

Destinatari in allegato

Ameglia, 28/11/2019

**Oggetto: [ID_VIP: 3899] Procedimento di VIA. Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (Sp).
Secondo integrazioni in seguito all'incontro del 25/10/2019.**

Sommario

1. Premessa	2
2. Integrazioni volontarie relativi agli aspetti ritenuti necessari da parte del Gruppo Istruttore in data 25 ottobre 2019.	3
a. Chiarimento sul concetto di Vas Sperimentale	3
b. Chiarimento sul meccanismo e sulle modalità di attuazione della Ricollocazione degli impianti nautici incompatibili.....	4
c. Chiarimento sulla riduzione del rischio idraulico con eliminazione della realizzazione di terrapieni per la viabilità.....	7
d. Approfondimento e redazione di un modello idrogeologico avanzato relativo al non incremento significativo del cuneo salino.....	7
e. Azioni di Miglioramento e Ripristino ambientale delle aree oggetto dell'intervento.....	7
1. Sullo Studio di Incidenza e sul concetto di sottrazione di Habitat in area SIC	7
2. Sulle Azioni di miglioramento ambientale del progetto.....	9
3. Excursus Generale di coerenza programmatica del progetto all'interno dell'iter istruttorio.....	9
ITER PIANIFICATORIO – URBANISTICO	10
a. <i>Presentazione Progetto</i>	10
b. <i>Protocollo d'intesa tra Enti per la determinazione dei criteri e degli indirizzi operativi</i>	10
c. <i>Conferenza dei Servizi Preliminare</i>	10
d. <i>Delibera del Consiglio Comunale n. 22/2014</i>	11
e. <i>Conferenza dei Servizi Referente</i>	11
ITER PIANIFICATORIO - AMBIENTALE	11
a. <i>Verifica di assoggettabilità alla VAS ex. art. 13 L.R. n.32/2012</i>	11
b. <i>Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con richiesta di rilascio di Provvedimento Unico Ambientale di cui all'art. 27 D.Lgs. n.152/2006</i>	12
c. <i>Procedura di riesame del Parere ex. art. 10 bis L.241/90</i>	14
4. Prime Linee Guida – Bilancio Ecologico Costi / Benefici Ambientali di Progetto (BEP)	15
5. Conclusioni.....	16
6. Allegati	19
Allegato 1 – Delibera Consiglio Parco n. 48/2005	19
Allegato 2 – Delibera Consiglio Ente n. 27/2019 - Piano Guida per la Nautica – proroga periodo transitorio]	19
Allegato 3 – BEP (Bilancio Ecologico Progetto)	19
Allegato 4 – Schema di coerenza con il Quadro Programmatico di Riferimento	19
Allegato 5 – Sintesi del Progetto su aspetti essenziali.....	19

1. Premessa

La presente Memo è finalizzata a fornire un approfondimento volontario ritenuto necessario a seguito dell'incontro avvenuto in data 25 ottobre 2019 con i membri della Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, qui di seguito **CTVA**.

Si procederà pertanto dapprima a fornire i dovuti chiarimenti relativi agli aspetti ritenuti necessari da parte del Gruppo Istruttore per concludere l'iter istruttorio finalizzato al rilascio del Parere di Competenza della Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale. **(cap.2)**

Successivamente, al fine di poter fornire una lettura sistemica e coordinata della coerenza e compatibilità ambientale del progetto, si procederà ad esporre un Excursus Generale di coerenza programmatica del progetto all'interno dell'iter istruttorio **(cap.3)**.

Si procederà poi a commentare i principali indicatori ambientali con il supporto di una tabella esplicativa relativa alle “**Prime Linee Guida – Bilancio Ecologico Costi/ Benefici Ambientali di Progetto**” quale strumento ritenuto più idoneo per promuovere lo sviluppo sostenibile di un'area **(cap.4)**. Si sottolinea che, relativamente a tale ultima iniziativa, il Proponente, seppur attualmente non sia previsto dalla legislazione vigente alcun obbligo, ha volontariamente definito un percorso volto alla redazione del BEP (Bilancio Ecologico Progetto) e al successivo monitoraggio finalizzato al miglioramento continuo a livello ambientale.

