

OSSERVAZIONI CORREDATE DA DOCUMENTI ESPLICATIVI DEL PROPONENTE AI SENSI DELL'ART. 10 BIS LEGGE 241/1990

Sommario

1	Premessa	2
2	Individuazione dei motivi ostativi indicati nel Parere CTVA n. 3056/2019 a supporto della negativa espressione di compatibilità ambientale del progetto	4
3	Disamina e controdeduzione rispetto ai motivi ostativi indicati dal Parere CTVA n. 3056/2019.....	6
3.1	Ricollocazione degli attuali posti barca collocati a monte del limite di non navigabilità del Fiume Magra	6
3.2	Tema idraulico legato alla necessità che il progetto non comporti una diminuzione della capacità di laminazione dell'area golenale	12
3.3	Tema idrogeologico riferito alla vulnerabilità degli acquiferi, alla possibile salinizzazione della falda e alla potenziale intrusione del cuneo salino	17
3.4	Inadeguatezza dimensionale (estensione) delle compensazioni ambientali previste in riferimento alla sottrazione di area SIC	24
4	Conclusioni.....	29
5	Allegati	31

1 Premessa

Con la presente memoria la Marina Azzurra Yachting s.r.l (di seguito anche **Marina Azzurra Yachting o MAY**), in qualità di Proponente del progetto di *Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp)* intende produrre, ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 bis L. 241/1990, *le osservazioni corredate da documenti* in merito alla comunicazione pervenuta in data 29.07.2019 dalla Direzione DVA del Ministero dell'Ambiente.

Attraverso la presentazione di quanto di seguito esposto, in particolare, MAY rileva significative lacune istruttorie e diffuse contraddizioni logico-deduttive che –ritiene– permeano l'intero Parere n. 3056/2019 espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica VIA-VAS (CTVA) che, pertanto, viene censurato, richiedendone la revisione da parte della CTVA alla luce degli elementi di chiarimento illustrati in questa sede.

Nel caso in esame il Proponente non agisce apportando, rispetto alla documentazione progettuale già agli atti del procedimento, nuove modifiche e/o integrazioni sostanziali di carattere progettuale o ambientale, volte al superamento degli elementi di criticità riscontrati dalla CTVA, bensì ritiene doveroso argomentare in merito a riscontrati vizi istruttori e ad assunzioni valutative che la CTVA esprime, nel proprio Parere, in assenza di adeguata motivazione.

Ciò in quanto si ha motivo di ritenere che, proprio in diretta conseguenza della sussistenza di detti difetti di istruttoria, il Parere in esame non possa ritenersi pienamente informato e motivato, tanto che lo stesso assurge, in assenza di oggettivi e declinati processi di connessione causa-effetto, a fattore di criticità ai fini di una positiva espressione di compatibilità ambientale elementi che -si dimostrerà- risultano palesemente estranei rispetto alle dirette competenze che il Proponente assume in questa specifica fase procedurale, ovvero già ampiamente argomentati e positivamente risolti all'interno della documentazione agli atti del procedimento, così come esplicitamente e puntualmente riscontrabile dalla completa lettura dei pareri espressi da parte delle altre Amministrazioni interessate intervenute al procedimento.

A dette Amministrazioni, infatti, viene unicamente attribuita –*ope legis*– la competenza su talune tematiche di carattere autorizzativo ed amministrativo, mentre è acclarato che alla CTVA compete la valutazione tecnica degli effetti ambientali ad essi correlati. Si tratta, peraltro, di temi e autorizzazioni che non rientrano fra quelli oggetto delle autorizzazioni che il Proponente ha inteso richiedere di acquisire nell'ambito del procedimento unico avviato ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 152/2006 e smi e che potranno, quindi, trovare l'opportuno completamento in successive fasi autorizzative.

Gli elementi posti alla base della negativa espressione di compatibilità ambientale da parte della CTVA risultano, inoltre, di carattere assolutamente coerente con la fisiologica formulazione di condizioni ambientali che, senza condizionare la valutazione di compatibilità ambientale, né rimandare a fasi successive valutazioni ambientali già effettivamente svolte in questa fase procedurale, vincolano l'efficacia della valutazione ambientale che, infatti, non si esaurisce *ex lege* all'emanazione del provvedimento VIA, ma che si conclude solo al completamento delle prescritte verifiche di ottemperanza.

È, infatti, ampiamente noto che la VIA “con prescrizioni” costituisce un giudizio integrato dall'indicazione preventiva degli elementi capaci proprio di superare le ragioni del possibile dissenso, in applicazione del principio di economicità dell'azione amministrativa e di collaborazione tra i soggetti del procedimento (Cons. St. VI, 23.2.2009, n. 1049; IV, 22.7.2005, n. 3917; IV, 3.5.2005, n. 2136; VI, 16.3.2005, n. 1102; VI, 5.1.2004, n. 1 e tante altre). In dottrina sono numerosi i testi (ad es. F. Fonderico, *La tutela dell'ambiente*, in S. Cassese, *Trattato di diritto amministrativo*, Milano, 2003, II, 2098), secondo cui le prescrizioni apposte a un'autorizzazione ambientale rientrano nell'ambito degli indici dai quali si evince la legittimità di un provvedimento.

Da ultimo, nel ricordare che il giudizio di compatibilità ambientale ha giustamente natura di provvedimento “*con cui viene esercitata una vera e propria funzione di indirizzo politico-amministrativo*” (Cons. St. Sez. IV, 10 febbraio 2017 n. 575, in motivazione, punto 4.1 a); nello stesso senso Cons. St. Sez.V, 9 aprile

2015 n. 1805; Cons. St. sez. V, 2 ottobre 2014 n. 4928; Cons. st. sez. IV, 1392/2017 cit.) che “*presenta al contempo profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa e istituzionale in relazione all'apprezzamento degli interessi pubblici e privati coinvolti, con conseguenti limiti al sindacato giurisdizionale sulla determinazione finale emessa*” (Cons. Stato Sez. V, n. 4928/2014 cit., in motivazione punto 7.1; nello stesso senso Cons. St. Sez. V, 27 marzo 2013 n. 1783), non si può congiuntamente non evidenziare il fatto che tutte le Amministrazioni locali e sovra-locali, titolari di interessi e di funzioni di indirizzo politico-amministrativo, intervenute al procedimento (Comune di Ameglia, Ente Parco di Montemarcello-Magra-Vara, Regione Liguria e Autorità di Bacino) hanno espresso il proprio parere favorevole o, al più, si sono astenute dal rilasciare un parere negativo.

Tutto ciò premesso, sulla base delle presenti osservazioni, si ritiene che gli elementi chiarificatori di cui alla presente documentazione consentano alla CTVA di poter procedere al riesame del precedente Parere n. 3056/2019 e di pervenire all'espressione di un positivo parere di compatibilità ambientale, condizionato al rispetto di condizioni ambientali inerenti gli aspetti ritenuti di preminente importanza ai fini del perfezionamento finale della positiva valutazione ambientale.

2 Individuazione dei motivi ostativi indicati nel Parere CTVA n. 3056/2019 a supporto della negativa espressione di compatibilità ambientale del progetto

Si riporta all'interno della presente sezione documentale la sintesi dei motivi ostativi adottati quali presupposti di fatto e di diritto che hanno determinato, nel loro, insieme l'espressione del parere negativo di compatibilità ambientale. Gli stessi, indicati nella sezione finale del Parere della CTVA (rif. pagg. 35-39), vengono di seguito presentati secondo l'organica articolazione in temi omogenei:

1) **Elemento di criticità: ricollocazione degli attuali posti barca collocati a monte del limite di non navigabilità del Fiume Magra**

Motivazione indicata dal Parere:

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 da certezza definitiva dello spostamento delle imbarcazioni e quindi certezza del ripristino ambientale dell'area posta a monte del limite di non navigabilità;

2) **Elemento di criticità: tema idraulico legato alla necessità che il progetto non comporti una diminuzione della capacità di laminazione dell'area golenale**

Motivazione indicata dal Parere:

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 vengono paragonati e valutati a questo specifico fine, tra l'altro, proprio gli aspetti planimetrici attuali e di progetto. Tale modello, non presente nella documentazione del SLA, deve essere concordato e validato dall'Autorità di Bacino territorialmente competente;

3) **Elemento di criticità: tema idrogeologico riferito alla vulnerabilità degli acquiferi, alla possibile salinizzazione della falda e alla potenziale intrusione del cuneo salino**

Motivazione indicata dal Parere:

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;

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;

4) Elemento di criticità: inadeguatezza dimensionale (estensione) delle compensazioni ambientali previste in riferimento alla sottrazione di area SIC

Motivazione indicata dal Parere:

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 2000 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.

3 Disamina e controdeduzione rispetto ai motivi ostativi indicati dal Parere CTVA n. 3056/2019

Con riferimento agli elementi di criticità (o motivi ostativi) sopra indicati, si forniscono di seguito osservazioni rispetto alle valutazioni operate dalla CTVA, ritenendo che ciò possa risultare utile ai fini di una più completa analisi della singola tematica di interesse, nonché elemento di ausilio ed indirizzo per un auspicato riesame tecnico da parte della medesima CTVA.

3.1 Ricollocazione degli attuali posti barca collocati a monte del limite di non navigabilità del Fiume Magra

Il tema della ricollocazione dei posti barca collocati a monte del limite di non navigabilità del Fiume Magra trova la propria origine all'interno del "Piano Guida della Nautica" (PGdN) e, più in particolare, della procedura di Valutazione Ambientale Strategica sperimentale effettuata, come da documento di intesa tra l'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara e la Regione Liguria, da dette Amministrazioni. Se ne rinviene, quindi, fin da subito il carattere preminentemente programmatico del tema, atteso che il PGdN, approvato con Deliberazione del Consiglio dell'Ente Parco n. 36 del 31.07.2008, costituisce strumento di attuazione e di approfondimento settoriale, nello specifico settore della nautica da diporto, del precedente Piano del Parco approvato dal Consiglio Regionale il 3 agosto 2001, di cui condivide gli obiettivi. In particolare, il PGdN è finalizzato ad orientare la ricollocazione degli impianti nautici incompatibili localizzati oltre la linea di navigabilità (LdN) in attuazione del Piano del Parco che quantifica in 230 PE12 (posti barca equivalenti da 12 metri) la flotta da ricollocare a valle della LdN ed individua i Distretti di Trasformazione all'interno dei quali devono trovare spazio tali attività.

Per il Distretto "Polo Nautico", entro il quale si colloca il sito di interesse, il Piano prevede la ricollocazione di un numero di posti barca equivalenti pari a 100 (PE12), con procedura di attuazione attraverso il SUA (Strumento Urbanistico Attuativo) che, nel caso in esame, in conformità alla vigente normativa urbanistica di settore, troverà finale approvazione solo a valle del presente procedimento di VIA.

Quanto sopra al fine di fornire l'opportuno contesto tecnico-giuridico al tema della ricollocazione dei posti barca che, come evidente, vede nell'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara, nella Regione Liguria e nel Comune di Ameglia (quest'ultimo in sede di approvazione urbanistico-edilizia del SUA), i principali Enti/Amministrazioni specificatamente competenti sul tema medesimo. Ciò ancora a significare che, seppur originariamente analizzato e definito nell'ambito di un procedimento di carattere ambientale (VAS), il tema attiene a competenze e procedimenti di pressoché esclusivo carattere urbanistico, edilizio e pianificatorio, dove non può che ritenersi "prevalente" (anche rispetto al procedimento VIA), l'orientamento e la posizione espressa dai medesimi Enti/Amministrazioni competenti (rispetto ai quali la posizione della CTVA non può ritenersi aprioristicamente prevalente).

