di riassetto fluviale" secondo quanto previsto dal PAI nella carta degli ambiti normativi delle aree inondabili e risulta coerente con gli strumenti di piano. L'area è classificata con Rischio Idraulico "molto elevato" così come a tutte le aree della sponda sinistra del Magra.

- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di La Spezia (PTC)*: il Piano è stato approvato, con Deliberazione del Consiglio provinciale n.127 in data 12/07/2005. Il Piano affronta il tema dell'organizzazione complessiva degli Ambiti Turistici Omogenei, intesi come contesti territoriali caratterizzati da molteplici risorse: naturalistiche ed ambientali, storiche e culturali, rurali e paesaggistiche che interagiscono in modo caratteristico, definendo specifiche valenze in ordine al modello di fruizione ed alle potenzialità d'offerta turistica connessa.

L'ambito interessato ricade nelle "Perimetrazioni delle aree inondabili di fondovalle per portate con tempo di ritorno di 200 anni" e nelle "Aree inondabili di fondovalle".

L'ambito interessato ricade nella vulnerabilità degli acquiferi "Classe E - Zona di protezione delle risorse idriche in situazioni litologiche ad alta permeabilità". Tra le azioni che il Piano individua, prioritaria è "l'azione di prevenzione operata attraverso attività di protezione delle fonti attualmente disponibili", tenendo nella debita considerazione le strettissime correlazioni fra acque superficiali e sotterranee.

Tra le strategie per lo sviluppo della Provincia di La Spezia il Piano affronta lo sviluppo del sistema turistico articolato secondo la diversificazione e integrazione dell'offerta in relazione alle differenti opportunità e tipologie di fruizione delle risorse territoriali e culturali. Il Piano affronta il tema dell'organizzazione complessiva degli Ambiti Turistici Omogenei, definendo specifiche valenze in ordine al modello di fruizione ed alle potenzialità d'offerta turistica. Il PTC individua quattro Ambiti Turistici Omogenei tra cui l'ambito Val di Magra.

Le indicazioni fornite dal Piano assumono valore orientativo nei confronti delle politiche di settore, della pianificazione comunale e delle successive azioni della Provincia in attuazione del PTC.

Secondo quanto riportato nell'Art. 7.1 delle Norme del PTC, le principali strategie di trasformazione territoriale rese necessarie dal rilancio del sistema provinciale interessano: "a) la realizzazione di un polo di forte attrattività turistica nel comprensorio Fiumaretta/Marinella/Bocca di Magra, basato sulla valorizzazione e l'integrazione delle molteplici vocazioni turistiche dell'area e dell'intorno, secondo le puntuali indicazioni contenute nella Sezione 3 della Descrizione Fondativa e Documento degli Obiettivi del PTC.

L'area in studio fa parte dell'Ambito Turistico Omogeneo 1 – Val di Magra (sistema turistico locale costiero, focivo ed interno della val di Magra – contesto della piana) ed è coinvolto dai temi del Piano SM.1. Tra gli obiettivi specifici di Piano risulta presente il tema del "potenziamento e qualificazione dell'offerta nautico/diportistiche integrate al fine di configurare, attraverso una riorganizzazione e qualificazione funzionale delle aree fluviali, una polarità nautico/ricettiva e di servizio che si relaziona, oltre che come elemento portante del "Polo nautico" del Magra, anche come elemento d'offerta del sistema di rilievo provinciale".

In merito alla fruizione turistica del fiume Magra (SM4) i temi/obiettivo del PTCP attengono alla riqualificazione ed al potenziamento della fruizione del fiume Magra, in relazione ai due "assi": la valorizzazione ambientale del "fiume fruibile" e la riorganizzazione e potenziamento del "polo nautico fluviale" nel tratto terminale del Magra (fiume navigabile).

Il progetto proposto recepisce gli indirizzi di piano in particolare ricollocando alcuni dei posti barca ad oggi presenti lungo il Magra e soprattutto modificando l'attuale darsena a secco ed aumentando la fruibilità diretta da parte della nautica diportistica e delle attività turistiche connesse, come più volte citato dal PTC.

Il progetto in analisi appare coerente con gli indirizzi dettati dal PTC della Provincia di La Spezia ancorché è necessario tenere conto che l'area in oggetto ricade nella vulnerabilità degli acquiferi – Zona di protezione delle risorse idriche in situazione litologiche ad alta permeabilità – e quindi è fondamentale effettuare tutti gli approfondimenti del caso e le azioni di prevenzione a protezione degli acquiferi esistenti.

- *Piano del Parco naturale regionale di Montemarcello Magra*: Il Piano è stato approvato con D.C.R. n. 41 del 03/08/2001 e si articola a livello territoriale, locale e puntuale nei vari assetti: ambientale, idrogeomorfologico e insediativo.

Per l'Assetto Insediativo il Piano promuove forme di turismo sostenibile anche attraverso il miglioramento della ricettività turistica e la riorganizzazione della nautica da diporto tramite:

- la conferma dell'attuale limite di navigabilità;
- la rilocalizzazione delle attività nautiche in regola con le disposizioni di cui alla L.R. n.21/1998 "Disposizioni transitorie urgenti per il Parco regionale naturale di Montemarcello-Magra" esistenti oltre la linea di cui sopra;
- la realizzazione di un impianto nautico diportistico denominato "Parco Nautico della Magra".

Il Piano del Parco propone due strumenti per l'attuazione delle trasformazioni previste per il settore della nautica: l'istituzione dei Distretti di Trasformazione ed il Piano Guida della Nautica. Mentre il primo viene considerato strumento interno di gestione settoriale, l'altro individua parametri (di trasformabilità), modalità d'intervento e standard minimi per parcheggi e verde.

Sulla base della zonizzazione del Parco l'area di intervento ricade nella zona "AS sf4 Area di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica" alla quale è assegnato l'obiettivo di impostare la Struttura del "Parco Nautico della Magra" come "Porto con funzione turistica e da diporto di categoria II classe III (rilevanza economica regionale e interregionale)".

La Marina Azzurra Yachting è siglato con codice/componente n.1.20/1.21 denominato "Polo Nautico" e la tipologia di Impianto Nautico è quella del "Marina". L'area del Polo Nautico (comprensiva di Area Contigua) assomma a 311.800 mq ed esprime uno specchio d'acqua pari a 124.700 mq per 831PE (posti barca equivalenti).

Gli standard di riferimento sono identici per i parcheggi e per le Aree Verdi (15mq per PE). Le specifiche qualitative contenute al punto 5 dello stesso articolo, sono relative ai requisiti di impianto secondo quanto espresso nei Sistemi di Gestione Ambientale ISO 14001.

In conclusione, non si rilevano indirizzi di Piano in difformità con quanto previsto dal progetto in esame.

- *Piano Guida della Nautica*: il Piano approvato con deliberazione del Consiglio n. 35 in data 31/07/2008 dall'Ente Parco Montemarcello – Magra è uno strumento di attuazione del Piano del Parco ed è finalizzato ad orientare la rilocalizzazione degli impianti nautici incompatibili localizzati oltre la Linea di Navigazione in regola con la L.R.n. 21/1998 e di quelli eventualmente in contrasto con le previsioni dei Distretti di Trasformazione nautici ed è mirato a tradurre in termini operativi gli indirizzi del Piano del Parco. I criteri e le linee guida per la progettazione degli interventi di inserimento naturalistico-ecologico di cui all'Allegato 1 del Piano Guida della Nautica, concorrono a definire gli obiettivi generali da raggiungere tramite gli interventi di inserimento naturalistico. Nello specifico progetto in esame propone i seguenti interventi:

- Ob. 1: la creazione di una fascia filtro arbustiva di qualificazione paesaggistica costituita da specie previste dall'Art. 78 del Piano del Parco, quali, mirto, rosmarino, lavanda, salix purpurea nano, rosa selvatica.;
- Ob. 2/3: creazione di fasce di reinserimento della vegetazione ripariale ed elementi longitudinali.
- Ob. 4: la previsione di 3 Corridoi di connessione trasversali che percorrono tutta l'area di progetto da Nord-Est a Sud-ovest lungo i confini laterali;
- Ob. 5: la previsione di una fascia umida multifunzionale lungo il bordo del Bacino (fitodepurazione/qualificazione paesaggistica/wellness);
- Ob. 6: incremento della qualità percepita già visibile nello stato di fatto e nelle attrezzature attuali attraverso l'utilizzo di materiali ecofriendly accompagnati da un'architettura rispettosa del paesaggio, come tutte le aree umide e linee d'acqua corredate da piantumazioni igrofile.

- *VAS sperimentale Regione Liguria relativa al Piano della Nautica – Parco Montemarcello Magra Vara:* la VAS del Piano della nautica Parco Montemarcello Magra-Vara è stata avviata a titolo sperimentale e su base volontaria, come riportato ne protocollo di intesa tra Regione Liguria ed Ente Parco (DGR 1252/05). Il rapporto ambientale finale è stato presentato alla Giunta Regionale (DGR 53/2006) e trasmesso al Parco ai fini dell'elaborazione del Piano, in seguito approvato con delibera del Consiglio dell'Ente n. 36 del 31/07/2008 (<http://www.parcomagra.it/amm-trasparente/piano-guida-per-la-nautica-2/>), sia in merito alle criticità ambientali rilevate sia per gli obiettivi di piano.  
In particolare il Piano Guida per la Nautica, in relazione all' Assetto Insediativo di livello territoriale promuove forme di turismo sostenibile attraverso: a) il miglioramento della ricettività turistica; b) il recupero e la tutela del patrimonio edilizio ordinario e di valore testimoniale; c) lo sviluppo della fruizione attiva del Parco anche mediante la realizzazione della rete sentieristica e dei percorsi ciclopedonali ed equestri; d) la riorganizzazione della nautica da diporto tramite: - la conferma dell'attuale Limite di Navigabilità; - la rilocalizzazione delle attività nautiche in regola con le disposizioni di cui alla l.r. 17 giugno 1998 n. 21 "Disposizioni transitorie urgenti per il Parco Regionale Naturale di Montemarcello-Magra" esistenti oltre la linea di cui sopra; - la realizzazione di un impianto nautico diportistico denominato "Parco Nautico della Magra".
- *Piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero:* per l'ambito interessato dal progetto restano in vigore le misure di salvaguardia per la difesa delle spiagge, approvate con delibera del Consiglio n.29/2009 e le misure di salvaguardia per gli habitat di cui all'allegato I della direttiva 92/43/CEE, approvate con delibera n.1507/2009, limitatamente agli habitat della vegetazione psammofila pioniera e dunale (habitat "1210 Vegetazione annuale delle linee di deposito marine" e "2110 Dune mobili embrionali" delle spiagge, scogliere, foci fluviali e praterie di posidonia), all'habitat "1130 Estuari", all'habitat "1170 Scogliere" e all'habitat "1120 Praterie di Posidonia". I possibili impatti sulle varie tipologie di habitat presenti nel Parco della Magra-Vara – SIC IT1343502 sono analizzati nella Valutazione di Incidenza. Nel SIA si precisa che il sito in esame non è direttamente correlato alla conservazione delle zone protette.
- *Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA):* il Piano è stato adottato definitivamente il 17 dicembre 2015 dai Comitati Istituzionali integrati dei Distretti di riferimento. Successivamente con delibera del Comitato Istituzionale n. 235 del 03/03/2016 il Piano è stato definitivamente approvato. Il Comune di Ameglia fa parte della UNIT OF MANAGEMENT MAGRA (ITI 018) in particolare dell'Area Omogenea 3 – bassa Val di Magra e bacino del torrente Parmignola. Il Proponente precisa che l'area del progetto è ubicata in area a rischio classificato "molto elevato" ed il progetto della Marina non è in contrasto con il PRGA sopra citato e con le Misure di corso di attuazione da parte della Provincia di La Spezia.
- *Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria e per la Riduzione dei Gas Serra:* il Piano è stato approvato con D.C.R. n.4 del 21/02/2006. La Regione Liguria con dgr n. 44 del 24/01/2014 ha adottato, secondo quanto disposto dal d.Lgs. 155/2010 che costituisce il più recente quadro normativo nazionale inerente la gestione della qualità dell'aria, la zonizzazione del territorio regionale e ha classificato le zone con riferimento a ciascun inquinante in base al superamento delle soglie di valutazione indicate dal decreto. La natura dell'opera a priori non determina un elemento di significatività per la qualità dell'aria e non interagisce con lo strumento programmatico in esame se non in un contesto di scala locale principalmente nella fase di realizzazione dell'opera;
- *Piano Regolatore Generale:* il Comune di Ameglia è dotato di PRG approvato con DPRG n. 967 del 30/08/1985 e n.949/86; alla luce della successiva Delibera del Consiglio Regionale n. 41 del 03/04/2001 di approvazione del Piano del Parco di Montemarcello Magra, viene stabilito, in risposta da parte della

Regione Liguria alla Nota comunale prot. 6445 del 13/05/2009, di vincolare, ai sensi dell'Art. 2, com. 5 della LR 36/1997, la pianificazione territoriale di livello regionale, provinciale e comunitario alle indicazioni prescrittive del Piano di Parco e, in caso di contrasto, di prevalenza di essa. Le Norme e i contenuti del Piano di Parco vanno quindi considerate sostitutive delle norme e della zonizzazione del P.R.G. e si configurano a tutti gli effetti come norme del "Piano Generale".