Nelle conclusioni del presente contributo volontario si procederà a fornire una **Sintesi complessiva del Progetto** dalla quale emergerà che l'intervento nel suo insieme ha tutte le caratteristiche necessarie e sufficienti per essere inquadrato quale **INFRASTRUTTURA VERDE/BLU** ai sensi di quanto disposto dalla normativa europea in quanto, da una parte l'area oggetto d'intervento rientra nella Rete Natura 2000, e dall'altra la stessa è progettata e gestita in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici.

Emerge infatti che l'intervento i) non solo è coerente con il quadro programmatico di riferimento ma anche che ii):

- *Le azioni naturalistiche aggiuntive promosse dal Proponente devono considerarsi nel complesso non solo compatibili e non in contrasto, ma certamente coerenti e conformi rispetto alle Misure di Conservazione del Sito, volte proprio al miglioramento, mantenimento e/o conservazione degli habitat di interesse Comunitario;*
- *Il progetto è strutturato anche come opera di riduzione del rischio idrogeologico residuo.*

2. Integrazioni volontarie relativi agli aspetti ritenuti necessari da parte del Gruppo Istruttore in data 25 ottobre 2019

A seguito della Riunione del 25 ottobre 2019 il Gruppo Istruttore ha ritenuto necessario richiedere un ulteriore approfondimento finalizzato a fornire maggior chiarezza in merito ai seguenti aspetti:

- a. Chiarimento sul concetto di Vas Sperimentale;
- b. Chiarimento sul meccanismo e sulle modalità di attuazione della Ricollocazione degli impianti nautici incompatibili;
- c. Chiarimento sulla riduzione del rischio idraulico con eliminazione della realizzazione di terrapieni per la viabilità;
- d. Approfondimento e redazione di un modello idrogeologico avanzato relativo al non incremento significativo del cuneo salino;
- e. Azioni di Miglioramento e ripristino ambientale delle aree oggetto dell'intervento che rientrano nella rete Natura 2000.

a. Chiarimento sul concetto di Vas Sperimentale

In merito al concetto di "Vas Sperimentale" si segnala che tale termine è stato reso ed interpretato, a nostro avviso in maniera impropria.

Si segnala infatti che la procedura di VAS eseguita sul Piano Guida della Nautica, quale strumento settoriale che rappresenta un'integrazione al Programma di Riassetto Turistico Ricreativo previsto dal Piano del Parco approvato dalla Regione Liguria con DCR n.41/2001, è stata avviata su base volontaria e non obbligatoria in data 06.10.2005 mediante sottoscrizione di "Protocollo d'intesa per la Sperimentazione della VAS sul Piano della Nautica del Parco del Magra" come da Delibera Consiglio Parco n. 48/2005 (Allegato 1).

Il termine improprio di VAS Sperimentale deriva pertanto dal fatto che, all'epoca della sottoscrizione del Protocollo d'intesa per la Sperimentazione della VAS sul Piano della Nautica del Parco del Magra (2005), **i**) la Regione Liguria aveva partecipato al progetto Interreg IIB MedOcc ENPLAN "valutazione ambientale di piani e programmi" finalizzato a diffondere e promuovere iniziative di sperimentazione della VAS e che dall'altra **ii**) in Italia non era ancora entrata in vigore la Direttiva VAS 01/42/CE sull'obbligo di assoggettare i Piani alla Procedura di Valutazione Ambientale Strategica poi recepita con la parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 entrata in vigore il 31 luglio 2007.

b. Chiarimento sul meccanismo e sulle modalità di attuazione della Ricollocazione degli impianti nautici incompatibili

La ricollocazione degli impianti nautici incompatibili localizzati oltre la Linea di Navigabilità (LdN) 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 un'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.

Attraverso il meccanismo della ricollocazione si intende pertanto raggiungere i seguenti obiettivi codificati all'interno del Piano di Parco e alla Vas del "Piano Guida della Nautica" quali i) la razionalizzazione e riorganizzazione della Nautica da diporto e ii) il crescente livello di sostenibilità ambientale.