In tal senso, la Sezione 1 "Quadro di riferimento programmatico" del Parere CTVA n. 3056/2019 evidenzia chiaramente e puntualmente (rif. pagg. 7-11) la totale coerenza del progetto rispetto a tutti i piani considerati e, con particolare riferimento al Piano del Parco naturale regionale Montemarcello-Magra, riferisce: *"In conclusione, non si rilevano indirizzi di Piano in difformità con quanto previsto dal progetto in esame"* (rif. pag. 9).

Nell'analisi di coerenza col Piano Guida della Nautica (rif. pag. 9 del Parere), inoltre, la CTVA contestualizza e verifica dettagliatamente gli interventi di progetto rispetto agli obiettivi specifici di Piano, senza riscontrare alcuna lacuna e/o elemento di criticità tale da condizionare, o addirittura impedire, la compiuta espressione di un positivo parere di compatibilità ambientale.

Al contrario, il Parere riferisce in merito ai positivi pareri espressi in tal senso da parte delle Amministrazioni direttamente competenti sul tema (Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara, Comune di Ameglia e Regione Liguria).

Non possono, inoltre, non tenersi in adeguata considerazione i pregressi passaggi procedurali a cui la proposta di intervento è già risultata soggetta a livello urbanistico, locale e sovra-locale, nonché le risultanze del precedente iter di Verifica di Assoggettabilità a VAS, di competenza Regionale, a cui è stato soggetto lo stesso Piano Particolareggiato d'iniziativa privata per la realizzazione della medesima darsena privata (strumento di pianificazione contenente, seppur fisiologicamente con minor dettaglio tecnico, la proposta progettuale ora oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale).

A tal proposito, quindi, si ricordano:

- la nota PG/2013/151213 del 18.03.2013 del Direttore del Dipartimento Ambiente regionale con la quale si specifica la necessità, riferita alle successive fasi procedurali (di cui la VIA in esame è parte costitutiva), in base alla quale “[...] dovrà essere stabilita l’entità della quota parte da assegnare alla nuova darsena delle imbarcazioni in ricollocazione”;
- il Protocollo di intesa fra l’Ente Parco, la Provincia della Spezia, il Comune di Ameglia e la Regione Liguria (sottoscritto e approvato con delibera dell’Ente Parco n. 40 del 29.10.2013, delibera di Giunta Comunale n. 81 del 21.11.2013 e Delibera di Giunta Regionale n. 1469 del 22.11.2013) attraverso il quale sono stati stabiliti di concerto i criteri per l’esecuzione dell’intervento in esame (“Approvazione dello schema di protocollo di intesa – indirizzi operativi per la progettazione di quota parte del Polo Nautico previsto dal Piano del Parco”), in base al quale “[...] il progetto dovrà ... individuare un’area da trasformare da terra ad acqua destinata esclusivamente alla ricollocazione parziale delle attività nautiche legittimate esistenti ed ubicate a monte della linea di navigabilità individuata dal Piano del Parco”.

Il riferimento a detti strumenti di pianificazione, accordi e passaggi amministrativi è adeguatamente riportato (seppur con minor livello di dettaglio rispetto a quanto qui illustrato) all’interno del Quadro di Riferimento Programmatico del SIA agli atti del procedimento VIA.

Le informazioni sopra riportate, unitamente all’analisi di dettaglio del PGdN e del Piano del Parco, consentono quindi, le seguenti considerazioni in merito alla citata ricollocazione dei posti barca ubicati oltre la linea di navigabilità:

- 1) detta ricollocazione è inquadrabile quale *azione volta a definire a livello operativo un modello di sviluppo sostenibile della nautica nella parte terminale del fiume Magra* all’interno del più ampio Programma di riassetto turistico ricreativo del Piano di Parco e in alcun modo quale azione finalizzata al raggiungimento degli obiettivi del Programma Assetto Ambientale / Idrogeomorfologico (Ripristino ambientale dell’area ubicata oltre la linea di navigabilità). Si tratta, infatti, di azione strumentale al raggiungimento del Programma di riassetto turistico ricreativo facente parte degli “Assetti Insediativi” di cui all’art. 7, punto 7, lett. b) e non dell’“Assetto Ambientale/Idrogeomorfologico” di cui all’art. 7, punto 7, lett. a) delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano del Parco;
- 2) l’azione e l’obbligo che tutte le Amministrazioni competenti, e *in primis* l’Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara, hanno ritenuto di attribuire alla competenza del Proponente si limita esclusivamente ad individuare un’ “area da trasformare da terra ad acqua destinata esclusivamente alla ricollocazione parziale delle attività nautiche legittimamente esistenti ed ubicate a monte della linea di navigabilità individuata dal Piano del Parco approvato dalla Regione Liguria con DCR n. 41/2001 e s. m. e i.” e non già alla puntuale definizione di dettaglio, da doversi esplicitare addirittura in sede di procedimento VIA (rispetto al quale, infatti, ciò non potrebbe che assumere carattere ultroneo), di garanzie contrattuali e commerciali a ciò riferite.

In tal senso, quindi, è del tutto evidente che l’obbligo al quale il Proponente può ritenersi

assoggettato nell'ambito della presente fase procedurale di VIA è quello di individuare e quantificate univocamente l'area e i posti barca da destinare alla ricollocazione, mentre allo stesso Proponente non può attribuirsi, in maniera individuale e decontestualizzata del sistema di competenze amministrative che individuano nell'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara il soggetto gestore delle aree, la competenza di individuare i soggetti legittimati a tale ricollocazione. Tale funzione spetta, infatti, all'Ente Parco, in accordo con l'Amministrazione Comunale, e sarà ovviamente espletata nella fase approvativa ed autorizzativa di carattere urbanistico-edilizio del progetto (e del relativo SUA), fisiologicamente successiva all'attuale fase di VIA.

A conferma di ciò si segnala che:

- l'Ente Parco ha espressamente individuato all'interno del Piano della Nautica, sezione 7 "Norme per la disciplina degli impianti posti oltre il Limite di Navigabilità" una modalità operativa per permettere alle attività poste al disopra della linea di navigabilità di essere ricollocate;
- nel proprio parere n. 0946 del 19.04.2019, l'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara riporta: "[...] il Rapporto Ambientale della VAS, per ciò che riguarda il Distretto di Trasformazione Polo Nautico prevede un'ipotesi di Ricollocazione di n. 100 PE12 da NTA a carico esclusivamente della società Marinella spa e in alcun modo alla società Proponente in quanto collocata in un'Area di sviluppo degli impianti e delle attrezzature per la nautica "Parco nautico della Magra" (componente F1.21 – Assf4)";
- risulta approvato, con Delibera dell'Ente Parco n. 27 del 5 luglio 2019, un nuovo protocollo di intesa inerente il Piano Guida della Nautica volto alla corretta gestione del processo di ricollocazione degli operatori ubicati oltre la linea di navigabilità e di conseguente rinaturalizzazione delle sponde.

Con particolare riferimento al parere n. 0946 espresso dall'Ente Parco in data 19.04.2019 in seno al procedimento VIA di interesse, si riscontra che, oltre a quanto già segnalato, lo stesso riferisce quanto segue:

“COERENZA CON LA NORMATIVA DI PIANO – OBIETTIVI GENERALI E STANDARD SPECIFICI

[...] A seguito del Contributo volontario inviato dal soggetto attuatore in data 11.04.2019, e per ciò che riguarda quanto di competenza dell'Ente, si ritiene 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 e 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 in coerenza agli obblighi previsti dal Piano di Gestione della Nautica”

e ancora:

[...] 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”.

Appare, pertanto, oggettivamente riscontrabile che tutti gli obblighi in capo al Proponente siano stati da questi correttamente espletati relativamente a quanto ascrivibile alla presente fase procedurale di VIA, e che gli stessi potranno completarsi, in coerenza e conseguenza degli impegni già assunti e definiti, esclusivamente nella successiva fase di carattere autorizzativo delle opere in progetto, sotto il coordinamento amministrativo ed istituzionale dell'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara e del Comune di Ameglia.

Ciononostante giova ricordare che, proprio con l'intento di meglio supportare la propria iniziativa imprenditoriale rispetto alle verifiche in corso sul procedimento VIA, il Proponente ha già provveduto anche a formalizzare, e trasmettere agli atti della medesima VIA, la convenzione che lo stesso ha sottoscritto con la Levante Società Cooperativa Sociale arl (attualmente concessionaria a monte del limite

di navigabilità) nella quale vengono messi a disposizione di quest'ultima gli 11PE12 – 1.650 mq individuati in progetto. In tal modo, quindi, non solo il Proponente ha individuato univocamente l'area di ricollocazione all'interno della nuova marina in progetto, quantificando e definendo dettagliatamente il numero di posti barca, ma ha anche fornito copia dello specifico accordo commerciale già sottoscritto e a ciò riferito, in modo da rafforzare e rendere maggiormente evidente, oggettivo e trasparente il proprio impegno a che ciò si concretizzi nella fase procedurale opportuna.

A fronte di tale complesso e dettagliato insieme di adempimenti effettuati dal Proponente, inspiegabilmente il Parere CTVA n. 3056/2019 dapprima (nella sezione istruttoria, cfr. pag. 27) richiama puntualmente e con palese accezione positiva il contributo istruttorio ricevuto dall'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara, ed i relativi contenuti, e subito dopo, senza addurre alcuna motivazione e giustificazione di carattere ambientale a ciò riferita, ma soprattutto in totale contrasto con i contenuti dei pareri ricevuti (fra i quali proprio quello dell'Ente Parco, Autorità competente sul tema) assurge addirittura a motivo ostativo per la positiva conclusione della VIA quella che indica quale attuale mancanza di *“certezza definitiva dello spostamento delle imbarcazioni”* (cfr. pag. 35).

E ciò nonostante il fatto che il positivo parere espresso dall'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara risulti pienamente confermato anche dalla Regione Liguria (rif. prot. n. 161428 del 31.05.2019), che a tal proposito infatti riferisce: *“Si concorda con il parere positivo dell'Ente parco, di cui alla nota n. 946 del 19.04.2019”* (rif. pag. 29 del Parere CTVA).

In altre parole, ciò che l'Autorità competente (Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara) ha chiaramente individuato quale tematica rispetto alla quale viene indicata l'opportunità, in sede di VIA, di prevedere una specifica prescrizione volta a garantire che l'impegno di rilocalizzazione dei posti barca sia formalizzato e sottoscritto dal Proponente prima dell'autorizzazione di competenza Comunale (che, come confermato dal Comune di Ameglia nel proprio parere prot. n. 17723 del 13.10.2018, avverrà *“successivamente al rilascio del Decreto di Valutazione di impatto ambientale...per la chiusura del procedimento e il contestuale rilascio del titolo edilizio”*) e sotto il coordinamento degli Enti pubblici competenti (Comune – Ente Parco), e che la Regione Liguria ha ritenuto pienamente condivisibile, all'interno del Parere CTVA n. 3056/2019 diviene inspiegabilmente e immotivatamente motivo ostativo per la positiva espressione di compatibilità ambientale.