**CONSIDERATO** che:

- il Comune di Ameglia è dotato di PRG approvato con DPGR n. 967 del 30.08.1985, nel quale sono presenti una zona F5 Zona di Parco Marittimo fluviale attrezzato disciplinata dall'art. 44 ed una zona E1 Zona Agricola disciplinata dall'art. 35, in conformità alle NTA del PRG soggetta a strumento urbanistico attuativo di iniziativa privata;
- in data 05/08/2013, il Proponente ha presentato all'Amministrazione Comunale il progetto di Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante contestuale al PRG della zona F5 inerente la realizzazione di una Marina (Darsena). In relazione a detta proposta, il 29/10/2013 è stata definita specifica delibera dell'Ente Parco Montemarcello/Magra n. 40 di approvazione del Protocollo d'intesa tra la Regione Liguria - l'Ente Parco Montemarcello/Magra, la Provincia di La Spezia ed il Comune di Ameglia attraverso il quale sono stati stabiliti di concerto i criteri per l'esecuzione dell'intervento;
- il Comune di Ameglia con D.G.C.n.81 del 21/11/2013 ha formalmente approvato il Protocollo d'intesa per l'attuazione del Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina (Darsena);
- la Regione Liguria con D.G.R. n.1469 del 22/11/2013 ha provveduto al perfezionamento del medesimo atto di approvazione;
- la Regione Liguria con D.D.n.268 del 28/01/2016, ha espresso parere "di non assoggettare, ai sensi dell'articolo 13, c. 6 l.r. n. 32/2012, alla procedura di VAS, di cui agli artt. 8 e segg. l.r. n. 32/2012 smi, il "PP d'iniziativa privata in variante al PRG di Ameglia - zona F5 - per la realizzazione di una darsena privata", proposto da Marina Azzurra Yachting Srl, rinviando i necessari approfondimenti alla VIA regionale sul Progetto Definitivo, per la predisposizione del quale sono indicate in istruttoria premesse, condizioni e prestazioni attese, e che deve essere sviluppato nell'ambito del procedimento concertativo in corso";

**VALUTATO** che il Quadro Programmatico lo Studio Impatto Ambientale, comprensivo delle integrazioni, esamina gli strumenti di pianificazione e di programmazione;

**CONSIDERATO** che l'area interessata:

- risulta sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Art. 142, let. c) "fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. 11 dicembre 1933 n.1775 e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna". Pertanto, il progetto è corredato dalla Relazione Paesaggistica;
- risulta interessata dalla presenza di elementi appartenenti alla Rete Natura2000; nello specifico la zona ricade all'interno del Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT1343502 Parco della Magra - Vara;
- risulta ricadere anche all'interno del Parco regionale di Montemarcello Magra;

**2. Quadro di riferimento progettuale**

**Descrizione dell'opera**

**CONSIDERATO** che:

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature and the number 11/39.

- il progetto prevede la realizzazione di una nuova darsena con specchio acqueo in sostituzione dell'attuale marina a secco, dimensionata in modo da poter disporre, nello stato futuro di progetto, di 85 PE12;
- le trasformazioni previste comporteranno, pertanto, una sensibile riduzione (-51%) dei PE12;
- le opere previste si riconducono prevalentemente alla realizzazione del previsto specchio acqueo attrezzato, comprensivo degli impianti e apparecchiature nautiche e di terra necessarie per la gestione;
- in particolare, risultano elementi di progetto:
  - o il ripristino e l'adeguamento della viabilità di accesso e di percorrenza;
  - o la costituzione di ambienti umidi permanenti, caratterizzati da scarso idrodinamismo e presenza di fasce compatte di vegetazione igrofila, localizzate tra la banchina di ormeggio e la sponda;
  - o la realizzazione delle infrastrutturazioni marittime (canale di accesso, banchine, ecc.);
  - o la destinazione della banchina a differenti attività: passeggiata e per servizi di supporto all'ormeggio;
  - o la localizzazione dei fabbricati assentiti con Permesso a costruire n. 55/2010;
  - o gli standard nautici e i servizi a terra.
- il dimensionamento del Marina è stato effettuato in conformità a quanto indicato nelle norme di attuazione del Piano del Parco, in particolare:
  - o Art. 68 "Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica (AS -sf4) "Parco Nautico della Magra";
  - o Art. 80 "Distretto di Trasformazione";
  - o Art. 83 "Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature della nautica";

**CONSIDERATO** che i parametri caratterizzanti il progetto definitivo sono:

Superficie territoriale (St)	35.476 mq
% sponda libera da ormeggi rispetto intero Polo Nautico	120 ml = 11,44%
Specchio acqueo realizzabile (SA)	13.000 mq < 40 % della St.
Numero posti barca equivalenti PE	85 PE
Numero dei posti barca per la ricollocazione <sup>3</sup>	3 11PE
Superfici minime a parcheggio (parcheggio a rotazione)	1.275 mq
Superfici minime a parcheggio (parcheggio in esclusiva)	1.275 mq
Superfici minime a verde	1.275 mq

**CONSIDERATO** che:

- la darsena, intesa come specchio acqueo destinato all'ormeggio occupa una superficie di 13.000mq, con una profondità costante di progetto di m - 3.00 s.l.m.;
- per il sostegno delle sponde, sia in fase di scavo che di esercizio della darsena, è prevista la realizzazione di una palancolata metallica tirantata con contrasto dei tiranti di tipo definitivo su cordolo sommitale in c.a.;
- la palancolata metallica è continua di sviluppo 635m e si attesterà, ai due estremi del canale di imbocco alla darsena, sull'opera di sostegno esistente (paratia di pali in c.a. con cordolo sommitale) presente in riva sinistra del fiume Magra;
- alle banchine si accede tramite passerelle mobili (1,50x5,50 m) accessibili dai percorsi pedonali che si sviluppano lungo tutto il perimetro della darsena;
- l'imbocco del canale di accesso ha una larghezza di 46 m (maggiore rispetto a quanto indicato dal Piano della Nautica), e sarà realizzato con un banchinamento di raccordo con la banchina esistente, con un franco di sicurezza di 1,00 m e si attesta in + 1,15 m sopra il livello dell'acqua;
- la darsena, ha fronti di ormeggio contrapposti, con una distanza superiore a 3,6 volte la lunghezza massima delle imbarcazioni ospitate. L'accesso ai posti barca è assicurato da canali di manovra di larghezza sufficiente per le dimensioni delle imbarcazioni. Nelle zone di avvicinamento alle banchine, sono disponibili due vaste aree utilizzabili per le manovre di avvicinamento all'ormeggio con eventuali

- evoluzioni o rotazione delle imbarcazioni. I cerchi di evoluzione hanno diametro di 45 e 48 m, notevolmente maggiore di 1,5 volte la lunghezza dell'imbarcazione più lunga;
- per garantire un adeguato ricambio delle acque stagnanti nella darsena, è stato previsto un sistema di ricircolo delle acque con una portata dimensionata in modo tale da avere un ricambio di tutto il volume presente. L'impianto di ricircolo è stato dimensionato per avere una portata complessiva pari a 0.9 m<sup>3</sup>/s. Con tale portata l'acqua all'interno del bacino viene ricambiata in circa 12 ore;
  - la darsena, nel rispetto delle nuove normative comunitarie in materia di scarichi dalle imbarcazioni da diporto (Dir. 2000/95/CEE) e dei criteri del Piano Guida della Nautica sarà dotata di due linee separate per lo smaltimento delle acque di sentina e dei liquami prodotti nelle imbarcazioni e nei servizi logistici di terra;

### Alternative considerate

**CONSIDERATO** che il progetto per la realizzazione della darsena scavata a secco su proprietà privata è stato oggetto di affinamenti progettuali in seguito alle "condizioni e prestazioni attese" contenute nella relazione istruttoria n. A096 del 27 gennaio 2016 (parte integrante e sostanziale del D.D. n. 268 del 28/01/2016 del Settore Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Liguria);

**CONSIDERATO** che anche la scelta delle soluzioni progettuali proposte è in parte dettata dalla sostenibilità ambientale in quanto la palancolatura continua protegge il nuovo assetto di progetto dai fenomeni erosivi delle sponde e da fenomeni ulteriori di intrusione salina;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'iniziativa si inserisce nell'ambito di riqualificazione del fiume Magra, inteso come riqualificazione paesaggistica ed ambientale;

### Gestione dei materiali

**VISTO** che nell'ambito della richiesta di integrazioni del MATTM che riporta "...Considerato che nel progetto è previsto il riutilizzo di parte delle terre dello scavo della Darsena, il Proponente dovrà predisporre il P.U.T.";

**PRESO ATTO** che il Proponente ha presentato il piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017;

**CONSIDERATO** che il Piano in conformità a quanto indicato all'art. 24 del D.P.R. n. 120/2017, comprende:

- una descrizione dettagliata delle opere da realizzare, comprese le modalità di scavo;
- l'inquadramento del sito: geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento;
- una proposta del piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire nella fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori;
- volumetrie previste delle terre e rocce da scavo;
- modalità e volumetrie previste delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito;

**CONSIDERATO** che:

- nel 2018 sono stati effettuati n.8 sondaggi spinti fino alla profondità di 3.0 – 5.0 m dal p.c. (in pratica da p.c. a fondo scavo di progetto);
- la scelta della localizzazione dei punti è stata effettuata sulla base di un criterio di tipo statistico/ragionato. In particolare, i punti sono stati ubicati a copertura esaustiva dell'area oggetto di investigazione di 13.000 mq;
- sono stati prelevati in totale n. 23 campioni (uno per ogni distinta litologia rilevata nel sondaggio) da sottoporre a determinazioni analitiche per la ricerca di parametri selezionati quali indicatori di un'eventuale contaminazione sul sito;

R L C R U FR 13/39

*ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)*

- il Proponente riporta che tutte le campionature sono state seguite in contraddittorio con tecnici del Dipartimento Provinciale della Spezia di A.R.P.A.L. e che attualmente sono in corso, da parte dello stesso dipartimento, le analisi di una aliquota di quanto campionato per la loro validazione;

**CONSIDERATO** che i risultati dell'analisi mostrano il rispetto dei limiti della Colonna A dell'Allegato 5 alla Parte IV, Titolo V del D. Lgs.n.152/06 ad eccezione dei un campione del sondaggio S7 (terreno superficiale) per il quale si verifica un superamento della Colonna A per idrocarburi pesanti e leggeri;

**CONSIDERATO** che:

- i volumi previsti di scavo complessivo ammontano a circa 61.650 mc;
- il volume di 6.100 mc derivante unicamente dal primo strato di 0,50 – 0,60 m dell'area di scavo, in massima parte riconducibile a detrito e/o terreno di riporto, sarà riutilizzato per la realizzazione della viabilità a servizio dell'impianto nautico e dei parcheggi pertinenziali e pubblici; il materiale potrà essere depositato temporaneamente nell'area di cantiere, per poi essere utilizzato tal quale in sito di progetto;
- la quantità di 55.550 mc verrà avviata a ciclo produttivo presso la ditta Cemenbit s.r.l.;

**CONSIDERATO** che:

- al fine della qualificazione delle terre come sottoprodotto dovrà essere verificato il non superamento del 20% in peso di materiali di origine antropica secondo la metodologia di cui all'allegato 10 del DPR 120/2017;
- le matrici materiali di riporto dovranno essere sottoposte al test di cessione effettuato secondo le metodiche di cui al D.M. 5 febbraio 1998;
- per i materiali eventualmente gestiti come rifiuti dovrà essere inviata all'ARPA Liguria la relativa documentazione (Formulari Identificazione Rifiuti);
- il volume di 55.533 mc dovrà essere gestito coerentemente all'art. 10 delle NTA PAI del F. Magra che individua le modalità per l'asportazione di sedimenti da alvei ed aree inondabili;
- nel caso in cui prima della cantierizzazione dell'intervento si presenti la possibilità di un utilizzo prioritario ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 NTA del PAI e, in particolare, una movimentazione in loco o nelle immediate pertinenze dell'alveo dei sedimenti scavati, nonché la possibilità di riutilizzo ai sensi dell'art. 184-bis del D.Lgs 152/2006 in altra opera già autorizzata, sarà onere del proponente presentare un piano di utilizzo conforme alla normativa di Piano, fatto salvo il rispetto delle norme ambientali vigenti;

### Mitigazioni e compensazioni

**CONSIDERATO e VALUTATO** che nel dettaglio, sono previsti i seguenti interventi a verde:

- Area depressa "Bird Garden";
- Zone umide a monte del camminamento;

### Piano di monitoraggio ambientale

**VISTO** lo schema delle attività previste dal Proponente afferenti gli aspetti relativi al monitoraggio ambientale;

**CONSIDERATO** che in merito al monitoraggio ambientale tutte le attività dovranno essere definite e programmate considerando una suddivisione cronologica in 3 fasi: ante operam, corso d'opera (o di costruzione) e post operam (primi 12 mesi di esercizio);

Per tutte le componenti ambientali dovranno essere indicati:

- gli obiettivi del monitoraggio,
- le attività che possono generare l'impatto,
- i parametri da monitorare,
- i siti ove preferibilmente effettuare le misure,

- i riferimenti normativi relativi sia alle metodiche di misura, sia ai limiti che non devono essere superati;
- i suggerimenti per le scansioni temporali in cui effettuare le misure;

**VALUTATO** che:

- per quanto riguarda il Quadro Progettuale, lo Studio Impatto Ambientale comprensivo delle successive integrazioni, esamina gli aspetti progettuali dell'intervento;
- il calcolo strutturale delle opere di sostegno è basato su un modello geotecnico del terreno ricostruito a partire dalle risultanze della campagna di indagini condotta nell'anno 2016;
- il progetto è stato sviluppato tenendo in considerazione le principali problematiche che coinvolgono ad oggi l'area di studio, ed in particolare:
  - o l'artificializzazione del contesto naturale (carenza di nicchie trofiche e delle naturalità di alto pregio presenti nei SIC limitrofi);
  - o il basso grado di fruibilità pubblica delle sponde del magra;
  - o la qualità delle acque di falda interessate da ingressione anche via fiume del cuneo salino;

**VALUTATO** che risulta comunque necessario che il proponente, nell'ambito della progettazione esecutiva, dovrà redigere il Piano di monitoraggio ambientale e presentarlo ai fini dell'approvazione;

**3. Quadro di riferimento ambientale**

**Atmosfera**

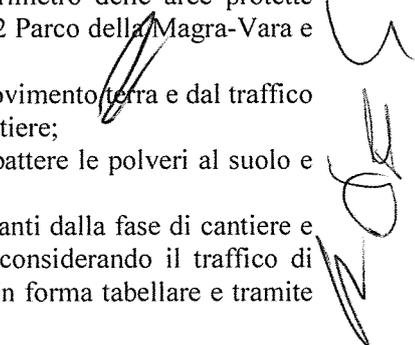
**CONSIDERATO** che nelle vicinanze dell'area di studio non sono presenti stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria; pertanto, il proponente ha selezionato stazioni prossime per le quali i valori registrati dalle stazioni non rilevano particolari criticità per lo stato di qualità dell'aria;

**CONSIDERATO** che:

- la verifica della qualità dell'aria: è stata eseguita una simulazione tramite uno specifico software (CALPUFF MODEL SYSTEM) al fine di determinare gli effetti delle emissioni derivanti dall'opera sulla qualità dell'aria nell'area di potenziale impatto su diversi recettori presenti nel territorio;
- sono state considerate le seguenti tipologie di sorgenti per il normale esercizio della Darsena: emissioni dalle imbarcazioni durante le manovre, emissioni dall'esercizio della darsena ed emissioni da traffico indotto;

**CONSIDERATO** che:

- lo studio dei potenziali impatti sulla qualità dell'aria è stato sviluppato utilizzando un set di recettori puntuali posti nell'immediato intorno dell'area oggetto dell'opera anche attraverso la valutazione delle emissioni derivanti dall'operatività delle barche presenti;
- in particolare, nel dominio sono stati individuati un numero pari a 20 recettori disposti principalmente attorno all'area di cantiere, nelle aree abitate presenti nei pressi e sul perimetro delle aree protette NATURA 2000 ovvero la SIC IT1345101 Piana del Magra, la SIC IT1343502 Parco della Magra-Vara e la SIC IT1345109 Montemarcello;
- per la fase di cantiere le attività considerate sono costituite dalle attività di movimento terra e dal traffico indotto dal transito degli automezzi sulla viabilità esistente e sulle piste di cantiere;
- sono previsti interventi di bagnatura di tutte le aree di cantiere al fine di abbattere le polveri al suolo e contenerne la dispersione in atmosfera;
- i risultati dell'applicazione del codice CALPUFF - sia per le emissioni derivanti dalla fase di cantiere e traffico indotto dal cantiere stesso, sia per la fase di esercizio dell'opera considerando il traffico di veicoli che si riverseranno sulle strade principali della zona - sono riportati in forma tabellare e tramite mappe di concentrazione;

4'      15/39

**CONSIDERATO** che i risultati per la fase di esercizio per tutti i parametri allo studio PM10, NOx (valutato come NO2), CO e Benzene sono inferiori ai limiti di qualità dell'aria e non determinano una significativa modificazione della qualità dell'aria dell'area allo studio; anche per il cantiere i risultati mostrano il rispetto dei valori limite di qualità dell'aria per le ricadute sia di PM10 che NOx;

### Ambiente idrico superficiale

**CONSIDERATO** che l'area di intervento si colloca in corrispondenza della sponda sinistra del fiume Magra nella fascia di riassetto fluviale, indicata dagli studi dell'Autorità di Bacino Interregionale come soggetta a pericolosità idraulica molto elevata, inondabile con tempi di ritorno pari a 30 anni; per quest'area gli studi a corredo del Piano di Bacino prevedono battenti variabili tra 1,50 e 4 metri per l'evento di piena con tempo di ritorno duecentennale, con velocità della corrente stimata nel range compreso tra 0,5 e 2 m/s;

**CONSIDERATO** che il Piano di Tutela delle acque vigente (2016-2021), di cui alla D.C.R. n.11 del 29/03/2016, definisce la presente situazione per il tratto del Fiume Magra definito come "Foce Magra": stato ecologico – buono, stato chimico – non buono e stato complessivo – non buono;

**CONSIDERATO** che a corredo del progetto definitivo è stato fornito lo studio idrodinamico eseguito ai fini dell'analisi del ricambio idrico per la nuova configurazione della darsena proposta dal presente progetto definitivo;

**CONSIDERATO** che l'area interessata dal progetto della darsena è situata in sinistra idraulica del Fiume Magra a circa 1.5 km dalla foce;

**CONSIDERATO** che:

- dallo Studio di agitazione interna (SP01) risulta come la configurazione con pompe che immettono portata all'interno della darsena permette un flusso continuo attraverso l'ingresso della darsena, la cui entità equivale alla portata immessa. Tale configurazione permette la riossigenazione ed il ricambio delle acque e tende a prevenire i potenziali fenomeni di interrimento del bacino interno della darsena;
- la velocità della corrente all'imbocco potrà variare al variare della portata immessa dalle pompe, ma tenderà in generale ad impedire l'ingresso di sedimenti nel bacino i quali potranno al più depositarsi in un'area intorno al canale di ingresso;

**CONSIDERATO** che:

- da quanto risulta dallo Studio di navigabilità e insabbiamento imboccatura (SP02) i fenomeni di interrimento nel bacino risultano difficilmente ascrivibili al trasporto di materiale movimentato in loco, mentre può derivare da materiale in sospensione proveniente da aree più a monte del bacino;
- l'ingresso di materiale in darsena a causa di variazioni di livello indotte da mareggiate può risultare da eventi che comunque hanno frequenze ridotte. L'ingresso di materiale è imputabile inoltre al gradiente di concentrazione tra lato bacino e lato fiume come conseguenza di processi diffusivo-dispersivi;
- per stimare un potenziale volume di sedimenti che entra in darsena è stato considerato principalmente l'apporto dovuto al funzionamento del sistema di pompaggio che evita la stagnazione delle acque. Ad esso è stata sommata una stima cautelativa dei fenomeni di interrimento dovuti a mareggiate e dovuti a processi diffusivo-dispersivi tra interno della darsena e lato fiume a cui sono soggetti i solidi sospesi. La frequenza dei dragaggi risulta essere stimata, in via cautelativa, ogni 3 anni;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- nel rispetto delle nuove normative comunitarie in materia di scarichi dalle imbarcazioni da diporto (Dir. 2000/95/CEE) e dei criteri del Piano Guida della Nautica, la darsena sarà dotata di un sistema di scarico e trattamento delle acque di sentina. Le acque di sentina saranno raccolte ad ogni pontile e recapitate, a mezzo di 4 gruppi di pompaggio, ad un serbatoio di raccolta ubicato in adiacenza all'area parcheggio per facilitarne lo svuotamento;

- per garantire un adeguato ricambio delle acque stagnanti nella darsena, è stato previsto un sistema di ricircolo delle acque con una portata dimensionata 0.9 m<sup>3</sup>/s in modo tale da avere un ricambio di tutto il volume presente in circa 12 ore;

**Suolo e Sottosuolo e Ambiente idrico sotterraneo:**

**CONSIDERATO** che:

- i terreni presenti nell'area sono costituiti dai depositi alluvionali recenti ed attuali del Fiume Magra, che in corrispondenza della foce sono costituiti da sedimenti granulari fini formati da alternanze di limi sabbiosi, sabbie limose e sabbie;
- per una corretta caratterizzazione geologica, geotecnica e sismica del terreno sono state eseguite le indagini, che hanno evidenziato anche la presenza di un primo orizzonte di terreno rimaneggiato e di riporto imputabile all'attività nautica di assistenza e rimessaggio di imbarcazioni da diporto che insiste sull'area da svariati anni;
- da un punto di vista geomorfologico il sito si colloca nella piana alluvionale in riva sinistra del Fiume Magra, in zona di sponda attiva, entro la fascia di riassetto fluviale; non si evidenziano rischi di instabilità in merito a movimenti, sprofondamenti o processi geomorfologici in atto, risultando l'area globalmente stabile ed in equilibrio nelle condizioni attuali;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per il sostegno delle sponde, sia in fase di scavo che di esercizio della darsena, è prevista la realizzazione di una palancolata metallica tirantata continua, di sviluppo pari a 635 metri che si atterrerà, ai due estremi del canale di imbocco alla darsena, sull'opera di sostegno esistente presente in riva sinistra del fiume Magra;

**CONSIDERATO** che:

- i depositi alluvionali che costituiscono i terreni oggetto di intervento sono sede di una falda freatica, il cui livello è stato rinvenuto ad una profondità media di 2 m in occasione dei rilievi freaticometrici eseguiti nel marzo 2010;
- la falda è a pelo libero, direttamente connessa al sistema acquifero di subalveo del fiume Magra, con prevedibile oscillazione stagionale del livello in funzione del regime fluviale. Pertanto, in occasione di eventi di piena particolarmente intensi, non si può escludere che il livello della falda possa risalire fino a quote prossime al piano di campagna;

**CONSIDERATO** che nel sito d'interesse sono state analizzate le quote piezometriche in punti di monitoraggio a distanze variabili dal fiume, in particolare nel 2010 – 2011. Per l'attuale progetto è particolarmente significativo l'allineamento dei Piezometri P5, P4 e P3 che sono disposti in quest'ordine dal fiume verso l'entroterra, rispettivamente a circa 160 m, 330 m e 660 m dal fiume. Nei mesi piovosi la quota della falda è generalmente maggiore nell'entroterra rispetto al lungofiume (P3>P4>P5); nei mesi di magra invece le quote piezometriche sono maggiori in prossimità del fiume (P5>P4>P3).