Così facendo, un tema di preminente carattere urbanistico-edilizio, rispetto al quale le Amministrazioni competenti al rilascio di dette autorizzazioni hanno palesemente manifestato la propria condivisione rispetto all'operato del Proponente in relazione ai suoi attuali obblighi/competenze, all'interno del Parere n. 3056/2019 viene, dapprima, ritenuto quale elemento di totale coerenza programmatica (pagg. 9 e 27) a sostegno del progetto e, immediatamente dopo (pag. 35), in assenza di ulteriori argomentazioni, diviene addirittura elemento critico ed ostativo.

È del tutto evidente come l'attuazione della ricollocazione dei posti barca, nella quantità già individuata e puntualmente ubicata dal Proponente all'interno dello specchio acqueo di progetto, nonché nelle forme già definite nell'apposita convenzione stipulata dal Proponente con un soggetto terzo, non possa in alcun modo rappresentare presupposto ex ante ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale. Al più, laddove la Commissione Tecnica VIA-VAS ritenesse opportuno condividere l'indicazione espressa dall'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara nel proprio parere, l'onere di detta attuazione potrà divenire elemento di vincolo (condizione ambientale o prescrizione) dell'efficacia della valutazione ambientale che, in tal senso, non si esaurirebbe con l'emanazione del provvedimento VIA, ma si concluderebbe solo al completamento della relativa verifica di ottemperanza.

Né, infine, può ritenersi condivisibile il nesso relazionale di *causa-effetto* definito dal Parere CTVA, secondo il quale alla mancanza di *“certezza definitiva dello spostamento delle imbarcazioni”* resta conseguenzialmente connessa la mancanza di *“certezza del ripristino ambientale dell'area posta a monte del limite di navigabilità”*. Non trova infatti alcun fondamento giuridico la tesi riportata nel Parere CTVA in base alla quale la realizzazione delle darsene interne lungo le sponde navigabili del Fiume Magra viene considerata quale presupposto di un ripristino ambientale delle aree poste a monte del limite di navigabilità attraverso

il meccanismo della ricollocazione dei posti barca, riferendo *de facto* entrambi gli obblighi al solo Proponente.

Da un lato, infatti, non sussiste alcun obbligo per il Proponente di fornire “*certezza definitiva allo spostamento delle imbarcazioni*” finalizzato alla conseguente “certezza del ripristino ambientale”, atteso che la ricollocazione dei posti barca è azione volta alla riorganizzazione delle nautiche da diporto, inserita nelle Finalità e Obiettivi nell’ambito del solo Assetto Insediativo (e non Ambientale) del Piano di Parco e che al Proponente spetta, in sede di procedimento di compatibilità ambientale, solo individuare e dettagliare, in termini progettuali, un’area di intervento da destinare funzionalmente a dette imbarcazioni.

Dall’altro, è evidente che, a valle della sottoscrizione, da parte del Proponente, dell’atto unilaterale d’obbligo a destinare 1.650 mq di specchio acqueo di nuova realizzazione (equivalente a 11 PE12) alla ricollocazione di imbarcazione attualmente presenti a monte del limite di navigabilità, compete all’Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara, quale soggetto qualificato, l’onere/obbligo di definire le modalità (tempi e modi) di spostamento delle imbarcazioni e il ripristino ambientale dell’area a carico dei soggetti che saranno con ciò legittimati alla ricollocazione (ed, evidentemente, non a carico del Proponente).

Che detto obbligo di ripristino ambientale possa ritenersi, più che auspicato, anche cogente, vincolante e immediatamente consequenziale rispetto all’obbligo di ricollocazione dei posti barca, non viene confermato neppure dallo stesso Piano Guida della Nautica, né dalla documentazione di VAS ad essa associata che, infatti, a tal proposito riporta: “[...] *Le criticità riguardano anche i nuovi distretti di trasformazione previsti dal Piano, dove per effetto dell’aumento dei posti barca e della ricollocazione, si renderebbe difficile il recupero del livello di naturalità dell’ultimo tratto del Magra in particolare per quegli ambiti che presentano maggiori potenzialità ecologiche*” e inoltre “*I punti di debolezza riguardano la difficile attuazione del ripristino ambientale e paesaggistico del tratto sopra la linea di navigabilità e i potenziali conflitti relativamente alle aspettative dell’opinione pubblica e delle associazioni ambientaliste per la mancata eliminazione di interferenza tra le aree di riserva e gli impianti nautici*” (rif. pag. 40).

Giova, infine, fare riferimento alla recente comunicazione prot. n. 1672 del 07.08.2019 resa dall’Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara allo scrivente Proponente, che in proposito alla criticità evidenziata nel Parere CTVA riporta: “*Nel confermare i pareri espressi in precedenza, aggiungiamo che la ricollocazione delle aziende a monte della Linea di navigabilità è una misura di compensazione ambientale prevista dal Piano del Parco (DCR 41/2001 e ss.mm.ii.) e dettagliata tecnicamente dal Piano della Nautica DCD37/2008 e ss.mm.ii. che ne è uno strumento applicativo.*

Essa permette la naturalizzazione delle golene delle aree di Riserva Generale Orientata a monte della Linea di Navigabilità a carico delle aziende che si spostano riallocando in specifiche aree di atterraggio tali attività.

Le aziende poste in quegli specifici siti posti a valle della linea di navigabilità, come quello su cui insiste il progetto in esame, hanno quindi l’obbligo di adeguarsi concedendo l’uso quantitativamente determinato per i diversi siti posti nelle aree di atterraggio in termini di posti barca equivalenti con uno specifico atto da redigere e firmare prima della definitiva autorizzazione del Comune.

Quindi l’obbligo di rinaturalizzazione delle sponde/golene lasciate è in capo alle aziende che si delocalizzano, mentre le aziende che le ricevono hanno, oltre all’obbligo di presentare e attuare progetti per le loro aree ambientalmente in linea con il Piano del Parco e con la Direttiva Habitat, quello di lasciare obbligatoriamente il numero di posti barca assegnati dagli strumenti di pianificazione sopra citati. La Marina Azzurra Yachting ha, in questo quadro, l’obbligo di concedere in uso 11 posti barca equivalenti che deve avere, individuare nella propria progettazione, concedere agli aventi diritto e che non può utilizzare.

Per completezza di chiarimento, si ricorda che recentemente, con la deliberazione n° 27 del 9 luglio 2019, l’Ente Parco Regionale ha generato un termine di 24 mesi di tempo per concludere le progettazioni di cui sopra che, a causa delle numerose crisi ambientali (ripetuti alluvioni di ampiezza straordinaria) ed economiche nel decennio scorso, non sono concluse.

Si ritiene pertanto che la previsione progettuale che individua e lascia liberi gli 11 posti barca per le misure di cui sopra, per le motivazioni sopra riportate, risponda a quanto necessario ad attuare le misure ambientali del Piano del Parco sopra

descritte”.

Il tutto ad ulteriore conferma del fatto che l'elemento di criticità individuato nell'ambito del Parere CTVA n. 3056/2019 non ha, in realtà, motivo di sussistere in quanto legato ad altra tipologia e fase procedurale amministrativa, né può in alcun modo ascrivere alle responsabilità proprie del Proponente nell'ambito del procedimento VIA.

3.2 Tema idraulico legato alla necessità che il progetto non comporti una diminuzione della capacità di laminazione dell'area golenale

La tematica idraulica rappresenta aspetto di particolare interesse per lo specifico progetto in esame che, per propria localizzazione, interessa un ambito prossimale all'alveo del Fiume Magra, tanto da poterne teoricamente risultare condizionato.

Detta tematica, quindi, fin dalle fasi embrionali di prima definizione della proposta progettuale, ora oggetto del presente procedimento VIA, è risultata soggetta a particolare attenzione e approfondimento, sia da parte del Proponente, sia degli Enti e Amministrazioni interessate che, a più riprese, si sono nel tempo espresse, dapprima in sede di Conferenza di Servizi istruttoria sullo Strumento Urbanistico Attuativo (SUA), poi in sede di procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VAS sullo stesso SUA e, da ultimo, in sede di procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto definitivo delle opere.

Il progetto ha seguito, quindi, un lungo iter caratterizzato da più momenti di progressiva verifica dell'operato del Proponente, nel corso del quale si è avuto modo di individuare univocamente le rispettive competenze in materia idraulica ascrivibili ai vari Enti intervenuti (fra i quali, ad esempio, il Comune di Ameglia, l'Autorità di Bacino, il settore Difesa del Suolo della Regione).

La pianificazione di settore è rappresentata pressoché unicamente dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), c.d. Piano di Bacino, elaborato ed adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino, e successivamente approvato dai Consigli Regionale della Toscana e della Liguria, e dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA), approvato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino.

L'attuazione di detti Piani rientra nella competenza dell'Autorità di Bacino, alla quale prioritariamente compete la verifica di coerenza dei singoli progetti rispetto alle NTA del PAI e al PGRA. Si tratta, come evidente, di un aspetto di preminente carattere autorizzativo ed approvativo, solo in parte riconducibile alla vera e propria Valutazione di Impatto Ambientale, ancor più nei casi in cui, come quello in esame, non sussiste sulle aree di trasformazione il vincolo idrogeologico e le autorizzazioni di carattere idraulico non rientrano fra quelle richieste dal Proponente in sede di avvio del Procedimento Unico Ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 152/2006 e smi.

Ciò premesso, si ritiene comunque utile ripercorrere di seguito i principali aspetti di carattere idraulico correlati al progetto, in modo da poter più efficacemente contro-dedurre in merito alla presunta diminuzione della capacità di laminazione dell'area golenale oggetto di trasformazione in virtù della realizzazione delle opere in progetto, assunta all'interno del Parere CTVA n. 3056/2019 quale elemento di criticità ostativo alla positiva espressione di compatibilità ambientale.

L'area di progetto ricade in area a pericolosità idraulica PI4 (inondabile al verificarsi dell'evento con portata al colmo di piena corrispondente al periodo di ritorno $T=30$ anni) e all'interno della Fascia di Riassetto Fluviale, nella quale trova attuazione quanto disposto dall'articolo 17 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano, la cui verifica di coerenza viene attribuita e demandata, per competenza, all'Autorità di Bacino.

Con riferimento all'analisi di coerenza del progetto con i Piani di settore vigenti in materia di idraulica, il Parere CTVA n. 3056/2019 riporta:

"[...] 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" (cfr. pag. 8) e ancora: [...] Il Proponente precisa che ... il progetto della Marina non è in contrasto con il PRGA sopra citato e con le Misure in corso di attuazione da parte della Provincia di La Spezia".

In particolare, si ricorda che in ambito di Fascia di Riassetto Fluviale risultano ammissibili i seguenti interventi sul patrimonio edilizio esistente:

- a) demolizione senza ricostruzione;

- b) interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria come definita alle lettere a) e b) dell'art 3, comma 1, del DPR 380/01;
- c) interventi di restauro e risanamento conservativo, come definiti alla lettera e) del medesimo art. 3, comma 1, del DPR 380/01, solo in caso di edifici di interesse storico, architettonico e testimoniale;
- d) interventi volti a mitigare la vulnerabilità degli edifici esistenti non delocalizzabili e a migliorare la tutela della pubblica e privata incolumità, senza aumenti di superficie e volume, e senza cambiamenti di destinazione d'uso che comportino aumento del carico insediativo.