**CONSIDERATO** che:

- dalle informazioni disponibili la profondità massima dell'alveo in corrispondenza della sezione fluviale di fronte all'accesso della darsena è stimabile in circa -4,00 metri s.l.m.m., con un profilo trasversale irregolare la cui profondità va a decrescere approssimandosi al ciglio di sponda;
- per questo motivo si ritiene che la distribuzione dei volumi di acqua salata siano ragionevolmente concentrati in corrispondenza del centro dell'alveo, andando poi a ridursi progressivamente in direzione delle sponde;
- questa conformazione fa sì che l'accesso alla darsena determini l'ingresso di volumi di acqua che interessano solo parzialmente da acqua con elevata salinità; presumibilmente, come proposto dallo studio di MED Ingegneria del 2006, circa il 30% di tale volumetria sarà costituito da acqua dolce e/o bassa salinità (inferiore a 110‰ di salinità), un ulteriore 30% sarà costituito da acque con caratteristiche di

 17/39

salinità media o acqua salmastra (comprese tra il 10‰ e il 35‰), mentre il restante volume sarà da considerarsi acqua salata;

**CONSIDERATO** che:

- Secondo quanto dichiarato nel SIA la configurazione dell'opera così come progettata non andrà a produrre un aggravio significativo dello scenario descritto da MED Ingegneria relativo all'estensione dell'intrusione salina nel territorio interno, in quanto sia le dimensioni dello scavo che la sua profondità sono da considerarsi minimali rispetto all'estensione dei fenomeni in gioco nell'area dello studio;
- in particolare nel SIA si precisa che, qualora il sistema di palancole non sia drenato – cioè che impedisca alla falda di defluire attraverso le palancole direttamente nella darsena – la stessa falda tenderà ad aumentare leggermente di livello attorno all'area della darsena impedendo al cuneo salino di progredire verso terra.

**CONSIDERATO** che nel sito d'interesse sono state analizzate le quote piezometriche in punti di monitoraggio a distanze variabili dal fiume, in particolare nel 2010 – 2011. Per l'attuale progetto è particolarmente significativo l'allineamento dei Piezometri P5, P4 e P3 che sono disposti in quest'ordine dal fiume verso l'entroterra, rispettivamente a circa 160 m, 330 m e 660 m dal fiume. Nei mesi piovosi la quota della falda è generalmente maggiore nell'entroterra rispetto al lungofiume ( $P3 > P4 > P5$ ); nei mesi di magra invece le quote piezometriche sono maggiori in prossimità del fiume ( $P5 > P4 > P3$ );

**CONSIDERATO** che da un confronto tra la conducibilità nei piezometri P3, P4 e P5 in diversi momenti dell'anno si nota che la salinità, oltre ad aumentare con la profondità (in chiara dipendenza dalla maggiore densità dell'acqua salata rispetto a quella dolce) diminuisce, anche se non in modo lineare, nei piezometri dell'entroterra rispetto a quello in prossimità del fiume. Le caratteristiche stratigrafiche complesse ed i rapporti con il vicino canale immissario del Fiume Magra rendono la salinità di P3 sensibilmente maggiore di quella in P4 ma in questi due punti di campionamento nell'entroterra si ha sempre una salinità almeno di tre volte inferiore di quella rilevata nel piezometro vicino al fiume;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per garantire un costante monitoraggio dell'andamento dell'interfaccia tra acqua dolce ed acqua salata si prevede il monitoraggio periodico dei piezometri P4 e P5 e qualora i piezometri non fossero più utilizzabili si dovrà provvedere alla realizzazione di due nuovi piezometri in adiacenza.

Inoltre, nella sessione di campionamento svolta nel luglio 2016 sono stati realizzati n.3 piezometri della profondità di 20 metri, posizionati a monte della struttura della darsena, così da rendere possibile un monitoraggio dello stato delle acque anche in prossimità della Marina.

**CONSIDERATO** che per il controllo quali-quantitativo delle acque sotterranee il proponente riporta i principali parametri analizzati durante le due ultime campagne di monitoraggio, eseguite rispettivamente in data 28/04/2015 e 03/11/2015 rilevati dalla stazione di misura ARPAL più vicina all'area di intervento (stazione piezometrica denominata SPMYYY - F. MAGRA) posta in adiacenza all'area di proprietà della Marina Azzurra Yachting;

**CONSIDERATO** che al fine di simulare gli effetti sull'acquifero della realizzazione del progetto è stato utilizzato un modello tridimensionale i cui effetti consentono di affermare che:

- il modello non prevede modifiche sostanziali alla circolazione delle acque se non nelle immediate vicinanze dell'opera stessa;
  - le differenze di litologia tra l'area lungo il fiume e l'entroterra rafforzano quanto previsto dal modello;
- e di asserire che nell'entroterra non ci saranno differenze tra le condizioni ante operam e quelle post operam.

**VALUTATO** che in merito all'eventuale salinizzazione della falda e all'intrusione del cuneo salino l'Autorità di Bacino nel suo parere cita sul punto l'istruttoria di ARPAL la quale considera "... che le operazioni di scavo potranno esporre all'intrusione idrica una porzione di territorio attualmente protetta dalla presenza di uno strato terrigeno-sabbioso, si ipotizza un'espansione verso terra dell'area già attualmente soggetta all'intrusione salina" e che "... La previsione ha come impatto il conseguente aumento del cuneo salino";

**VALUTATA** la necessità di una più attenta verifica di tali aspetti tecnici e la redazione di un modello idrogeologico avanzato che dimostri concretamente come le misure progettuali adottate permettono il non incremento del cuneo salino;

**CONSIDERATO** che nell'ambito della richiesta di integrazioni del MATTM che riporta "...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" e stato fornito l'elaborato la "Relazione integrativa sulle modalità di scavo e relativi impatti ambientali";

**CONSIDERATO** che:

- le modalità di scavo previste consistono nella soluzione tradizionale sempre eseguibile ed una soluzione tecnologicamente più avanzata per il terreno da asportare sotto al livello di falda che, in caso di difficoltà a procedere con i metodi tradizionali consente, mediante l'uso di un sistema di aspirazione dei materiali con fluido a circuito chiuso, anche la vagliatura e la disidratazione meccanica del materiale;
- per tutte le modalità di scavo si prevede la realizzazione di un ulteriore tratto in palancole in corrispondenza dell'imboccatura di progetto per consentire durante la fase di cantiere un ulteriore elemento di disconnessione idraulica a maggior tutela del corso d'acqua;

**CONSIDERATO** che:

- con la realizzazione della darsena ed in assenza di pompe per il ricircolo, il campo di moto interno alla darsena viene parzialmente influenzato dalle forzanti esterne solo in occasione di eventi di piena e di mareggiata, inducendo velocità all'interno del bacino comunque molto basse;

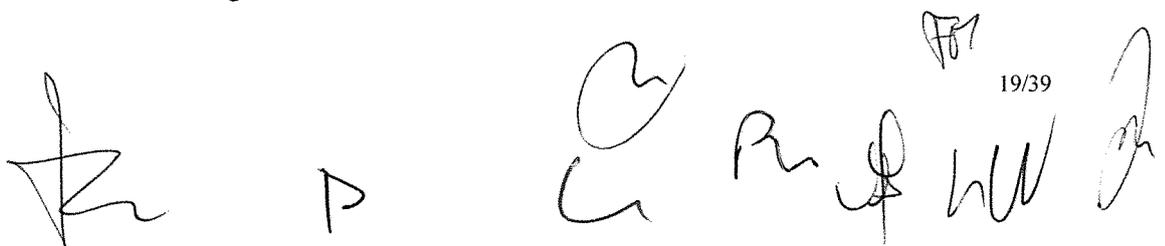
**CONSIDERATO** che il Proponente ha analizzato le potenziali interferenze determinate dalle operazioni di scavo con l'ambiente con particolare riferimento all'atmosfera, rifiuti, consumo di energia elettrica, suolo e sottosuolo e acque, rumore, vegetazione, flora e fauna;

**CONSIDERATO e VALUTATO** in particolare che le soluzioni proposte prevedono un sistema di trattamento delle acque rilasciate dai cumuli di scavo della darsena; L'acqua rilasciata dai cumuli viene raccolta da canalette e convogliata all'interno di una vasca di prima sedimentazione e poi convogliata in un impianto di trattamento costituito da una sedimentazione e da una disoleazione. Per quanto riguarda la seconda soluzione da applicarsi solo in condizioni particolare alla parte più profonda dello scavo l'attività prevista dal progetto è svolta tramite la rimozione del materiale per mezzo di un sistema a circuito chiuso che realizza l'asportazione, la vagliatura e la disidratazione meccanica del materiale. Tale metodologia garantisce selettività, precisione di posizionamento e prelievo, consente l'annullamento delle perdite di materiale durante la fase di prelievo e limita la movimentazione dei sedimenti e del fluido di ricircolo, che avvengono sempre in circuito chiuso;

#### Vegetazione, flora e fauna e Valutazione di incidenza ambientale

**CONSIDERATO** che sul territorio dell'area vasta più direttamente circostante il sito di progetto risultano presenti i seguenti 5 SIC:

- IT1343502 SIC Parco della Magra – Vara;
- IT1344422 SIC Brina e Nuda di Ponzano;
- IT1345101 SIC Piana del Magra;
- IT1345109 SIC Montemarcello;
- IT1345114 SIC Costa di Maralunga;



19/39

**CONSIDERATO** che l'analisi dello stato di conservazione, finalizzata alla caratterizzazione del "momento zero", viene effettuata esclusivamente per tali aree, ad esclusione del SIC IT1344422 (Brina e Nuda di Ponzano), la cui collocazione rispetto all'ecosistema direzionale di riferimento (a monte dell'area di intervento), il contesto geografico (versanti collinari e montani, reticolo idrografico funzionalmente afferente al bacino della Magra ma profondamente diverso rispetto alle caratteristiche dei torrenti in piana alluvionale) e, soprattutto, la notevole distanza (oltre 12Km) rispetto al sito di intervento non ne giustificano oggettivamente l'analisi in dettaglio;

**CONSIDERATO** che l'area in esame risulta all'interno del perimetro del SIC IT1343502 (Parco della Magra-Vara) ed è contermina al SIC IT1345101 (Piana del Magra). La linea di demarcazione fra le due aree coincide con la sede stradale della SP432, importante asse viario che costituisce localmente barriera fisica e relazionale fra i diversi ambiti naturali protetti.

Le altre aree di interesse sopraindicate risultano relativamente più distanti;

**CONSIDERATO** che, ad eccezione del SIC IT1344422 (Brina e Nuda di Ponzano), per quanto riguarda le specifiche ambientali e floristiche degli altri siti d'interesse:

- IT1343502 SIC Parco della Magra – Vara: Il sito in esame comprende la piana alluvionale di origine quaternaria del Vara e della Magra; vi sono depositi fluviali sabbioso-ciottolosi e depositi palustri limoso-sabbiosi. Sono presenti anche arenarie compatte in banchi e strati; nella parte alta sono presenti numerosi rii e torrenti. Il sito si identifica per massima parte con il Parco Fluviale della Magra ora confluito nel Parco Naturale Regionale del "Magra e Montemarcello".  
In accordo con quanto riportato nella scheda Natura2000 del Formulario Standard, questo sito comprende l'unico corso d'acqua di discreta portata e con tratto fluviale non torrentizio, che mantiene, a livello regionale, buone caratteristiche di naturalità. Alcune presenze floro-faunistiche risultano importanti per la localizzazione di margini d'areale e per la rarità a livello regionale. Gli habitat acquatici e l'intero territorio costituiscono un'importante area (la più rilevante per la Liguria) di sosta e di transito per i migratori. Il sito riveste anche un'importanza notevolissima per la conservazione di numerose specie di anfibi. Il sito ospita, oltre a specie ed habitat prioritari della direttiva 92/43 CEE, un altissimo numero di taxa protetti ai sensi di direttive/convenzioni internazionali, numerosi endemiti di particolare rilevanza e varie specie di interesse nazionale/regionale. Nel sito trovasi anche *Hydroscapha gyridoides*, specie ad areale fortemente disgiunto, indicatrice di qualità ambientale proposta dalla Regione Liguria per l'inserimento nell'allegato II della 92/43 CEE.
- IT1345101 SIC Piana del Magra: Il sito in esame costituisce la parte terminale della pianura alluvionale del Fiume Magra. Si tratta di un'area pianeggiante, caratterizzata da piccoli invasi artificiali e zone umide di rilevanza geomorfologica; sono presenti depositi fluviali e palustri limoso-sabbiosi. Per una parte del sito è in corso la trattativa per l'inclusione nel contiguo Parco Naturale Regionale della "Magra e Montemarcello" (sic). Il sito ospita specie ed habitat prioritari per la 92/43/CEE, vari taxa protetti ai sensi di direttive/convenzioni internazionali ed endemiti di particolare rilevanza. Sono presenti infine le seguenti specie proposte dalla Regione Liguria (a causa del loro interesse biogeografico, per la loro rarità o perché indicatrici di qualità ambientale) per l'inserimento nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE: *Gyrinus suffriani*; *Hydroscapha gyridoides*; *Ludwigia palustris*. Si segnala infine *Hyla italica* (ex *Hyla arborea*), specie presente in Liguria in due sole stazioni isolate, e in via di rarefazione nel resto d'Italia;
- IT1345109 SIC Montemarcello: il sito riveste notevole importanza in virtù del netto contrasto vegetazionale tra i versanti rivolti al mare (tipicamente mediterranei) e quelli rivolti alla Valle del Magra (più freschi) ed il contrasto tra aspetti di elevata naturalità e aree agricole (uliveti), importante paesaggisticamente che per il mantenimento della biodiversità. Diverse specie vegetali si trovano presso il limite NE della loro distribuzione o in stazioni insolitamente vicino al mare. La contiguità con un sito a carattere fluviale e la morfologia di promontorio proteso sul mare aumenta notevolmente la ricchezza dell'ornitofauna. Il sito ospita specie ed habitat prioritari, numerosi taxa protetti ai sensi di direttive/convenzioni internazionali e numerosi endemismi di rilievo. Sono presenti infine le seguenti specie proposte dalla Regione Liguria (a causa del loro interesse biogeografico, per la loro rarità o

perchè indicatrici di qualità ambientale) per l'inserimento nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE: *Parabathyscia brigantii* e *Globulariaincanescens*;

- IT1345114 SIC Costa di Maralunga: il sito si compone principalmente di boscaglie costiere a prevalenza di *Quercus ilex*, in buon stato di conservazione, e rupi costiere difficilmente accessibili e relativamente poco disturbate, di notevole interesse paesaggistico. Il sito ospita habitat prioritari e vari taxa protetti ai sensi di direttive/convenzioni internazionali;

**CONSIDERATO** che:

- al fine di poter valutare compiutamente l'eventuale impatto è stato svolto una campagna di monitoraggio nei mesi di maggio e luglio 2016;
- in relazione agli impatti previsti sulle componenti naturalistiche in esame:
  - o Componente biologica – fauna: la fauna attualmente presente nel sito non presenta particolare valore conservazionistico. Relativamente alle specie di rilievo conservazionistico segnalate nei SIC e potenzialmente presenti in area di intervento (principalmente avifauna migratrice legata ad ambienti umidi), si rappresenta come gli habitat documentabili in situ non presentino i requisiti di funzionalità ecologica tali da consentirne l'utilizzo (in particolar modo la nidificazione) da parte di dette specie; lo stesso vale per le aree contermini alla stessa, il cui valore naturalistico è inoltre sensibilmente peggiore di quello dell'area di studio. L'eventuale disturbo arrecato alla componente faunistica in oggetto durante la fase di realizzazione dei lavori non sembra avere per bersaglio alcuna delle specie sensibili segnalate. Per quanto riguarda le restanti componenti, si rappresenta come la creazione del nuovo bacino non vada a peggiorare lo stato ecologico dell'area rispetto alla condizione attuale;
  - o Componente biologica – flora: la vegetazione attualmente presente in area d'intervento, compresa quella per cui è prevista la rimozione, appare costituita per lo più da specie di impianto artificiale, messe a dimora per finalità ornamentali. Non risultano presenti esemplari monumentali od altrimenti meritevoli di particolari misure di tutela. Relativamente alla vegetazione spontanea presente nel sito, essa è costituita prevalentemente da specie ruderali od opportuniste, in alcuni casi caratterizzate da azione banalizzatrice nei confronti dei popolamenti in cui sono inserite. Non si rilevano le specie caratterizzanti gli habitat di pregio segnalati come presenti all'interno del SIC di riferimento;
  - o Componente abiotica: relativamente a tale componente, il rischio maggiore è quello rappresentato dall'ingressione del cuneo salino e la conseguente salinizzazione della falda. Tuttavia, studi pregressi (in allegato al presente documento) attestano come tale fenomeno abbia una limitata estensione per l'area in oggetto, che peraltro ricade all'interno della fascia in cui il cuneo salino è normalmente presente e documentato. Pertanto, non si ritiene che la realizzazione del bacino in progetto vada ad alterare significativamente lo stato dell'area rispetto alle condizioni esistenti;
- l'analisi riportata nell'allegata VINCA mostra come non siano attese incidenze di tipo significativo o sensibile a carico degli ambienti di pregio segnalati per i SIC contermini all'area oggetto dell'opera; ciò è dovuto principalmente all'antropizzazione dell'area che ha determinato la scomparsa degli stessi, nonché alla mancanza di corridoi ecologici attivi per l'area in questione;
- infatti, lo studio e valutazione di incidenza ambientale conclude che:
  - o l'intervento non è direttamente correlato alla conservazione delle zone protette SICZPS;
  - o si tratta di un intervento che non altera sostanzialmente nessuna delle aree ricomprese all'interno di dette zone;
  - o il disturbo derivante dalla fase di cantiere e da quella di esercizio può considerarsi trascurabile;
- considerata l'incidenza trascurabile del progetto sulle aree di valenza naturalistica potenzialmente interferite, non sono previste opere di mitigazione o compensazione ambientale; tuttavia il progetto prevede, a titolo di compensazione ambientale, la realizzazione di opere a verde, segnatamente riferite ad alcune depressioni umide a monte del camminamento di accesso alla darsena ed un'area allestita a bird garden;
- tali opere contribuiscono al ripristino di ambienti naturali non più esistenti nell'area, aumentando inoltre la fruibilità faunistica dell'area;



**CONSIDERATO** che nel dettaglio, sono previsti i seguenti interventi a verde:

- Area depressa "Bird Garden";
- Zone umide a monte del camminamento;

**CONSIDERATO** che gli interventi elencati presentano le seguenti caratteristiche dal punto di vista floristico-vegetazionale e faunistico:

- Area depressa (*bird garden*): l'ampiezza e la profondità della depressione artificiale realizzata nell'area in questione consente l'impianto di una porzione a *Phragmites australis*, accompagnata da alti carici e ciperacee (alcune già presenti nell'area).
- Zone umide a monte del camminamento: le depressioni progettate, pur mantenendo ampiezza e profondità limitata, nonché un marcato sviluppo lineare, vanno comunque a costituire ambienti umidi permanenti, caratterizzati da scarso idrodinamismo e presenza di fasce compatte di vegetazione igrofila, data dagli impianti ad alti carici e ciperacee;

**CONSIDERATO** che l'intervento Area depressa (*bird garden*) consente di ottenere i seguenti risultati dal punto di vista naturalistico:

- Ricostruzione dell'ambiente del fragmiteto; tale ambiente, benché segnalato in passato, non risulta più presente nell'area in esame: la stessa specie strutturante *Ph. australis* risulta limitata a pochi esemplari sparsi, oltretutto collocati in aree distanti dalle zone umide esistenti (sponda del Magra) e spesso sottoposte a sfalcio (cfr. i rilievi condotti nell'ambito dei sopralluoghi florofaunistici). L'impianto in oggetto permetterebbe la successiva evoluzione del popolamento in forme sintassonomiche proprie del *Phragmition* (cod. Corine 53.1: Vegetazione dei canneti e di specie simili). La ricostruzione di tale ambiente, caratteristico delle aree umide *ma al momento scomparso dall'area di studio*, e non ripristinabile naturalmente, costituisce *per se* un valore aggiunto agli interventi previsti: tale valore appare inoltre aumentato dalla prossimità al contesto protetto rappresentato dal vicino SIC;
- Creazione di nicchie idonee all'avifauna: l'avifauna locale, a causa della relativa prossimità al sistema delle aree protette del vicino Parco, comprende numerosi elementi di pregio conservazionistico, in particolare specie legate ad ambienti umidi. Nell'ottica di favorire al meglio la conservazione di tali elementi, il mantenimento od il ripristino di aree naturaliformi, anche a scala piccola o medio-piccola (micro-tessere di habitat) risulta essere un elemento chiave, come già riconosciuto dagli Enti preposti al monitoraggio di tali componenti. L'ambiente in esame (fragmiteto), in virtù della relativa densità della massa vegetale, della struttura tridimensionale del popolamento e della presenza di diverse nicchie trofiche legate all'ambiente umido, può venire impiegato come area di foraggiamento e/o di nidificazione da diverse specie avifaunistiche legate a tali contesti, al momento assenti dal sito di indagine; può inoltre favorire la permanenza di quelle già presenti nell'area (cfr. i rilievi condotti nell'ambito dei sopralluoghi florofaunistici di cui alla relativa sezione). Ad oggi, l'area in esame presenta una notevole carenza di nicchie trofiche, nessuna delle quali è legata ad ambienti umidi; le possibilità di nidificazione appaiono anch'esse scarse, limitate alle specie più plastiche ed adattabili (es. turdidi ecolumbidi sinantropi). La presenza di una micro-tessera di questo tipo può inoltre favorire il ripristino della rete ecologica locale, fungendo da *step* di collegamento fra *core areas*, rappresentate dalle contermini aree protette.

**CONSIDERATO** che l'intervento Zone Umide a monte del camminamento presenta le seguenti potenzialità dal punto di vista naturalistico:

- Ricostruzione della fitoassociazione ad alti carici; tale ambiente, benché tipico delle zone umide e segnalato a livello regionale, non risulta ad oggi presente nel sito. Si tratta di una formazione naturale di notevole pregio naturalistico, soprattutto in virtù della presenza di idrofite ed elofite particolarmente caratterizzanti dal punto di vista sintassonomico (*Magnocaricion elatae*), la cui presenza assume maggior valore considerando la vicinanza dell'area a contesti protetti. Al momento l'area di studio non presenta ambienti di questo tipo: non esistono aree umide permanenti, né popolazioni strutturate riconducibili alla sintassonomia in oggetto; i carici e le ciperacee presenti attualmente sono localizzate

presso l'area depressa del Casone, e sono rappresentate da sporadici cespugli isolati, scarsamente sviluppati e oggetto di sfalcio periodico

- Creazione di nicchie idonee all'erpetofauna: l'erpetofauna del Parco comprende diverse specie di pregio conservazionistico, in particolare anfibi. Tali specie sono legati alle aree umide prevalentemente per la riproduzione; le condizioni dell'alveo e del basso tratto della Magra non sono idonee a tale scopo, prevalentemente per l'assenza di vegetazione riparia strutturata, l'eccessivo idrodinamismo e le caratteristiche fisico chimiche dell'acqua (in particolare l'eccessiva salinità e le grandi quantità di sedimento trasportato). Viceversa, tali anfibi utilizzano spesso aree allagate, anche non permanenti e/o di piccole dimensioni, quali pozze, stagni, abbeveratoi. In tal senso, la realizzazione delle zone umide in progetto va a costituire un ambiente allagato permanente, avente le caratteristiche idonee alla riproduzione di gran parte delle specie di pregio presenti nei pressi dell'area (es. genn. *Bufo*, *Bufo*, *Hyla*, *Pelophylax*, *Rana*). Il successo di un simile intervento appare estremamente probabile: si rappresenta come già la canaletta artificiale ed il bio-lago attualmente presenti nell'area (e non assimilabili ad interventi naturalistici) siano sporadicamente utilizzati come siti di riproduzione da alcuni anfibi (cfr. i rilievi condotti in primavera ed estate, corrente anno). La creazione di aree specificamente deputate a tale funzione rappresenta pertanto un deciso miglioramento rispetto alle condizioni attuali;

**CONSIDERATO** che gli interventi in progetto presentano le seguenti caratteristiche:

- ricostruzione di habitat naturali propri del territorio e/o già segnalati in passato, attualmente non più presenti nell'area in esame;
- miglioramento delle condizioni di idoneità faunistica dell'area, in particolare per la componente dell'avifauna e dell'erpetofauna anfibia;

**CONSIDERATO** che nell'ambito della richiesta di integrazioni è stato richiesto "...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";

**PRESO ATTO CHE** in risposta è stato redatto dal Proponente un ulteriore documento denominato "Misure di conservazione area ZSC, denominata "Parco della Magra - Vara" cod. IT1343502 - Miglioramento e ripristino degli habitat dell'area" che integra lo studio di incidenza;