In tale ambito risultano inoltre ammissibili i seguenti interventi esplicitamente previsti dalle Norme di Piano:

- ai sensi dell'art.17, c.4, lett. a) e b), è espressamente consentita l'installazione di impianti tecnologici e manufatti di piccola dimensione, nonché la sistemazione e/o trasformazione di aree, purché non comportino carico residenziale anche temporaneo e a condizione che si tratti di interventi connessi all'attività di rimessaggio di imbarcazioni, inseriti nei Distretti di Trasformazione, Aree di Sviluppo e Programmi previsti dal Piano del Parco di Montemarcello - Magra, e che non costituiscano, in ogni caso, significativo ostacolo al deflusso delle acque, siano compatibili con la loro collocazione in funzione degli specifici livelli di pericolosità e condizioni di deflusso o inondabilità, anche attraverso l'adozione delle più adeguate tipologie costruttive e degli appropriati accorgimenti tecnico-costruttivi per il non aumento del rischio, risultino assunte specifiche misure di prevenzione e protezione per le singole installazioni nonché le azioni e le misure di protezione civile di cui ai Piani Comunali di settore;
- ai sensi dell'art.17, c.2, sono inoltre consentiti interventi non qualificabili come volumi edilizi ai fini delle Norme di Piano, quali recinzioni largamente permeabili, tettoie, pali, tralicci, serre di tipo a "tunnel" senza fondazioni continue.

Ai sensi dell'art.17, c.5, sono infine consentiti i seguenti interventi, previo parere obbligatorio e vincolante del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino:

- a) ampliamento degli edifici esistenti connessi all'attività cantieristica nautica e non delocalizzabili, ammessi dal SUG, purché non interrati e seminterrati, e che non comportino una riduzione della distanza fra il fabbricato e la sponda, previa realizzazione preventiva o contestuale di interventi di mitigazione della vulnerabilità dei volumi esistenti e di messa in sicurezza di quelli oggetto di ampliamento;
- b) adeguamento e ristrutturazione delle reti dei trasporti e delle reti e degli impianti dei servizi esistenti, pubblici o di interesse pubblico, non delocalizzabili, purché realizzati senza aggravare le condizioni di pericolosità idraulica in cui ricadono e purché non pregiudichino la possibilità di realizzare gli interventi di sistemazione idraulica.

In relazione agli scavi previsti per la realizzazione della nuova darsena, ai sensi dell'art.10, c.3, lett. c) delle Norme di Piano di Bacino, l'asportazione dei sedimenti dalle aree perimetrate come Fascia di Riassetto Fluviale è ammessa, previo parere obbligatorio e vincolante del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino, nell'ambito di interventi previsti nei distretti di trasformazione, connessi all'attività nautica, individuati dal Piano del Parco Montemarcello - Magra, alle seguenti condizioni:

- non deve costituire aggravio delle condizioni di pericolosità idraulica delle aree in cui ricade;
- non deve pregiudicare la possibilità di realizzare gli interventi di sistemazione idraulica definitiva;

- non deve causare la salinizzazione della falda e l'intrusione del cuneo salino;
- devono essere previsti interventi di ripristino e/o riqualificazione ambientale;
- il materiale asportato deve essere utilizzato nei modi e priorità indicate al comma 2, lettera b) delle NTA del Piano di Bacino.

Quanto sopra a significare che:

- ✓ all'interno delle Fasce di Riassetto Fluviale sono ammessi gli interventi di cui al progetto in esame, condizionati, tuttavia, a verifiche specialistiche di carattere idraulico di non ostacolo al deflusso delle acque, non aumento del rischio idraulico, non aggravio delle condizioni di pericolosità, di competenza dell'Autorità di Bacino;
- ✓ l'asportazione dei sedimenti dalle Fasce di Riassetto Fluviale è ammessa, previo parere obbligatorio e vincolante del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino.

Nel caso in esame, quindi, è indubbio che l'Ente competente prioritariamente interessato all'espressione del giudizio, in tema di idraulica, sul progetto risulta l'Autorità di Bacino alla quale, infatti, competono le verifiche e l'espressione del parere vincolante. La stessa conclusione può evincersi e ritrovarsi, tra l'altro, all'interno del Parere CTVA dove, nel riferire in merito al parere espresso dalla Regione Liguria, viene riportato: “[...] Per gli aspetti relativi alla coerenza con il PAI rinvia al parere della competente Autorità di Bacino” (cfr. pag. 28).

Tutto ciò premesso, si riscontra che l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, con proprio parere prot. n. 567 del 23.01.2019 reso nell'ambito del procedimento VIA, ha dapprima confermato di avere, a più riprese, provveduto alla verifica del progetto in esame (cfr. pag. 2):

“[...] Il progetto è stato esaminato in due sedute di Conferenza dei Servizi tenutesi in data 20/12/2013 e 05/06/2014, convocate dal Comune di Ameglia con note n. 13209 del 09/12/2013 3 6389 del 22/05/2014 (ns. prot. n. 1379 del 12/12/2013 e n. 482 del 22/05/2014)” e “Nelle suddette sedute di Conferenza dei Servizi, il rappresentante dell'AdB Magra aveva rappresentato, in merito all'intervento di asportazione di materiale inerte necessario alla realizzazione della darsena, la necessità del Parere del Comitato Tecnico ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3 delle NTA del PAI”, e successivamente ha espresso il richiesto, obbligatorio e vincolante, parere di competenza, affermando che il progetto:

“[...] risulta sostanzialmente conforme alle indicazioni delle NTA del PAI, con la prescrizione relativa alla realizzazione delle sole aree di sosta, anziché di parcheggio, in quanto il sito ricade nella fascia di riassetto fluviale”. Lo stesso parere è richiamato a pag. 28 del Parere CTVA.

Tale valutazione si fonda prevalentemente sull'analisi dell'elaborato specialistico di progetto “ST03 – Relazione di conformità al Piano di Bacino del Fiume Magra” agli atti del procedimento VIA, così come indicato dalla stessa Autorità che, infatti, riporta (cfr. pag. 3): “[...] La documentazione pervenuta, con particolare riferimento all'elaborato “ST03 – Relazione di conformità al Piano di Bacino del fiume Magra”, è volta a dimostrare la coerenza dell'intervento con gli indirizzi e indicazioni del PAI vigente”.

In relazione a quanto segnalato dall'Autorità di Bacino in merito alla originaria previsione di aree a parcheggio si specifica che il proponente con propria documentazione integrativa ha già provveduto a specificare che il progetto comporterà la sola realizzazione di aree di sosta.

Con particolare riferimento all'art. 10 delle NTA del PAI, in merito alle condizioni stabilite al comma 3 dello stesso articolo si rileva che il citato elaborato contiene specifiche considerazioni a

proposito del non aggravio delle condizioni di pericolosità idraulica e, in dettaglio, a proposito dei previsti volumi di escavazione riferisce:

“[...] Essendo i volumi complessivamente scavati a quota superiore del livello del mare (0 m s.l.m.) pari a 20.987 mc, i 6.119 mc necessari alla realizzazione dei riporti all'interno dell'area di trasformazione non costituiscono un aggravio e sono pertanto compatibili insistendo nella medesima area. Pertanto, alla luce dei movimenti terra necessari alla realizzazione della Marina si può pertanto affermare che l'intervento proposto, nell'attuale configurazione, non solo non costituisce un aggravio delle preesistenti condizioni di pericolosità, ma consente di reperire circa 15.000 mc (14.868 mc) alla libera espansione delle acque durante gli eventi di piena del Fiume Magra”.

L'Autorità di Bacino, competente in merito ad eventuali aggravii del rischio in area golenale, afferma nel proprio parere (cfr. pag. 3) che le valutazioni condotte: *“[...] precisano tuttavia l'ordine della grandezza volumi in gioco, tale da far ritenere che effettivamente la realizzazione della Darsena non induca variazioni alle condizioni di pericolosità dell'area”.*

Rispetto alle puntuali e articolate valutazioni condotte dall'Autorità di Bacino, così come sopra richiamate, il Parere CTVA n. 3056/2019 appare affetto da vizio di forma e di istruttoria in quanto si limita a soffermarsi, pressoché unicamente, sul singolo passaggio del parere del 3 aprile 2019 della Regione Liguria in cui viene semplicemente richiamato il parere interno del settore Difesa del Suolo che *“[...] a riguardo dell'uso delle terre e rocce provenienti dallo scavo della darsena in Fascia di Riassetto Fluviale rimarca che non deve comportare una diminuzione della capacità di laminazione”* (cfr. pag. 28 del Parere CTVA), senza peraltro riportare la frase successiva in cui lo stesso settore regionale conclude evidenziando quanto ha già asserito la competente Autorità di Bacino in merito alla medesima tematica:

“[...] L'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, nel proprio parere al MATTM prot. n. 567 del 23.01.2019, ritiene il progetto sostanzialmente conforme alle indicazioni NdA del PAI, con la prescrizione relativa alla realizzazione di sole aree di sosta, anziché parcheggio, in quanto il sito oggetto ricade all'interno della fascia di riassetto fluviale” (cfr. pag. 2 del parere della Regione).

Ne consegue una visione inevitabilmente parziale e travisata che, al di fuori di ogni qualsivoglia necessaria giustificazione e motivazione, induce la CTVA a riportare (cfr. pag. 35 del Parere n. 3056/2019): *“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 l'altro, proprio gli aspetti planimetrici attuali e di progetto. Tale modello, non presente nella documentazione del SLA, deve essere concordato e validato dall'Autorità di Bacino territorialmente competente”.*

Il Parere CTVA, quindi:

- ✓ non fonda la propria istruttoria sui contenuti del documento ST03 agli atti del procedimento;
- ✓ si limita a riportare solo parzialmente le considerazioni del settore Difesa del Suolo regionale, alterandone in tal modo la sostanza e gli effetti, tanto da assurgere erroneamente le stesse ad elemento di criticità ostativo alla positiva espressione di compatibilità ambientale;
- ✓ travisa la priorità di competenza istituzionale che, per detti temi idraulici (comunque di preminente carattere autorizzativo, estranei alla procedura VIA e alla Procedura Unica Ambientale di cui all'art. 27 del D.Lgs 152/2006, così come avviata dal Proponente), è attribuita ex lege all'Autorità di Bacino Distrettuale;
- ✓ non contiene l'esaustiva analisi del parere n. 567 del 23.01.2019 espresso dalla competente Autorità di Bacino, obbligatorio e vincolante per legge;

- ✓ introduce in modo non motivato, e comunque tardivo, la necessità di predisposizione di uno studio modellistico numerico della piena, lamentato come “*non presente nella documentazione del SLA*”, senza peraltro specificare che lo stesso non risulta formalmente mai chiesto in precedenza, nei modi e nelle forme proprie dell’istituto della richiesta di integrazioni, né dallo stesso MATTM, né dall’Autorità di Bacino, né dal settore Difesa del Suolo della Regione, né dal Comune di Ameglia;
- ✓ dispone al Proponente di concordare detto modello numerico con l’Autorità di Bacino, alla quale demanda anche il compito di validazione dello stesso, senza considerare che la medesima Autorità è già da tempo (gennaio 2019) pervenuta all’espressione e alla formale trasmissione del proprio positivo parere vincolante, all’interno del quale, dopo aver specificato di aver già partecipato a due Conferenze di Servizi sul progetto, non evidenzia motivi ostativi alla realizzazione delle opere (salvo una precisazione di forma inerente le aree di sosta) e, soprattutto, non menziona mai la necessità di predisposizione di un simile modello numerico. Si ha perciò motivo di ritenere che, laddove l’Autorità avesse realmente riscontrato elementi progettuali di criticità, gli stessi sarebbero presumibilmente già stati segnalati e che l’eventuale necessità di un simile approfondimento modellistico sarebbe stata evidenziata preliminarmente all’espressione del parere, e non dopo.

Indipendentemente da quanto sopra argomentato, al fine di pervenire ad una sostanziale revisione del Parere CTVA n. 3056/2019, il Proponente introduce in questa sede, quale elemento di novità e di miglioria ambientale, la possibilità di valutare la realizzazione a raso della nuova viabilità di servizio, attualmente invece prevista in rilevato, così da lasciare inalterate le attuali quote topografiche.

In tal caso i materiali fino ad ora ritenuti necessari per la creazione di detti rilevati (pari a 6.119 mc) saranno gestiti come la restante volumetria di scavo e la capacità di laminazione dell’area golenale risulterà incrementata, rispetto allo stato attuale, di ben 20.987 mc.

3.3 Tema idrogeologico riferito alla vulnerabilità degli acquiferi, alla possibile salinizzazione della falda e alla potenziale intrusione del cuneo salino

Il contesto idrogeologico, alla stregua di quello idraulico precedentemente argomentato, rappresenta senza dubbio un elemento di fondamentale importanza ai fini della verifica e valutazione della compatibilità ambientale del progetto che, infatti, si colloca all'interno di un ambito di particolare ed intrinseco interesse rispetto a detta tematica.

Gli aspetti idrogeologici sono stati, pertanto, dettagliatamente analizzati e verificati dal Proponente all'interno della documentazione agli atti del procedimento VIA, laddove gli stessi vengono articolati sia in riferimento alla vulnerabilità degli acquiferi e al rischio di potenziale contaminazione degli stessi da parte delle opere in progetto e delle operazioni/attività di esercizio delle medesime, sia in riferimento alla tematica, sito-specifica, della cosiddetta intrusione del cuneo salino, correlata al particolare ambiente in cui si opera, caratterizzato dall'interfaccia fra l'acqua dolce del reticolo idrografico di superficie e della falda idrica e l'acqua salmastra/salata del prossimale contesto marino.

Con riferimento al tema della vulnerabilità degli acquiferi, il Parere CTVA n. 3056/2019 nella sezione di analisi del quadro programmatico, relativamente al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di La Spezia (PTC) riporta (cfr. pagg. 8-9): “[...] 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”, concludendo la verifica di coerenza del progetto asserendo: “[...] 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 situazioni litologiche ad alta permeabilità – e quindi è fondamentale effettuare tutti gli approfondimenti del caso e le azioni di prevenzione a protezione degli acquiferi esistenti”.

Viene, pertanto, accertata la totale coerenza del progetto rispetto alle indicazioni del Piano considerato mentre, rispetto alla segnalata necessità di dotare il progetto di adeguati presidi di protezione degli acquiferi, nella successiva sezione di analisi del quadro progettuale, il Parere CTVA riferisce: “[...] 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”, implicitamente evidenziando come le auspiccate e necessarie precauzioni ambientali siano state effettivamente previste e recepite dalla documentazione tecnica agli atti del procedimento VIA.

La stessa sezione del Parere CTVA relativa all'analisi del quadro ambientale riferito, nello specifico, all'ambiente idrico conferma, di fatto, la correttezza, l'adeguatezza e l'eshaustività delle previsioni progettuali, atteso che le uniche osservazioni pertinenti sul tema riferiscono:

“[...] 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 smuotamento;
- per garantire un adeguato ricambio delle acque stagnanti nella darsena, è stato previsto un sistema di ricircolo delle acque con una portata dimensionata $0,9 \text{ m}^3/\text{s}$ in modo tale da avere un ricambio di tutto il volume presente in circa 12 ore” (cfr. pagg. 16-17);

[...]

CONSIDERATO che il Proponente ha analizzato le potenziali interferenze determinate dalle operazioni di scavo con l'ambiente con particolare riferimento a ... sottosuolo e acque;

CONSIDERATO e VALUTATO in particolare che le soluzioni proposte prevedono un sistema di trattamento delle acque rilasciate dai cumuli di scavo della darsena [...]”.

Nulla di più viene indicato nel Parere CTVA in relazione ai prevedibili impatti riferibili alla vulnerabilità degli acquiferi.

Il ragionamento logico-deduttivo contenuto nel Parere, così come direttamente delineato dai progressivi passaggi della CTVA, dapprima evidenzia la sussistenza del citato elemento di attenzione e, successivamente e a più riprese, fornisce puntuali indicazioni, verifiche e valutazioni su come lo stesso elemento sia stato –evidentemente in modo adeguato– tenuto in opportuna considerazione da parte del Proponente, tanto che la stessa CTVA espone e descrive in dettaglio gli impianti, i presidi e gli accorgimenti di protezione ambientale contenuti in progetto, senza per essi ritenere di esprimere dubbi, perplessità e/o elementi di critica.

Né, d’altro canto, avrebbe potuto essere diversamente, considerato che anche tutte le Amministrazioni interessate e competenti che hanno partecipato al procedimento VIA (Comune di Ameglia, Ente Parco, Autorità di Bacino, Arpal, Regione Liguria) non hanno espresso alcuna obiezione in merito alle proposte progettuali definite dal Proponente, e che la stessa Provincia della Spezia, competente in merito alle verifiche di coerenza del progetto con il proprio Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), già in sede di Verifica di Assoggettabilità alla VAS relativa al SUA entro il quale si colloca il progetto non aveva segnalato alcunché in merito.

Non può che concludersi, pertanto, che l’iniziale segnalazione della CTVA riferita al fatto 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”* ha poi trovato puntuale ed adeguato riscontro nel progetto trasmesso dal Proponente, così come immediatamente desumibile dallo stesso Parere n. 3056/2019 e da tutti gli altri pareri espressi dalle Amministrazioni interessate. Con particolare riferimento alle citate *“strettissime correlazione fra acque superficiali e sotterranee”*, il parere del 3 aprile 2019 formulato dalla Regione Liguria esplicita:

“[...] Per quanto riguarda la qualità delle acque del corpo idrico di transizione “Foce del fiume Magra” (codice europeo IT07TW0711001), non si ravvisano criticità sempreché sia realizzato quanto previsto nelle azioni di mitigazione (sull’impatto dello stazionamento delle imbarcazioni) proposte nello studio di inserimento ambientale”.

Ed è alquanto singolare che tale positiva valutazione, espressa dal competente settore Ecosistema Costiero e Ciclo delle Acque della Regione Liguria e confluita nel parere regionale, risulti omessa dal Parere CTVA allorquando (cfr. pagg. 28-29) lo stesso riporta l’estratto del parere regionale del 3 aprile 2019.

Per quanto concerne, invece, il tema dell’intrusione del cuneo salino, si ritiene che la sua piena comprensione possa compiersi unicamente se si prende in esame e si analizza l’insieme delle osservazioni che le varie Amministrazioni interessate hanno, nel tempo, espresso sul progetto, con particolare riferimento alla precedente procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS e alla presente procedura VIA.

Il tema è, infatti, da sempre noto e, così come di seguito verrà illustrato, in riferimento ad esso il Proponente ha sviluppato il progetto definitivo ora in esame in totale coerenza alle indicazioni ricevute. In tal modo si è pervenuti ad una dettagliata analisi del fenomeno che ha consentito agli Enti specificatamente competenti in materia (Ente Parco ed Autorità di Bacino) di formulare un proprio compiuto quadro valutativo e, conseguentemente, di esprimere i relativi pareri positivi.

Si ricorda che nell’ambito della Verifica di Assoggettabilità a VAS era emerso:

- a) *In relazione alla possibile contaminazione salina della falda, studi pregressi (2004 – 2009) hanno mostrato un’intrusione di acqua di mare con concentrazioni elevate in una fascia di estensione di 200-300 m dall’asta fluviale, fino al rilevato stradale della SP432. In considerazione del fatto 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. È indicata pertanto la necessità, durante le successive fasi progettuali, nell’ambito delle relative valutazioni ambientali, di*

verificare tale aspetto, prevedendo opportuni accorgimenti tecnici atti a limitare al massimo tale effetto, pur dovendo garantire il naturale drenaggio e deflusso degli apporti idrici sotterranei;

- b) *per quanto attiene potenziali problematiche legate alla salinizzazione della falda per effetto degli scavi previsti per la nuova darsena, si ritiene che tali aspetti debbano essere adeguatamente considerati in sede progettuale, anche eventualmente prevedendo opportuni accorgimenti tecnico-costruttivi;*
- c) Il settore regionale competente rileva quanto segue: “*La previsione ha come impatto il conseguente aumento dell'intrusione del cuneo salino; data la situazione al contorno e il fatto che non ci sono pozzi di emungimento di acqua potabile in aree limitrofe, si ritiene la previsione ammissibile. Come segnalato anche nel RP, è tuttavia necessario provvedere all'individuazione delle soluzioni progettuali atte a limitare al massimo l'impatto, pur dovendo garantire il naturale drenaggio e deflusso degli apporti idrici sotterranei;*
- d) *Come segnala il Dipartimento provinciale ARPAL, le soluzioni da adottarsi per contenere il cuneo salino, devono essere indicate in fase progettuale, e dovrà essere garantito il continuo monitoraggio della possibile ingressione marina in seguito alla realizzazione della darsena.*

In sintesi, quindi, a fronte di un ipotetico rischio di salinizzazione della falda e di espansione verso terra dell'area già attualmente soggetta all'intrusione salina, tutti gli Enti competenti hanno ritenuto la previsione progettuale ammissibile e fattibile, richiedendo tuttavia che nelle successive fasi progettuali il Proponente:

- ✓ prevedesse e dettagliasse specifici accorgimenti tecnico-costruttivi atti a contenere e limitare il fenomeno dell'intrusione del cuneo salino;
- ✓ garantisca il monitoraggio della possibile ingressione marina.

E ciò è proprio quanto ha pedissequamente eseguito il Proponente, considerato che il progetto trasmesso agli atti del procedimento VIA:

1. introduce l'impiego, per il sostegno delle sponde della darsena, di una palancolata metallica continua di sviluppo 635 metri, tirantata con contrasto dei tiranti di tipo definitivo su cordolo sommitale in c.a. (cfr. Parere CTVA n. 3056/2019, pag. 12), atta anche a garantire il contenimento di eventuali fenomeni di intrusione salina;
2. approfondisce lo studio e l'analisi del fenomeno della potenziale intrusione del cuneo salino attraverso lo specifico elaborato “*Approfondimento sulla potenziale intrusione del cuneo salino*” (Nov. 2018). Nell'ambito di detto studio il Proponente ha provveduto ad implementare un modello numerico tridimensionale che risolve l'equazione di flusso nei mezzi porosi saturi, in modo da simulare gli effetti sull'acquifero dovuti alla realizzazione delle opere in progetto. Il codice di calcolo è stato sviluppato utilizzando il programma Processing MODFLOW X versione 10.0.18' che permette di integrare i moduli di trasporto di acque sotterranee MT3DMS, MT3D-USGS, e SEAWAT. Il programma usa uno schema di calcolo analitico tridimensionale e consente di visualizzare l'andamento del campo di moto tridimensionale di un acquifero (Pollock, 1994);
3. per garantire un costante monitoraggio dell'andamento dell'interfaccia tra acqua dolce ed acqua salata prevede un periodico monitoraggio dei piezometri P4 e P5 (prevedendone la nuova realizzazione nel caso in cui gli stessi, al momento esistenti, dovessero in futuro risultare non più utilizzabili), dando altresì evidenza che nel luglio 2016 il Proponente ha realizzato ulteriori 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 (cfr. Parere CTVA n. 3056/2019, pag. 18).