**CONSIDERATO** che l'intervento di progetto ricade, come noto, nella Zona Speciale di Conservazione "Parco della Magra-Vara", nonché all'interno dell'Area Protetta "Parco Naturale Regionale di Montemarcello-Magra-Vara"; in particolare, risultando la ZSC "Parco della Magra-Vara" cod. IT1343502 inquadrata nell'Elenco dei siti della regione biogeografica mediterranea della Liguria, per essa valgono le Misure di Conservazione di cui alla citata D.G.R. 4 luglio 2017 n. 537; relativamente al SIC-ZPS di interesse ("Parco della Magra-Vara" cod. IT1343502) la delibera riporta le misure che dovranno essere adottate da parte dell'Ente Gestore al fine di garantire il ripristino, il miglioramento, il mantenimento o la conservazione dei 18 habitat di interesse comunitari riconosciuti come presenti all'interno dell'intera superficie del SIC-ZPS, conformemente a quanto riportato nel relativo Formulario Standard Natura 2000;

**CONSIDERATO** che relativamente ad alcuni degli habitat individuati, ovvero 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 Salix e Populus alba" (Miglioramento) e 6220 "Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea" (Mantenimento) il Proponente riporta una sintetica descrizione e la loro contestualizzazione rispetto alla specifica area di intervento;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il progetto prevede alcune azioni di mitigazione e compensazione, consistenti nella creazione di zone umide a monte del camminamento e dell'area depressa, aventi caratteristiche floristico-vegetazionali e faunistiche che potranno essere dettagliate in sede di progettazione esecutiva;

**CONSIDERATO** che nella documentazione integrativa volontaria “Nota SIC”, acquisita al prot.n.DVA/9510 del 12/04/2019, il Proponente specifica che il termine “compensazione ambientale” indicato all’interno dello Studio di Impatto Ambientale e nella documentazione integrativa predisposta in relazione agli aspetti ecologici e naturalistici identifica interventi volti a bilanciare gli impatti (e non incidenze nel senso dettato dalla direttiva Habitat) negativi generati dal progetto. In tal senso, il termine “compensazione” di cui sopra non corrisponde a quello recato dall’articolo 6, paragrafo 4, della direttiva Habitat;

**VALUTATO** che gli approfondimenti compiuti dal proponente non risultano sufficienti ai fini del miglioramento e del ripristino ambientale dell’area SIC; in particolare, le compensazioni ambientali previste in progetto si ritengono insufficienti in quanto interessano un’area di circa 2.000 mq a fronte di una sottrazione di area SIC di circa 20.000 mq (in particolare incidono le previsioni di abbattimento di un numero importante di *Pinus pinea* di età adulta la cui chioma ha un’impronta a terra di oltre 2.000 mq e la realizzazione della darsena di circa 14.000 mq);

**VALUTATO** che le compensazioni ambientali previste in progetto dovrebbero, quantomeno, estendersi su una superficie pari all’area sottratta al SIC ai fini della creazione di ambienti tipici dell’area e che il mero spostamento delle barche dalla zona di non navigabilità del fiume alla nuova darsena di per sé non può costituire compensazione ambientale;

### Rumore

**CONSIDERATO** che:

- in allegato allo SIA è riportata la relazione previsionale di impatto acustico;
- in relazione alla tipologia di imbarcazioni ed alla localizzazione degli ormeggi si è valutato come non significativa l’emissione sonore dalle imbarcazioni per lo stato del clima acustico nell’area in oggetto;
- le valutazioni previsionali sono state quantificate individuando come principale sorgente emissiva dall’attività della Marina Azzurra Yachting quella del traffico indotto da e per la darsena.
- le sorgenti di rumore che potenzialmente possono determinare un impatto sul clima acustico ante-operam sono legati al traffico di autoveicoli interno all’area della darsena, al movimentazione delle autovetture all’interno delle aree di parcheggio previste in progetto ed al Manouvring e Hotelling delle imbarcazioni all’interno della darsena;
- per la caratterizzazione della rumorosità contingente nell’area di studio è stata svolta una campagna di monitoraggio acustico;
- l’area oggetto della presente relazione è classificata come area destinata ad uso prevalentemente residenziale, in CLASSE II, ed i relativi limiti previsti sono:

	Diurno	Notturmo
Limiti assoluti di immissione	55 dB(A)	45 dB(A)
Limiti assoluti di emissione	50 dB(A)	40 B(A)

- il traffico indotto previsto è stimato considerando il flusso massimo, che coinciderà con il fine settimana ed ipotizzato uno scenario di massimo impatto che prevede la contemporanea presenza delle emissioni dei motori delle imbarcazioni in sosta nei punti di ormeggio più vicini ai recettori individuati;
- i risultati della simulazione svolta con il software di 3D Noise Mapping CADNA dimostrano il rispetto per tutti i punti recettori dei limiti di emissione; sono riportati inoltre i calcoli per la verifica del criterio differenziale per i recettori identificati nell’analisi e per i quali le sorgenti derivanti dall’attività in oggetto non hanno impatto acustico significativo;
- per quanto riguarda la fase di cantiere la previsione della pressione sonora sul recettore R1 in fase di cantiere è di 65,8 dB e questo rientra nei limiti di tutte le fasce orarie consentite alle attività rumorose; particolare attenzione dovrà essere fatta nella fascia oraria 8-9 e 12-15 e durante il sabato, poiché le

lavorazioni nelle zone più vicine al recettore R1 possono superare i limiti concessi (74,0 previsti contro 70 dB concessi - pressione sonora ipotizzando la distanza minima possibile tra il recettore e l'area di scavo). Le lavorazioni nelle aree più vicine ad R1 saranno dunque eseguibili in assenza di deroghe solo dal Lunedì al Venerdì dalle ore 9:00 alle ore 12:00 e dalle ore 15:00 alle ore 19:00, quando la pressione sonora sulla facciata di R1 può arrivare a 80 dB.

### Paesaggio

**CONSIDERATO** che nella Relazione Paesaggistica redatta ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005 allegata al progetto sono dettagliate le caratteristiche delle opere in progetto con il puntuale commento al loro inserimento paesistico;

**CONSIDERATO** che:

- per ognuno dei seguenti ambiti: darsena, aree a terra, area depressa - Bird garden, le zone umide di compensazione paesaggistica, percorsi pedonali di fruizione attiva trasversale e di sponda, il progetto ha individuato precisi aspetti realizzativi volti a rendere compatibile con la normativa di settore e le indicazioni dell'ente Parco in special modo oltre che fornire spunti di sostenibilità ambientale;
- il quadro dell'opera è sintetizzabile nelle elaborazioni di rendering e fotoinserimento 3D che è stato realizzato in fase di progettazione;
- il progetto risulta pertanto positivamente inserito nel contesto come dimostrato in sintesi dai fotoinserimenti realizzati;

**VALUTATO** infine che:

- per quanto riguarda il Quadro Ambientale lo Studio Impatto Ambientale, comprensivo delle successive integrazioni, esamina in modo esaustivo gli aspetti ambientali dell'intervento;
- il Proponente ha effettuato indagini finalizzate a fornire un quadro conoscitivo dello stato attuale sulle principali tematiche caratterizzanti le componenti ambientali;
- nel corso dell'istruttoria sono stati approfonditi gli aspetti relativi agli impatti sulle componenti ambientali, alle attività di cantiere ed alle misure di mitigazione e compensazione;

**CONSIDERATO** che nell'ambito delle integrazioni il Proponente ha chiarito 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).

Infatti, il Proponente afferma che:

- 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 n. 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). Per opportuna informazione, si riporta 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";
- la stessa Regione Liguria, Settore Demanio Idrico, 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";

4  IS LGR     25/39

ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

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

**CONSIDERATO** che nell'ambito delle integrazioni relativamente al benessere dell'Agenzia del Demanio competente per avere certezza giuridica della disponibilità dell'area da quanto chiarito dal Proponente emerge che la procedura amministrativa relativa alla concessione demaniale è attualmente in corso di rilascio da parte della Regione Liguria, Settore Difesa del Suolo.

Attualmente il mappale 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 subentrerà a tale Concessione.

L'Agenzia del Demanio ha dichiarato che non ha nessuna competenza e che il parere richiesto spetta esclusivamente alla Regione Liguria quale Ente Gestore dell'area suddetta appartenente oggi al Demanio Pubblico dello Stato – Ramo Idrico e quale Organo Idraulico tenentario dei poteri decisori in materia.

La Regione Liguria ha chiarito inoltre che *“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 precondizione per il proseguimento dell'iter di approvazione dello SUA e del progetto definitivo”*. La Regione Liguria specifica che 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). Sul tema delle darsene scavate in proprietà privata non esiste una specifica norma direttamente applicabile. L'orientamento della giurisprudenza in casi simili è quello di mantenere al privato la proprietà della darsena. Si tratta di decisioni di competenza dello Stato, regolato da specifiche leggi e regolamenti.

**VALUTATE** le osservazioni pervenute e le controdeduzioni del proponente;

**VALUTATI** i pareri degli Enti territoriali competenti;

***Comune di Ameglia, nota prot.n.17723 del 13/10/2018***

Con la nota citata il Comune di Ameglia trasmette il parere di competenza *“Parere Istruttorio di compatibilità e coerenza urbanistica”* con il quale si Ritiene e si Comunica:

- ✓ *“che il Progetto Definitivo a livello urbanistico è coerente e compatibile con la normativa comunale e sovracomunale nonché con la normativa del Piano di Parco;*
- ✓ *Che il progetto Definitivo a livello urbanistico è coerente e compatibile con le indicazioni emerse dall'istruttoria del Decreto di Assoggettabilità alla VAS;*
- ✓ *Che il Progetto Definitivo a livello urbanistico è coerente e compatibile con le linee operative indicate dal Protocollo d'Intesa sottoscritto dal Comune di Ameglia con Delibera di Giunta Comunale n..81/2013;*
- ✓ *Che il Progetto Definitivo è coerente e compatibile con il PTCP adottato con D.G.R. n.6292 del 30/12/1986 e con le relative norme di attuazione;*
- ✓ *Che il Progetto Definitivo è coerente e compatibile con gli altri vincoli presenti nell'area oggetto d'intervento;*
- ✓ *(...);*

*Pertanto, ai sensi dell'art.4 L.R. 24/1987, il presente SUA si ritiene approvato e viene trasmesso alla Regione per la formulazione di eventuali osservazioni in merito alla compatibilità dello stesso in rapporto al vigente Piano Paesistico Regionale (PTCP).*

*Inoltre, successivamente al rilascio del Decreto di Valutazione di impatto ambientale verrà convocata la conferenza di servizi in sede decisoria simultanea ai sensi dell'art.14 del D.lgs. 30 giugno 2016, n.127, per la chiusura del procedimenti e il contestuale rilascio del titolo edilizio”.*

***Parco di Montemarcello – Magra – Vara, nota prot.n.2256 del 11/10/2018***

Con tale nota l'Ente Parco esprime il seguente parere:

*“Ferme restando le valutazioni di Regione Liguria e del Ministero dell'Ambiente in relazione alla coerenza dell'intervento con le misure di conservazione di cui alla DGR 537/2017, tenuto conto di quanto sopra, si esprimono le seguenti osservazioni in merito alla VIA sul progetto “Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (SP)”, al fine del rispetto della normativa del Piano di Parco di cui alla DCR n.41/2001 e del Piano Guida per la Nautica approvato con DCE n.35 del 31/07/2008, che dovranno essere recepite nelle fasi successive di progettazione per il rilascio del nulla osta di competenza ai sensi della L.R.12/95:*

- a) E' necessario che l'attività sia certificata secondo uno dei sistemi di gestione ambientale UNI EN ISO o EMAS o che in alternativa alleggi al progetto un crono programma per l'ottenimento della certificazione che costituisca vincolo alla prosecuzione dell'attività stessa;*
- b) Il tratto di sponda fluviale da mantenere “stabilmente libero da ormeggi” deve essere pari ad almeno 140 m (11,44% della sponda del distretto) come precisato nella nota dell'Ente Parco prot.n.2328 del 23/09/2016;*
- c) Lungo la sponda fluviale, gli interventi di sistemazione previsti dovranno puntare alla ricostruzione dell'habitat 3280 interessando la sponda per tutta la sua lunghezza con una profondità variabile da 3 a 5 m;*
- d) L'area a verde che si intende realizzare dovrà ricomprendere la ricostruzione di un'area depressa rispetto alla quota attuale dell'estensione di almeno 1000 mq soggetta a naturali e periodici allagamenti con la realizzazione dell'ambiente del fragmiteto ed idonea ad ospitare le specie della fauna anfibia segnalate nello studio;*
- e) Per la realizzazione degli interventi non dovranno essere utilizzati miscugli vegetali di specie erbacee ma dovranno essere attuate opportune tecniche volte all'impiego delle specie spontanee relative all'habitat 6220;*
- f) Come stabilito dal Decreto del Dirigente della Regione Liguria n.268 del 28/01/2016, ai fini della realizzazione degli obiettivi del Piano di parco, è necessario che a fronte della ricollocazione effettiva di posti barca all'interno della darsena di nuova realizzazione, i soggetti competenti al rilascio delle concessioni demaniali provvedano a far sì che le corrispondenti concessioni presenti a monte del limite di Navigabilità siano conseguentemente ridotte”.*

Il proponente con le integrazioni volontarie fornisce un riscontro al parere del Parco. Molti aspetti delle problematiche rappresentate devono comunque essere affrontate e risolte con le autorità regionali competenti.