Ognuna delle indicazioni precedentemente espresse dagli Enti e Amministrazioni interessati risulta, perciò, puntualmente e dettagliatamente recepita all'interno del progetto definitivo agli atti. A tal proposito si segnala che, proprio in fase di Verifica di Assoggettabilità a VAS, era stato puntualmente ricordato al Proponente che, ai sensi del Piano di Bacino, la prevista asportazione dei sedimenti dalla Fascia di Riassetto Fluviale può ritenersi ammessa solo previo parere obbligatorio e vincolante del

Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino che, fra le altre, ai sensi dell'art. 10, comma 3, della NdA del PAI, deve accertare e verificare che detta attività *“non deve causare la salinizzazione della falda e l'intrusione del cuneo salino”*.

In tal senso, quindi, il tema amplia la sua iniziale connotazione specificatamente ambientale, per assumere anche quella di carattere autorizzativo ed amministrativo, considerato che viene univocamente individuato un Ente competente all'esecuzione di detta verifica e al rilascio di un parere obbligatorio e vincolante.

Da qui la fondamentale considerazione che, a norma di legge, deve essere volta al parere vincolante espresso, in fase di VIA, dall'Autorità di Bacino.

Oltre a ciò, deve considerarsi il fatto che il progetto in esame è stato elaborato in coerenza e nel rispetto delle indicazioni/prescrizioni evidenziate nelle “azioni di miglioramento” riportate all'interno della VAS del Piano della Nautica elaborato dall'Ente Parco, fra le quali compare la DT1 – *Ridurre e controllare le trasformazioni terra acqua per la realizzazione di nuove darsene, contenendo l'estensione degli specchi d'acqua nel rispetto delle previsioni dell'Ente Parco e dell'Autorità di Bacino (fascia di riassetto fluviale) e non oltre la distanza massima di tolleranza individuata all'interno della fascia di 300 metri dalla sponda*. Ne consegue la specifica competenza sul tema anche da parte dell'Ente Parco, atteso che ai sensi dell'art. 17, comma 4, della L.R. 12/1995, il Piano del Parco (di cui il Piano della Nautica è strumento di settore) *“vincola, nelle sue indicazioni di carattere prescrittivo, la pianificazione territoriale di livello regionale, provinciale e comunale con effetto di integrazione della stessa e, in caso di contrasto, di prevalenza su di essa”*.

A tal proposito si riscontra che il Parere CTVA n. 3056/2019, nel relazionare in merito agli elementi valutativi ritenuti critici al punto da non consentire l'espressione di un positivo parere di compatibilità ambientale, riporta:

*“**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”*.

Viene, pertanto, pienamente confermata anche dalla CTVA la prevalenza che, sul tema, esercita *de facto* il vincolante parere dell'Autorità di Bacino. Su questo, pertanto, occorre focalizzare l'attenzione, soprattutto alla luce del fatto che, come di seguito si avrà modo di evidenziare, lo stesso risulta palesemente travisato, non correttamente interpretato e solo parzialmente acquisito all'interno del Parere CTVA.

La considerazione formulata dalla Commissione, infatti, tende ad enfatizzare il fatto che il parere vincolante reso dall'Autorità di Bacino recepisce e condivide le citate preoccupazioni che ARPAL avrebbe espresso sul tema, evidentemente in seno al medesimo procedimento VIA nell'ambito del quale l'Autorità stessa ha trasmesso il proprio parere.

L'estratto delle considerazioni formulate dall'Autorità di Bacino, così come riportato nel Parere CTVA, risulta, tuttavia, parziale e fuorviante in quanto:

- ✓ non viene precisato che la citazione si riferisce al parere che ARPAL ha rilasciato, nel 2014, nell'ambito del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VAS e non a quelli successivamente rilasciati all'interno del presente procedimento VIA;
- ✓ non viene dato atto che il Proponente ha puntualmente recepito, in sede di progetto definitivo trasmesso agli atti della VIA, le indicazioni che ARPAL aveva in precedenza avanzato, superando quindi ogni eventuale pregresso elemento di potenziale criticità.

E infatti, a ben vedere, ciò che fa l'Autorità di Bacino all'interno del proprio parere è proprio la

suddetta ricostruzione dei fatti, dando atto che, a partire da pregresse valutazioni di ARPAL e della stessa Autorità, il progetto successivamente elaborato dal Proponente ha superato ogni potenziale elemento di criticità.

Il parere n. 567 del 23.01.2019 dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale riporta, per esteso:

“[...] Il progetto è stato esaminato in due sedute di Conferenza dei Servizi tenutesi in data 20/01/2013 e 05/06/2014, convocate dal Comune di Ameglia...

Nelle suddette sedute di Conferenza dei Servizi, il rappresentante dell'AdB Magra aveva rappresentato, in merito all'intervento di asportazione di materiale inerte necessario alla realizzazione della darsena, la necessità del Parere del Comitato Tecnico ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3 delle NdA del PAI.

[...]

*In merito agli aspetti connessi all'eventuale salinizzazione della falda e all'intrusione del cuneo salino, nell'istruttoria redatta da ARPAL **nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS** (ndr. parole omesse dal Parere CTVA) si legge che “In considerazione del fatto che le operazioni di scavo potranno esporre all'intrusione idrica una porzione di territorio attualmente protetta dalla presenza di una 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 dell'intrusione del cuneo salino”.*

Nell'istruttoria stessa è quindi segnalata la necessità “di verificare tale aspetto, prevedendo opportuni accorgimenti tecnici atti a limitare al massimo tale effetto, pur dovendo garantire il naturale drenaggio e deflusso degli apporti idrici sotterranei” (ndr: quest'ultimo periodo, in base al quale ARPAL evidenzia di non ritenere preclusa la fattibilità dell'intervento, ma semplicemente di ritenere necessaria l'adozione di opportuni accorgimenti tecnici, risulta omesso dal Parere CTVA).

La relazione di conformità al Piano di Bacino del fiume Magra (ST03) fa riferimento agli studi condotti nell'anno 2006 nell'ambito del progetto di risagomatura del tratto focivo del F. Magra. La soluzione progettuale prescelta, consistente nel confinamento della darsena tramite infissione di palancole tirantate della lunghezza di 9.00 m, consentirà, secondo i progettisti di “minimizzare l'interazione tra le acque del fiume Magra e le acque della falda a monte” (ndr: questo periodo risulta omesso dal Parere CTVA che, inoltre, non contiene alcun riferimento al citato elaborato ST03. Così facendo, la CTVA non fornisce evidenza del fatto che il Proponente ha provveduto, in recepimento al citato pregresso parere ARPAL, ad introdurre una soluzione progettuale volta a minimizzare l'interazione fra le acque salmastre e le acque di falda).

Sempre secondo quanto riportato in relazione, considerata la conformazione delle sezioni del fiume, che presentano la massima profondità al centro, è presumibile che la distribuzione dei volumi di acqua salata sia massima in corrispondenza del centro alveo e che quindi il varco di accesso alla darsena comporti l'ingresso nella stessa di volumi d'acqua solo parzialmente interessati da elevata salinità.

Facendo ancora riferimento agli studi pregressi sopra citati e, in particolare, alla mappa ad ampia scala della concentrazione salina allo stato attuale, la documentazione prodotta attesta che l'opera in progetto non appare in grado di indurre un aggravio significativo dello scenario relativo all'estensione dell'intrusione salina nel territorio interno allo stato attuale in quanto sia le dimensioni dello scavo che la sua profondità sono da considerarsi minime rispetto all'estensione dei fenomeni in gioco nell'area di studio, già sensibilmente interessata dal fenomeno dell'intrusione del cuneo salino (ndr: l'intero periodo contiene il focus delle valutazioni proprie dell'Autorità, e risulta omesso dal Parere CTVA).

Le proposte progettuali volte a contenere e a monitorare l'eventuale aggravio del fenomeno stesso consistono pertanto nelle modalità realizzative sopra descritte (confinamento con palancole continue) e nel monitoraggio periodico tramite i piezometri P4 e P5 installati nel 2010, con la loro eventuale sostituzione qualora presentassero problemi di funzionamento. Nella sessione di campionamento eseguita nel 2016 sono stati inoltre posti in opera a monte del sito oggetto di intervento, ulteriori 3 piezometri alla profondità di 20 m che permetteranno il monitoraggio dello stato delle acque anche in prossimità della darsena in progetto (ndr: questo periodo è stato riportato a pag. 18 del Parere CTVA, estrapolato dal contesto e senza specificare che trattasi di stralcio del parere espresso dall'Autorità di Bacino).

[...]

Sulla base di quanto sopra, si ritiene che il progetto ... risulti sostanzialmente conforme alle indicazioni NdA del PAI...

L'intera ricostruzione operata dall'Autorità di Bacino risulta stralciata e parzialmente omessa nel Parere CTVA, tanto che lo stesso, travisandone il costruito logico-deduttivo e le motivazioni addotte, perviene ad una conclusione diametralmente opposta (e non giustificata).

Detta errata conclusione viene ulteriormente ribadita allorché la CTVA, dopo aver evidenziato la sussistenza di quello che –a suo giudizio– rappresenta un elemento di criticità ai fini della positiva espressione del parere di compatibilità ambientale, individua la seguente possibilità di risoluzione: **“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”**.

E ciò senza considerare che il citato modello idrogeologico avanzato in realtà, così come sopra esposto, è già stato prodotto dal Proponente.

I risultati a cui si è pervenuti attraverso l'implementazione di detto modello numerico tridimensionale sono riportati alle pagg. 20-21 dell'elaborato *“Approfondimento sulla potenziale intrusione del cuneo salino”* (Nov. 2018):

“[...] Sono di seguito riportati i risultati in forma grafica. Essi permettono di confrontare immediatamente i due scenari relativamente ai tre layer visti in pianta e a due sezioni 'est-ovest' poste, una in corrispondenza del bacino di progetto e l'altra in posizione intermedia tra esso ed il margine dell'area di simulazione. Il parametro che permette di valutare le differenze tra i due scenari è quello dei flussi orizzontali alle diverse quote.

Nella condizione ante operam i flussi orizzontali, responsabili dell'avanzata del cuneo salino, sono massimi nell'immediato intorno del fiume ed in profondità, a pochi metri dalla verticale del margine del fiume stesso.

Nello scenario post operam i flussi orizzontali perdono gli alti valori che si avevano attorno al fiume per la presenza del bacino. Al di sotto di esso subiscono un incremento e successivamente una diminuzione in corrispondenza della barriera rappresentata dalla palancolatura. Al di sotto di essa infatti le curve di medesimo flusso subiscono un notevole abbassamento, in particolare quelle relative ai valori di flusso che nella condizione ante operam si trovavano in prossimità della superficie. Spostandosi dal margine del bacino verso l'entroterra i flussi superficiali continuano ad essere diminuiti dalla presenza della barriera rispetto all'ante operam fino a raggiungere gli stessi valori dopo circa 80 m (4 celle) dopo la barriera stessa. I valori oltre questa distanza, allontanandosi dal fiume, diminuiscono in entrambi gli scenari, più rapidamente nello scenario post operam, fino ad assumere sostanzialmente gli stessi valori.

Nelle sezioni intermedie tra il bacino e il margine di simulazione i flussi appaiono rallentati dalla presenza del complesso bacino-barriera in quanto i medesimi valori di flusso si trovano a profondità maggiori rispetto allo scenario ante operam”.

nonché nel capitolo “Conclusioni” di pag. 28:

“[...] In conclusione:

- *il modello non prevede modifiche sostanziali alla circolazione delle acque se non nelle immediate vicinanze dell'opera stessa e*
- *le differenze di litologia tra l'area lungo il fiume e l'entroterra rafforzano quanto previsto dal modello.*

Questo permette di asserire che nell'entroterra non ci saranno differenze tra le condizioni ante operam e quelle post operam”.

Da quanto sopra risulta evidente che il Parere CTVA n. 3056/2019 debba essere oggetto di revisione da parte della medesima Commissione, in quanto parzialmente affetto da vizi istruttori e considerazioni parziali.

Ad adiuvandum si riscontra, infine, che il parere n. 946 del 19.04.2019 espresso dall'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara riferisce sul medesimo tema dapprima evidenziando *“[...] che il Rapporto Ambientale della VAS, prevede una serie di Azioni di miglioramento ambientali quali: [...] DT – Difesa del Territorio: Riduzione del fenomeno del Cuneo Salino”* e infine esprimendo il seguente parere: *“[...] 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...”, di fatto esprimendosi positivamente sul tema dell'intrusione del cuneo salino.

La medesima posizione risulta confermata dallo stesso Ente Parco con propria nota n. 1672 del 07.08.2019 che qui si allega.

3.4 Inadeguatezza dimensionale (estensione) delle compensazioni ambientali previste in riferimento alla sottrazione di area SIC

Il tema delle compensazioni ambientali previste in progetto rispetto alla sottrazione delle aree SIC conseguente alla realizzazione delle opere risulta argomentato, all'interno della documentazione agli atti del procedimento VIA, sia nello studio di incidenza, sia nello specifico chiarimento che il Proponente ha inteso trasmettere, quale integrazione volontaria, con nota acquisita al prot. n. DVA/9510 del 12.04.2019 e al prot. n. CTVA/1549 del 23.04.2019.

Si ritiene che detto chiarimento, recepito evidentemente solo per gli aspetti formali di mera menzione all'interno del Parere CTVA n. 3056/2019 (rif. pagg. 3 e 24), non trovi poi in esso adeguato riscontro sostanziale, atteso infatti che le considerazioni e informazioni trasmesse dal Proponente risultano del tutto omesse e trascurate. E, in modo del tutto analogo, per quanto più significativo e importante nelle conseguenze, risulta analizzato il parere di competenza fornito dall'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara che, come noto, rappresenta sia l'Ente gestore della ZSC, sia il soggetto di riferimento per l'endo-procedimento di Valutazione di Incidenza, e che sullo specifico tema si è puntualmente e dettagliatamente espresso in senso ampiamente favorevole.

Al fine di fornire adeguato supporto alle presenti osservazioni del Proponente, si ritiene utile ripercorrere di seguito la trattazione del tema contenuta all'interno del Parere della CTVA, in modo da rendere più immediata, efficace ed evidente la constatazione della mancata consequenzialità, dell'assenza di motivazione tecnica, nonché di qualsivoglia presupposto e fondamento normativo, degli elementi che nel Parere vengono assunti a fattore di criticità per l'espressione di un positivo parere di compatibilità ambientale.

All'interno della sezione istruttoria del Parere vengono riassunte le seguenti considerazioni tecnico-ambientali della CTVA:

“CONSIDERATO *che, in relazione agli impatti previsti sulle componenti naturalistiche in esame”:*

- la fauna attualmente presente nel sito non presenta particolare valore conservazionistico, gli habitat documentabili in sito non presentano i requisiti di funzionalità ecologica tali da consentirne l'utilizzo da parte dell'avifauna migratrice (cfr. Parere CTVA, pag. 21);
- la creazione del nuovo bacino non va a peggiorare lo stato ecologico dell'area rispetto alla condizione attuale (cfr. Parere CTVA, pag. 21);
- la vegetazione attualmente presente in area di intervento appare costituita, per lo più, da specie di impianto artificiale; non risultano presenti esemplari monumentali meritevoli di particolari misure di tutela. Non si rilevano le specie caratterizzanti gli habitat di pregio segnalati come presenti all'interno del SIC di riferimento (cfr. Parere CTVA, pag. 21);
- 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 (cfr. Parere CTVA, pag. 21);
- 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; tali opere contribuiscono al ripristino di ambienti naturali non più esistenti nell'area, umentando inoltre la fruibilità faunistica dell'area (cfr. Parere CTVA, pag. 21).

“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 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”.

In relazione ai medesimi aspetti tecnici di cui sopra risultano, inoltre, agli atti del procedimento:

- il parere dell’Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara del 19.04.2019 che, tra l’altro, conferma che: “[...] Dal punto di vista ambientale pertanto è possibile concludere che dalla VINCA emerge che:
 - 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 [...]

- il parere della Regione Liguria del 3 aprile 2019 che, tra l’altro, riporta:

“[...] Il settore Parchi e biodiversità della Regione Liguria, con nota IN/2018/19828 del 5.11.2018, concorda sul fatto che allo stato attuale l’area oggetto dell’intervento presenti caratteristiche naturalistiche deteriorate, e che di conseguenza gli habitat segnalati non trovino preciso riscontro se non in alcuni casi mediante la presenza di residue specie vegetali e animali [...]”

Detti atti sono puntualmente richiamati all’interno del Parere CTVA n. 3056/2019.

Il quadro informativo e valutativo sopra ricostruito appare univoco e unanimemente valutato, sia dalla CTVA nella sezione istruttoria del Parere n. 3056/2019, sia dall’Ente Parco e dalla Regione Liguria nei rispettivi pareri di competenza, attraverso la definizione di un quadro sinottico in cui è evidente:

- l’assenza di habitat prioritari e/o di interesse comunitario (ai sensi della direttiva Habitat) presso il sito di progetto;
- l’assenza di specie animali e vegetali prioritarie, o comunque caratterizzanti gli habitat di pregio classificati nella scheda del Sito Rete Natura 2000 e concretamente non presenti nelle aree oggetto di trasformazione;
- l’assenza di incidenze negative per l’area protetta derivanti dalle opere di progetto.

Il Parere n. 3056/2019 riferisce, inoltre della richiesta di integrazioni avanzata al Proponente nel corso del procedimento, in base alla quale: “[...] 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” in seguito a pari richiesta avanzata dall’Ente Parco con propria nota n. 471 del 22.02.2018.

In risposta a ciò il Proponente ha provveduto all’elaborazione del documento “Misure di conservazione area ZSC, denominata “Parco della Magra-Vara” cod. IT1343502 – Miglioramento e ripristino degli habitat dell’area” ad integrazione dello studio di incidenza già agli atti.

In tale documento il Proponente ha avuto modo di specificare quanto richiesto dagli Enti

competenti in relazione alla coerenza del progetto con le “misure di conservazione” approvate con DGR Liguria 4 luglio 2017, n. 537, e di confermare, nonostante il quadro conoscitivo e normativo di riferimento non prevedano alcun obbligo in tal senso, la realizzazione di interventi migliorativi mediante opere a verde, idonee a contribuire al ripristino di ambienti naturali non più esistenti nell’area e ad aumentare la fruibilità faunistica del sito di trasformazione.

Rispetto alla documentazione prodotta, le istruttorie condotte dagli Enti specificatamente competenti in materia riportano:

- il parere dell’Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara del 19.04.2019:

“[...] A seguito degli ulteriori chiarimenti forniti dal soggetto attuatore all’interno del contributo volontario inviato in data 11.04.2019 per ciò che riguarda quanto di nostra competenza 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 Conservazioni del Sito, volte proprio al miglioramento, mantenimento e/o conservazione degli habitat di interesse Comunitario

[...]

Il progetto in via definitivo risulta essere coerente [...] (ii) con le attività raccomandate all’interno delle misure di conservazione approvate con DGR 4 luglio 2017 n. 527 e (iii) con la normativa ambientale relativa alla gestione delle aree ZSC (ex aree SIC)”.

- il parere della Regione Liguria:

“[...] Ritiene pertanto di poter escludere la necessità di procedere con un ripristino di habitat oggi non presenti nell’area oggetto di intervento e la cui ricostituzione potrebbe non risultare realizzabile.

[...] Gli indirizzi delle Misure di conservazione restano validi, proprio in virtù delle necessità di ripristino messe in evidenza dalla relazione sul cattivo stato di conservazione degli habitat, e devono trovare attuazione nell’attività di rinaturalizzazione per quanto tesa al ripristino di micro-tessiture naturali. Si sottolinea pertanto la necessità di procedere con le mitigazioni previste in progetto (n.d.r.: non con altre di altra tipologia o più estese) [...] 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’interno di molte altre attività, nautiche e non, che rendono poco fruibile la zona dell’estuario da parte di specie animali”.

A fronte di detta unanime e condivisa valutazione tecnica che ha visto la sinergica azione istruttoria di più soggetti, anche istituzionalmente di ciò competenti e responsabili, scaturire in un simile giudizio unanime riferito all’intera tematica ambientale e ai rapporti con l’area ZSC, la stessa CTVA che a pag. 21 del Parere n. 3056/2019 ha ritenuto di esprimere le “CONSIDERAZIONI” sopra riportate (tutte in linea con i pareri espressi dall’Ente Parco e dalla Regione Liguria), inspiegabilmente ed in assenza di ogni motivata giustificazione e analisi tecnica di supporto, a pag. 23 del Parere esprime valutazioni in merito all’insufficienza delle “compensazioni ambientali” previste in progetto.

Nonostante il contributo integrativo volontario prodotto dal Proponente sul tema, e nonostante le chiare indicazioni e valutazioni espresse dagli Enti competenti, il Parere della CTVA continua a riferirsi a “compensazioni” che, nel caso in esame, non risultano necessarie proprio perché in assenza di qualsivoglia interferenza diretta e sottrazione di habitat prioritari e/o di interesse comunitario e di specie protette.

Il criterio riferito dal Parere della CTVA (rif. pag. 24) risponde, infatti, a quanto previsto dalla direttiva Habitat all’articolo 6, paragrafo 4, così come meglio esplicitato dal “Documento di orientamento sull’art. 6, par. 4, della direttiva Habitat – Commissione Europea, 2007-2012” che, al par. 1.5.4 “Entità della compensazione” specifica:

“[...] C'è ampio consenso sul fatto che i rapporti di compensazione dovrebbero, in genere, essere superiori a 1:1. Rapporti pari o inferiori a 1:1 vanno considerati solo se si riesce a dimostrare che questi garantiscono il 100% di efficacia delle misure per il ripristino della struttura e della funzionalità danneggiata in un breve lasso di tempo”.

Nel caso in esame, tuttavia, è del tutto evidente l'inapplicabilità di detto criterio in quanto non trova applicazione, così come ampiamente riportato nei pareri dell'Ente Parco e della Regione Liguria, l'articolo 6, par. 4, della direttiva Habitat.