#### **Parco di Montemarcello – Magra – Vara, nota/integrazioni del 19/04/2019**

Con il proprio parere l'Ente Parco si esprime:

- Sulla coerenza con la normativa di piano – obiettivi generali e standard specifici: *“si ritiene che il progetto del tutto coerente e compatibile con gli obiettivi generali e con gli standard specifici previsti atteso che, il soggetto attuatore, ha provveduto alla formale individuazione progettuale delle aree spazi idonei a sostenere quota parte delle rilocalizzazioni previste dal Piano di gestione della Nautica per le attività poste sopra la linea di navigabilità impegnandosi a non utilizzare le stesse ad altri fini. In ogni caso prescrivendo che tale impegno dovrà essere formalizzato e sottoscritto dal proponente prima dell'autorizzazione di competenza comunale. Detta ricollocazione dovrà avvenire sotto il coordinamento degli Enti pubblici competenti (Comune – Ente Parco) in conformità e coerenza agli obblighi previsti dal Piano di Gestione della Nautica”;*
- Sulla coerenza con la normativa di piano – ambito ambientale – misure di conservazione ZSC IT1343502 Parco della Magra – Vara: *“si ritiene che: “Tali interventi naturalistici possono, quindi, considerarsi non solo compatibili e non in contrasto, ma certamente coerenti e conformi rispetto alle Misure di conservazione del Sito, volte proprio al miglioramento, mantenimento e/o conservazione degli habitat di interesse Comunitario.*

Dal punto di vista ambientale pertanto è possibile concludere che dalla Vinca emerge che:



ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

- i. Non sono rilevate incidenze negative per l'area protetta derivanti dall'opera in progetto;
- ii. L'impatto relativo alla sottrazione di Habitat in area SIC approfondito nella VInCa rileva che nessuno degli habitat citati risulti essere presente nell'area di intervento”.

“Il progetto in via definitiva risulta essere coerente (i) con le azioni di miglioramento previste ed indicate all'interno della VAS del Piano Guida della Nautica (ii) con le attività raccomandate all'interno delle misure di conservazione approvate con DGR 4 luglio 2017 n.537 e (iii) con la normativa ambientale relativa alla gestione delle aree ZCS (ex aree SIC)”.

#### ***Autorità di bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, nota prot.n.567 del 23/01/2019***

Nelle conclusioni si ritiene che il progetto “risulti sostanzialmente conforme alle indicazioni Nda del PAI, con la prescrizione relativa alla realizzazione di sole aree di sosta, anziché parcheggio, in quanto il sito in oggetto ricade all'interno della fascia di riassetto fluviale”.

In riscontro al parere dell'Autorità di Bacino, il Proponente ha fornito con nota acquisita con prot.n.5659/DVA del 05/03/2019 un contributo volontario allegando specifica convenzione commerciale sottoscritta con soggetto autorizzato al fine di gestire il servizio di parcheggio propriamente detto, servizi di trasferimento e servizi connessi.

Il Proponente rappresenta che in coerenza con la normativa dell'Ente Parco e dell'Autorità di Bacino ha provveduto a redigere il Progetto Definitivo secondo i parametri previsti e in particolare, in adempimento alle prescrizioni previste dal parere n. 1467 del 04.06.2014 rilasciato dall'Ente Parco in sede di Conferenza di Servizi referente del 05/06/2014, ha indicato negli elaborati di convenzione le aree a parcheggio – sosta e le aree verdi per una superficie maggiore o uguale a 1425 mq (successivamente rettificato pari a 1275 mq).

Per “aree a parcheggi – sosta” la società Marina Azzurra Yachting s.r.l evidenzia che non intende tecnicamente aree a parcheggi propriamente detti bensì aree di sosta a rotazione finalizzate all'esclusivo utilizzo dei posti barca per le esigenze della clientela nautica così come indicato all'art. 83 p.to 2) lett. i) delle NTA del Piano di Parco nonché all'art. 6.5.2. del Piano della Nautica.

In ottemperanza alle previsioni delle norme di attuazione dell'AdB del Magra il Proponente precisa che:

- le funzionalità delle aree di sosta sono esclusivamente e tassativamente connesse alle esigenze dell'attività nautica;
- non sono in alcun modo previste ed ammesse aree di parcheggio-sosta per utenti non connessi all'attività nautica e/o utenti non connessi all'Area di Sviluppo del Distretto di Trasformazione.

**PRESO ATTO** che la prescrizione dell'Autorità di Bacino si riferisce a tutte le aree parcheggio senza distinzioni di sorta.

#### ***Regione Liguria***

**VISTA** la nota prot.n.104010 del 03/04/2019, acquisita con prot.n.DVA/8553 del 03/04/2019, con la quale la Regione Liguria trasmette il contributo istruttorio con riferimento alla documentazione integrativa fornita dal proponente;

**PRESO ATTO** che la Regione Liguria fornisce indicazioni in merito agli:

- aspetti idraulici, demaniali e di sicurezza: in particolare, viene riportato che al riguardo all'uso delle terre e rocce da scavo provenienti dallo scavo della darsena in Fascia di Riassetto Fluviale, il settore Difesa Suolo rimarca che non deve comportare una diminuzione della capacità di laminazione dell'area golenale. Ricorda inoltre che l'attività ricede in area inondabile, ed essendo soggetta alle piene del fiume Magra, i proponente o aventi causa dovranno garantire la salvaguardia della pubblica e privata incolumità, anche per ragioni dipendenti dal regime idraulico del corso d'acqua. Per gli aspetti relativi alla coerenza con il PAI rinvia al parere della competente Autorità di Bacino;

- aspetti generali: in particolare la Regione riporta che “Un altro aspetto fondamentale è l’ottemperanza del progetto alla verifica di assoggettabilità di cui al Decreto del Dirigente 268 del 28.01.2016, allegato alla precedente nota n° prot. PG//2018/131926 del 7.05.2018, che richiama alla necessità di coerenza con il Piano del Parco in merito alla cosiddetta “ricollocazione”, in ottemperanza alla quale deve essere individuata (i) una porzione di dimensione adeguata dello specchio acqueo e (ii) create le condizioni, attraverso accordi di natura commerciale, per la sua occupazione concreta da parte di imbarcazioni attualmente collocate a monte del c.d. Limite di Navigabilità. (iii) A fronte della ricollocazione effettiva di posti barca, i soggetti competenti devono provvedere a far sì che le corrispondenti concessioni presenti a monte del Limite di navigabilità siano ridotte di un pari numero di posti barca”.
- put – piano utilizzo terre: in particolare, si riporta che ARPAL ritiene approvabile il previsto utilizzo di circa 6000 mc di terreno nello stesso sito di intervento in quanto l’area è caratterizzata da analoghi valori di fondo;
- biodiversità: in particolare si riporta la nota del settore Parchi e biodiversità della regione Liguria che peraltro concorda con il parere del Parco per quanto concerne la sistemazione della sponda fluviale mediante la ricostruzione dell’habitat, cod.3280 “Fiumi mediterranei a flusso permanente con il Paspalo – Agrostidion e con filari ripari di Salix e Populus alba”, la cui presenza risulta idonea per tale tratto spondale. Si riporta inoltre che l’area prativa, la zona umida e la fascia spondale nell’insieme dovrebbero creare una tessera naturale di dimensioni contenute, ma tali da poter svolgere funzioni di stepping stone, data la presenza all’intorno di molte altre attività nautiche e non, che rendono poco fruibile la zona dell’estuario da parte di specie animali e vegetali;

**VISTA** la nota prot.n.161428 del 31/05/2019, acquisita con prot.n.DVA/13854 del 31/05/2015; con la quale la Regione Liguria rettifica e integra la propria nota/contributo del 3 aprile 2019 e fa presente quanto segue:

“... il proponente fornisce copia della convenzione sottoscritta dalla Marina Azzurra Yachting Srl con la Levante Società Cooperativa Sociale arl, attualmente concessionaria a monte del limite di navigabilità, nella quale vengono messi a disposizione di quest’ultimo 11PE12 – 1650 mq. Si concorda con il parere positivo dell’Ente parco, di cui alla nota n.946 del 19/04/2019. Si rileva soltanto che il PE12 è una convenzione del Piano della nautica, che individua una determinata superficie standard; come correttamente evidenziato nell’allegata nota con gli accordi di tipo commerciale, in tale spazio potrebbe anche essere ospitate più di 11 imbarcazioni, se di lunghezza inferiore ai 12 m.

Si rimanda al coordinamento dell’Ente Parco e degli enti competenti l’effettiva corrispondente riduzione della concessione in capo al soggetto in questione a monte del limite di navigabilità.”

#### **Ministero per i Beni e le Attività Culturali**

**VISTO** il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali espresso con la nota prot.n.30710-P del 23/11/2018 ed acquisito con prot.n.DVA/26523 del 23/11/2018; con tale nota il Ministero comunica il proprio “parere favorevole all’intervento in oggetto con le seguenti prescrizioni:

- 1) Venga assicurata, ai sensi degli articoli 22 del D.Lgs. 42/2004 e 25 del D.Lgs.50/2016, l’assistenza archeologica in corso d’opera durante gli interventi che comportino movimenti di terra;
- 2) Le attività di assistenza di cui sopra vengano effettuate da professionisti in possesso di adeguata specializzazione restando intesa che nessun onore aggraverà sulla Soprintendenza stessa. Il rinvenimento di evidenze archeologiche potrà comportare varianti anche sostanziali alle opere in oggetto.
- 3) L’ottemperanza a tali prescrizioni è da effettuarsi nella fase corso d’opera; l’ente vigilante sarà la Soprintendenza di zona competente.(...).

Il presente parere è reso allo stato attuale della procedura a CDS ancora aperta e dunque suscettibile di eventuali modifiche. L’emissione del parere definitivo avverrà nell’ultima seduta della Conferenza dei Servizi”;

**VALUTATO** che relativamente alle osservazioni pervenute:

**Società Marinella S.p.A., nota del 07/04/2018**



ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

Osservazione 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.

Controdeduzioni del Proponente: il Proponente fa presente che nell'ottica dei movimenti terra necessari alla realizzazione della Marina, 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.

In merito, si ritiene che le previsioni progettuali dovranno essere comunque verificate sulla base di un modello numerico bidimensionale della piena con tempo di ritorno di 30 e 200 anni.

Osservazione 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;

Controdeduzioni del Proponente: il Proponente fa presente che 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).

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità regionali competenti

Osservazione 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;

Controdeduzioni del Proponente: il Proponente fa presente che 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). A tale fine 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 dal quale si evince che il dimensionamento del Marina 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, il Proponente precisa che, in adempimento alle richieste della Regione Liguria e dell'Ente Parco Montemarcello Magra, il progetto 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.

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità regionali competenti

ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

Osservazione 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 sottesi.

Controdeduzioni del Proponente: il Proponente riporta che 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 il Proponente 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).

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità regionali competenti.

Osservazione 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;

Controdeduzioni del Proponente: il Proponente fa presente in particolare che 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, il Proponente 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.

*ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)*

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.

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità competenti.

*Osservazione 6: Dall'esame del progetto non si evincono i posti riservati al libero transito dei natanti, secondo le quantità previste dalle norme di riferimento;*

*Controdeduzioni del Proponente:* Il Proponente rimandando al Piano di Utilizzo degli ormeggi – SP03 – Quadro progettuale, 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”. Il Proponente precisa inoltre che tale quota di transito deriva da una scelta di politica commerciale e non un vincolo normativo, in quanto il D.Lgs.n.229 del 03/11/2017 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 DPR n.509 del 02/12/1997, 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 D.L. n.133 del 02/09/2014, 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.

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità regionali competenti.

*Osservazione 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.*

*Controdeduzioni del Proponente:* Il Proponente chiarisce 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.

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità regionali competenti.

*Osservazione 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.*

*Controdeduzioni del Proponente:* Il Proponente chiarisce che 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)).

ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

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..

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità regionali competenti.

Osservazione 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;

Controdeduzioni del Proponente: Il Proponente chiarisce che detiene la piena disponibilità giuridica dei beni oggetto di intervento, di conseguenza la Società 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.

Il 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 il Proponente allega la 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).

Tale problematica deve essere affrontata con le autorità regionali competenti.

**Italia Nostra e Legambiente, nota del 04/05/2018**

Osservazione 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.

Controdeduzioni del Proponente: Il Proponente riporta che 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

L → L C R 33/39

ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

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.

Lo scavo non costituisce un vulnus nella sponda.

Anche l'imboccatura sarà realizzata mediante palancole infisse in modo da non indurre alcuna modifica della morfologia fluviale e quindi del flusso di corrente.

Il parere dell'Autorità di Bacino deve essere vincolante al riguardo. Inoltre dovrà essere redatto dal Proponente, e validato dalla stessa Autorità, un modello numerico della piena con tempo di ritorno a 30 e 200 anni.

#### Osservazione 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.*

Controdeduzioni del Proponente: Il Proponente chiarisce che il progetto 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 il proponente ritiene di poter 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.

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 si debbano verificare dei cedimenti che non si verificano sulla base dei calcoli strutturali condotti.

Il parere dell'Autorità di Bacino è al riguardo vincolante. Inoltre dovrà essere fatto dal Proponente e validato dalla stessa Autorità un modello numerico della piena con tempo di ritorno a 30 e 200 anni che dimostri il non incremento di rischio.

#### Osservazione 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.*

Controdeduzioni del Proponente: Il Proponente, ritenendo che, l'intervento suggerito appare coerente col quadro definito dalle Misure di Conservazione, rinvia per ogni ulteriore approfondimento al documento integrativo Allegato n. 7 – Misure di conservazione Area ZSC.

Le considerazioni del Proponente non si ritengono congrue. Infatti, viene materialmente scavata una parte di territorio del SIC senza la previsione di adeguate compensazioni da commisurare anche in funzione della quantità di territorio investito dal progetto.

**Osservazione 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 avvertenza verso questo progetto e i rischi evidenziati dalla relazione archeologica preventiva.

**Controdeduzioni del Proponente:** Il Proponente 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.n.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).

Le considerazioni del Proponente si ritengono congrue:

**In conclusione**

**CONSIDERATO** che l'iter di valutazione del procedimento è stato contrassegnato nel tempo da ripetuti contributi/integrazioni volontarie del Proponente e degli Organi Regionali coinvolti e che le ultime note pervenute al MATTM (con ulteriori valutazioni e considerazioni) sono del mese maggio 2019;

**PRESO ATTO** che dalla documentazione fornita dal Proponente si desume che la VAS del "Piano Guida della Nautica" evidenzia come la realizzazione di darsene lungo le sponde navigabili del Fiume Magra permetterebbe di togliere le imbarcazioni dall'area non navigabile a monte del limite di non navigabilità, che fa parte anch'essa del SIC e costituisce un importante luogo di sosta per l'avifauna migratoria oltre che avere un alto valore ambientale;

**VALUTATO** che la "Convenzione per la ricollocazione dei posti barca presso l'area del progetto Marina Azzurra Yachting", allegata alla documentazione del Proponente, non dà certezza definitiva dello spostamento delle imbarcazioni e quindi certezza del ripristino ambientale dell'area posta a monte del limite di non navigabilità;

**VALUTATO** che il parere della Regione Liguria del 3 Aprile 2019 contiene alcune segnalazioni del settore Difesa del Suolo SP che evidenziano come il Progetto del Proponente "... non debba comportare una diminuzione della capacità di laminazione dell'area golenale", fatto che può essere ottemperato sia tramite la non variazione delle quote topografiche attuali – cosa appunto non possibile visto che il Progetto prevede anche la realizzazione di terrapieni per la viabilità – sia tramite la realizzazione di un modello numerico della piena, con tempo di ritorno di almeno 30 e 200 anni, del Fiume Magra dove vengano paragonati e valutati a questo specifico fine, tra altro, proprio gli aspetti planimetrici attuali e di progetto. Tale modello, non presente nella documentazione del SIA, deve essere concordato e validato dall'Autorità di Bacino territorialmente competente;

**VALUTATO** che l'ambito territoriale del progetto ricade nella vulnerabilità degli acquiferi "Classe E - Zona di protezione delle risorse idriche in situazioni litologiche ad alta permeabilità" - *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di La Spezia (PTC)* approvato, con Deliberazione del Consiglio provinciale n.127 in data 12/07/2005; che tra le azioni del Piano prioritaria è "l'azione di prevenzione operata attraverso attività di protezione delle fonti attualmente disponibili", tenendo nella debita considerazione le strettissime correlazioni fra acque superficiali e sotterranee;

ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

**PRESO ATTO** che in merito all'eventuale salinizzazione della falda e all'intrusione del cuneo salino l'Autorità di Bacino nel suo parere del 23 gennaio 2019 cita sul punto l'istruttoria di ARPAL la quale considera "... che le operazioni di scavo potranno esporre all'intrusione idrica una porzione di territorio attualmente protetta dalla presenza di uno strato terrigeno-sabbioso, si ipotizza un'espansione verso terra dell'area già attualmente soggetta all'intrusione salina" e che "... La previsione ha come impatto il conseguente aumento del cuneo salino";

**VALUTATA** la necessità di una più attenta verifica di tali aspetti tecnici e la redazione di un modello idrogeologico avanzato che dimostri concretamente come le misure progettuali adottate permettono il non incremento del cuneo salino;

**CONSIDERATI** gli approfondimenti per gli interventi di progetto ai fini del miglioramento e del ripristino ambientale dell'area SIC come non sufficienti in quanto le concrete compensazioni ambientali previste in progetto interessano un'area di circa 2.000 mq a fronte di una sottrazione di area SIC di circa 20.000 mq (in particolare incidono le previsioni di abbattimento di un numero importante di *Pinus pinea* di età adulta la cui chioma ha un'impronta a terra di oltre 2.000 mq e la realizzazione della darsena di circa 14.000 mq);

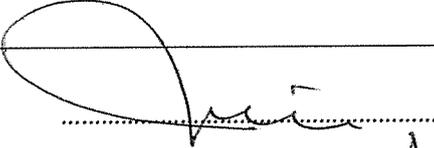
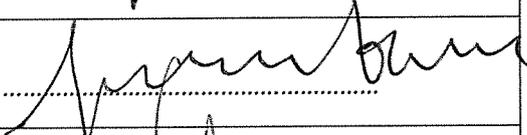
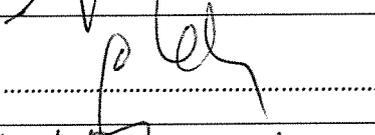
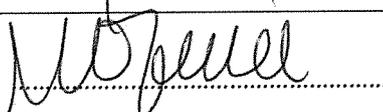
**VALUTATO** che le compensazioni ambientali previste in progetto dovrebbero, quantomeno, estendersi su una superficie pari all'area sottratta al SIC ai fini della creazione di ambienti tipici dell'area e che il mero spostamento delle barche dalla zona di non navigabilità del fiume alla nuova darsena di per sé non può costituire compensazione ambientale;

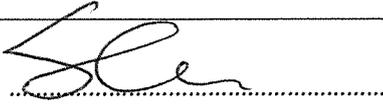
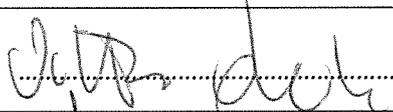
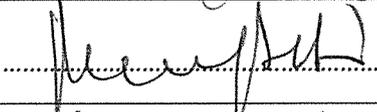
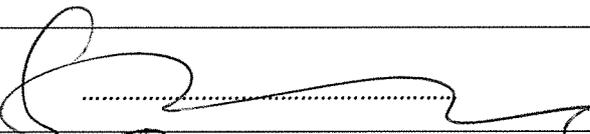
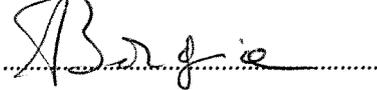
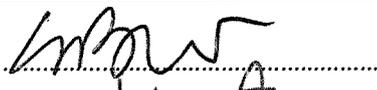
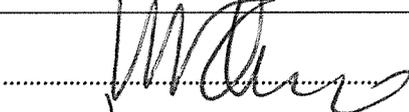
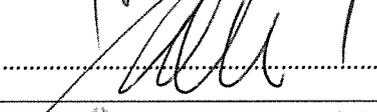
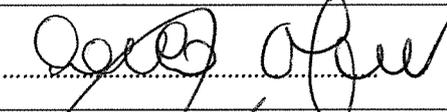
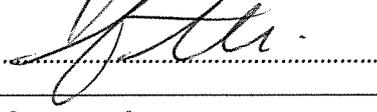
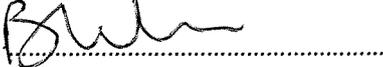
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

**La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**ESPRIME:**

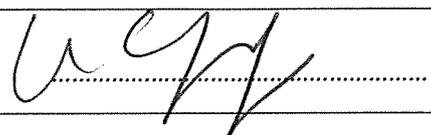
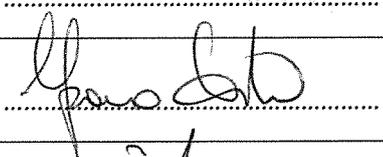
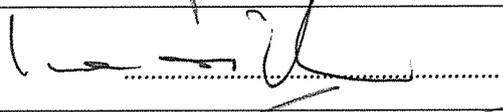
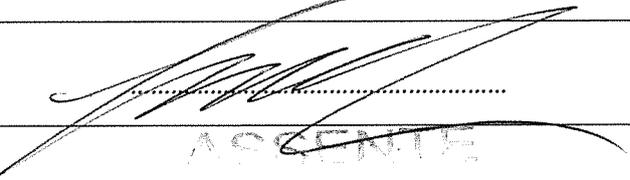
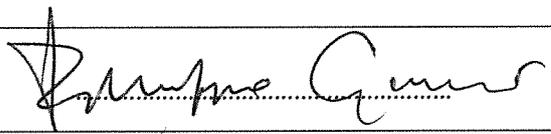
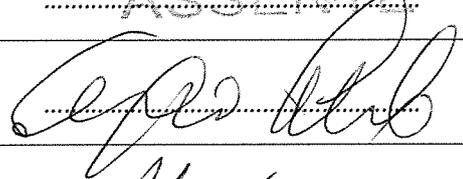
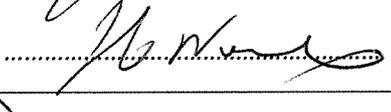
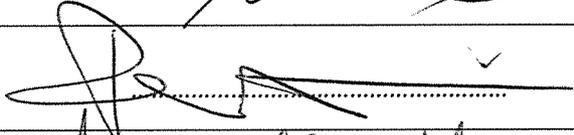
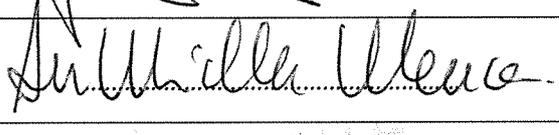
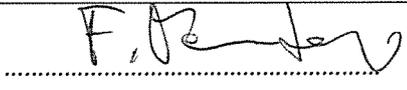
Parere negativo di compatibilità ambientale per il progetto "Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)".

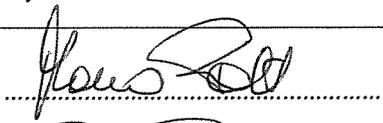
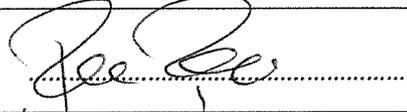
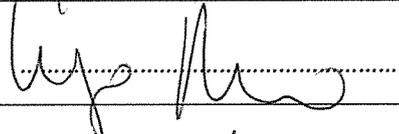
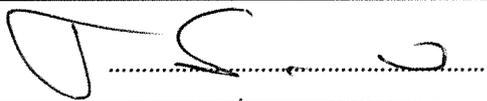
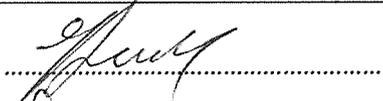
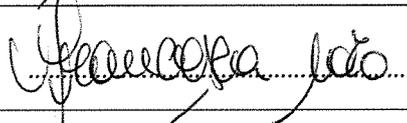
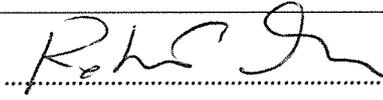
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	




ID\_VIP 3899 Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)

Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	/
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	

Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	ASSENTE
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	/
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	/
Ing. Roberto Viviani	
Ing. Nicola Poggi (Rappresentante Regionale Regione Liguria)	ASSENTE

G