Non solo, quindi, non può trovare applicazione il criterio dimensionale di cui sopra, ma le seguenti affermazioni (tra l'altro non adeguatamente motivate) contenute nel Parere CTVA:

- *“[...] 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”* (cfr. pag. 24 del Parere);
- *“[...] le compensazioni ambientali previste in progetto dovrebbero, quantomeno, estendersi su una superficie pari all'area sottratta al SIC”* (cfr. pag. 24 del Parere);
- *“[...] viene materialmente scavata una parte di territorio del SIC senza la previsione di adeguate compensazioni commisurate anche in funzione della quantità di territorio investito dal progetto”* (cfr. pag. 34 del Parere),

risultano nettamente in contrasto con:

1. il quadro progettuale agli atti del procedimento VIA, il quale non prevede alcuna “sottrazione di area SIC” bensì semplicemente una “occupazione di una porzione di SIC” con opere integrate con l'ambiente, tali da non produrre incidenze negative, e comunque in un sito specifico ove non si configura la sottrazione di alcun habitat prioritario e/o di interesse comunitario, semplicemente perché non presenti allo stato attuale. La realizzazione del progetto all'interno dell'area SIC risulta, quindi, palesemente travisata con una non meglio precisata sottrazione di habitat, pretendendo di conseguenza l'applicazione di un processo di attuazione di misure di “compensazione”, assolutamente non pertinente al caso in esame. Né, d'altro canto, potrebbe ritenersi condivisibile un simile criterio generale, secondo il quale la semplice occupazione di un areale interno ad un Sito Rete Natura 2000, indipendentemente dalle potenziali incidenze negative cagionate dallo specifico progetto, debba sempre e comunque richiedere una compensazione ambientale, peraltro di pari estensione rispetto all'area occupata;
2. le indicazioni e prescrizioni tecniche espresse dai competenti Ente Parco e Regione Liguria che, si ricorda, concordano pienamente con le mitigazioni previste in progetto, escludono la necessità di procedere a ripristini di habitat oggi non presenti e la cui ricostruzione potrebbe risultare non realizzabile, ritengono opportuno creare una tessera naturale di dimensioni contenute.

La stessa valutazione (contenuta a pag. 34 del Parere CTVA) riferita al fatto che, a fronte di un asserito non aggiornamento del progetto rispetto alle Misure di conservazione secondo le recenti deliberazioni della giunta regionale ligure in materia (così come espresso dall'Osservazione 3 di Italia Nostra e Legambiente, riportata alla medesima pagina del Parere), il proponente abbia trasmesso documentazione integrativa rispetto alla quale *“le considerazioni del Proponente non si ritengono congrue”*, risulta in netto contrasto con le conclusioni istruttorie a cui sono pervenuti gli Enti competenti (Ente Parco e Regione Liguria) e supportata unicamente dall'inesatta applicazione del criterio compensativo dimensionale di cui sopra.

Le osservazioni sopra argomentate mostrano, in modo oggettivo ed evidente, come le criticità riscontrate nel Parere CTVA n. 3056/2019 si fondano su presupposti istruttori e valutativi analizzati e declinati in modo contraddittorio, avulso da ogni valutazione di merito operata dai competenti Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara e Regione Liguria, e comunque non coerenti con gli indirizzi e gli obblighi di cui alla vigente normativa in materia, con particolare riferimento alla direttiva Habitat.

Lo stesso Ente Parco, nella recente nota resa allo scrivente (prot. n. 001672 del 07.08.2019, che

qui si allega), ha avuto modo di ribadire e confermare quanto segue:

“Partendo dai seguenti assunti sullo stato attuale di grande artificializzazione del suolo ricavabili dallo Studio di Incidenza: i. Assenza di Habitat e specie di interesse comunitario prioritario nell’area di intervento; ii. Assenza di Habitat e specie di interesse comunitario nell’area di intervento, si ritiene di confermare quanto detto nel parere prot. n. 0946 del 19.apr.2019: “che le Misure di Conservazioni delle ZSC della Regione Biogeografica mediterranea approvate con DGR 4 luglio 2017 n. 537 prevedono quali “Attività raccomandate – attività riguardanti le acque interne” le seguenti azioni:

- 1. Interventi volti al mantenimento ed all’ampliamento delle zone umide d’acqua dolce;*
- 2. Interventi di rinaturalizzazione dei corsi d’acqua;*
- 3. Interventi volti all’incentivazione di attività ricreative coerenti con le norme inerenti la tutela della biodiversità”;*

Questo a nostro parere avviene realizzando uno specchio acque in luogo di un “piazzale” inghiaiato per il trasporto, alaggio e deposito imbarcazioni e quindi creando micro-tessere di habitat a carici e Phragmites ad oggi scomparsi in quell’area e fondamentali per migliorare la conservazione attraverso la costruzione di nuove meta-popolazioni di anfibi, rettili ed uccelli ed anche eliminando alcuni singoli alberi fuori contesto (pini domestici in zona golenale e alberi alloctoni). Vi è quindi un miglioramento della naturalità dei luoghi che, abbinato all’utilizzo dei posti barca per la ricollocazione delle aziende nautiche che debbono ricollocarsi costituisce un complesso di misure che interessano direttamente nuovi habitat di specie di interesse conservazionistico e portano ad un incremento generale di naturalità dell’area oggetto di intervento....”.

4 Conclusioni

Le osservazioni sopra declinate, ai sensi e per gli effetti dell'art. 10bis della Legge 241/90, evidenziano, secondo lo scrivente, con la dovuta oggettiva trasparenza, logicità e immediatezza, che gli elementi di criticità addotti nel Parere CTVA n. 3056/2019 quali ostativi all'espressione di un positivo parere di compatibilità ambientale del progetto non appaiono adeguatamente motivati, risultando peraltro in contrasto con i pareri trasmessi dagli Enti e Amministrazioni interessate.

In particolare, si ricorda che il sito di progetto ricade interamente all'interno di una ZSC afferente alla Rete Natura 2000 e che l'area del parco Montemarcello-Magra è gestita dall'Ente Parco al quale compete istituzionalmente la gestione di detto territorio. In tal senso, è evidente che detto Ente risulta portatore di interessi di assoluta rilevanza e priorità, da non potersi trascurare.

Analogamente, se si considera che il sito di progetto risulta ubicato in adiacenza al Fiume Magra, all'interno della Fascia di riassetto fluviale, non può non ritenersi di assoluta significatività, per gli aspetti di specifica competenza, quanto espresso dall'Autorità di Bacino all'interno del proprio parere favorevole.

Le considerazioni contenute all'interno del Parere CTVA, da un lato recepiscono gli aspetti evidenziati da detti Enti/Amministrazioni ma, dall'altro, si discostano da essi in maniera diametralmente opposta, pervenendo a giudizi finali con essi discordanti e, talvolta, affetti da analisi parziale e/o incompleta della documentazione, tecnica e amministrativa, agli atti del procedimento VIA.

In tal senso, il presente contributo ha inteso riportare le valutazioni in quello che, fino ad oggi, è stato l'alveo entro il quale il progetto ha preso forma plasmandosi, nel tempo, in totale coerenza rispetto alle indicazioni che via via venivano fornite ed espresse dagli Enti/Amministrazioni interessate.

Non si può, infatti, non considerare il fatto che il progetto oggi sottoposto a Valutazione di Impatto non rappresenta l'estemporaneo frutto di un'iniziativa imprenditoriale originatasi nel breve periodo, rispetto alla quale la procedura di compatibilità ambientale potrebbe rappresentare il primo step amministrativo in cui tutti gli Enti/Amministrazioni interessati sono chiamati a fornire propri contributi istruttori e valutativi su un progetto sostanzialmente "nuovo", e presumibilmente non ancora condiviso. Nel caso in esame, invece, la presente fase di VIA viene espletata a valle di numerosi passaggi di Conferenze di Servizi, nonché di un procedimento ambientale di Verifica di Assoggettabilità a VAS di competenza regionale, tutti inerenti lo Strumento Urbanistico Attuativo che, di fatto, già delineava (seppur con minor dettaglio tecnico) la soluzione progettuale in esame.

Solo l'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara sul progetto in esame risulta essere, nel tempo, così intervenuto:

- ✓ Parere favorevole con nota prot. 1467 del 04.06.2014 nell'ambito della Conferenza di Servizi referente indetta dal Comune di Ameglia;
- ✓ Parere favorevole con nota prot. 2384 del 31.08.2015 quale contributo istruttorio nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS;
- ✓ Nota prot. 640 del 15.03.2016 quale contributo esplicativo quale ottemperanza alla prescrizione indicata in sede di Verifica di Assoggettabilità a VAS;
- ✓ Nota prot. 2328 del 23.09.2016 quale contributo esplicativo riferito al Piano Particolareggiato nell'ambito dell'approvazione dello Strumento Urbanistico Attuativo (SUA);
- ✓ Nota prot. 2531 del 18.10.2016 quale contributo esplicativo volto alla corretta modalità di attuazione della ricollocazione delle attività nautiche poste a monte della linea di navigabilità;
- ✓ Contributo istruttorio prot. n. 471 del 22.02.2018;
- ✓ Parere favorevole con nota prot. 2256 del 11.10.2018 con indicazione di alcune prescrizioni VIA nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale in esame;

- ✓ Parere favorevole con nota prot. 946 del 19.04.2019 nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale in esame;
- ✓ Parere favorevole con nota prot. 1672 del 07.08.2019 nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale in esame,

oltre ad aver aderito ad un primo Protocollo di Intesa fra l'Ente Parco, la Provincia della Spezia, il Comune di Ameglia e la Regione Liguria (sottoscritto e approvato con delibera dell'Ente Parco n. 40 del 29.10.2013, delibera di Giunta Comunale n. 81 del 21.11.2013 e Delibera di Giunta Regionale n. 1469 del 22.11.2013) attraverso il quale sono stati stabiliti di concerto i criteri per l'esecuzione dell'intervento in esame ("Approvazione dello schema di protocollo di intesa – indirizzi operativi per la progettazione di quota parte del Polo Nautico previsto dal Piano del Parco"), ed aver recentemente rinnovato, con deliberazione n. 27 del 09.07.2019 un ulteriore Protocollo di Intesa con le Amministrazioni Comunali interessate (Comuni di Ameglia, Lerici e Sarzana) specificatamente indirizzato all'attuazione del piano di ricollocazione delle attività nautiche.

Analogamente l'Autorità di Bacino ha già esaminato il progetto in due sedute di Conferenza di Servizi in data 20.12.2013 e 05.06.2014, in sede di Verifica di Assoggettabilità a VAS e, da ultimo, nell'ambito del presente procedimento.

Ciò ad evidenziare l'assoluta novità al momento espressa dalla proposta di parere negativo di compatibilità ambientale della CTVA rispetto ad un processo che, iniziato come illustrato nel 2013, risulta in corso ormai da 6 anni e che, finora, non ha mai evidenziato la sussistenza di elementi preclusivi ed ostativi alla finalizzazione dell'iniziativa imprenditoriale che il Proponente ha fin da sempre, e via via con maggiori livelli di dettaglio e approfondimento, definito in totale aderenza ai Piani, programmi, indicazioni, vincoli e prescrizioni di riferimento.

Tutto ciò premesso, si ha certezza di ritenere che le osservazioni qui presentate, unitamente alla documentazione allegata, costituiscano elemento di assoluto rilievo a che l'Autorità Competente del procedimento attualmente in corso ai sensi dell'art. 27 del D. Lgs 152/2006 e smi possa **i) valutare di procedere ad un riesame di quanto agli atti e ii) a richiedere una revisione del Parere n. 3056/2019** alla medesima Commissione Tecnica VIA-VAS.

5 Allegati

1. Parere Parco prot n. 1672 del 07.08.2019
2. Delibera Ente Parco n. 27 del 05/07/2019, con Protocollo di intesa
3. Parere Autorità di Bacino prot. n. 567 del 23.01.2019