Tali obiettivi vengono pertanto raggiunti attraverso la rinaturalizzazione e compatibilizzazione ambientale delle aree/sponde ubicate oltre LdN.

Il Piano Guida della Nautica, a tale fine, individua la seguente procedura di attuazione:

- Presentazione e attuazione di un **Progetto di Compatibilizzazione Ambientale** per tutti gli impianti esistenti in base agli obiettivi definiti anche nel Rapporto Ambientale della VAS (art. 6.1 pag. 19-20-21);
- **Istituzione di un Regime Transitorio** per gli impianti posti oltre il LdN con le seguenti finalità:
 - *Avviare un processo di riqualificazione fluviale e un miglioramento del bilancio ecologico;*
 - *Garantire alle attività in regime di rilocalizzazione, il tempo per ammortizzare gli investimenti necessari per attuare gli interventi di riqualificazione ambientale e funzionale dei loro impianti;*
 - *Avviare un Programma di Monitoraggio (così come definito dalla Dichiarazione di Sintesi), che valuti gli effetti ambientali delle scelte di Piano adottando misure correttive in caso di scostamento dagli obiettivi di sostenibilità perseguiti.*

Alla scadenza del Periodo Transitorio (anno 2018) possono pertanto verificarsi i seguenti scenari:

Scenario 1:

L'Ente Parco definisce una Proroga finalizzata a concludere il processo di ricollocazione [vedi Delibera Consiglio Ente n. 27/2019 – Piano Guida per la Nautica – proroga periodo transitorio] (Allegato 2).

Scenario 2:

Individuazione delle aree di atterraggio poste a valle dalla LdN con obbligo di adeguamento consistente nel concedere l'uso quantitativamente determinato di aree da destinare funzionalmente alla ricollocazione di posti barca equivalenti ubicati a monte della LdN.

Una volta che l'Ente Parco ha individuato tale sito per la ricollocazione degli impianti posti oltre il LdN **che hanno ottemperato** all'attuazione del Progetto di Compatibilizzazione Ambientale, gli stessi **hanno diritto** ad essere trasferiti in tali aree.

Ricapitolando i casi ammissibili sono i seguenti:

a. Impianti ubicati oltre la LdN che non hanno ottemperato all'attuazione del Progetto di Compatibilizzazione Ambientale:

1. Approvazione dell'Ente Parco della Proroga del Periodo Transitorio: è ammessa la permanenza dell'attività
2. Non approvazione dell'Ente Parco della Proroga del Periodo Transitorio: non è ammessa la permanenza dell'attività

b. Impianti ubicati oltre la LdN che hanno ottemperato all'attuazione del Progetto di Compatibilizzazione Ambientale:

1. Approvazione dell'Ente Parco della Proroga del Periodo Transitorio:
 - è ammessa la permanenza dell'attività se non sono state individuate le aree di atterraggio (sito per la ricollocazione) a valle della LdN;
 - non è ammessa la permanenza dell'attività se sono state individuate le aree di atterraggio (sito per la ricollocazione) a valle della LdN e le attività non hanno dato corso a tale processo.
2. Non approvazione dell'Ente Parco della Proroga del Periodo Transitorio:
non è ammessa la permanenza dell'attività

Nel caso di specie del Progetto Marina Azzurra Yachting riepiloghiamo che:

1. Il Proponente, in ottemperanza alle disposizioni dell'Ente Parco, ha individuato un sito per la ricollocazione di imbarcazioni pari ad un'area di 1.650 mq pari a 11PE12.
2. L'Ente Parco dovrà comunicare agli impianti ubicati oltre la LdN che **hanno realizzato il Progetto di Compatibilizzazione Ambientale**, la possibilità/facoltà di concludere il processo di ricollocazione attraverso il trasferimento in tali aree.
3. L'Ente Parco, una volta concluso il processo di ricollocazione, dovrà comunicare agli Enti competenti per l'esercizio delle attività produttive in ambito demaniale (Ufficio Suap/Comune

Ameglia – Sarzana – Lerici e Regione Liguria – Demanio Idrico) l'avvenuto processo di ambientalizzazione al fine di ridurre le corrispondenti concessioni presenti a monte del Limite di Navigabilità.

In aggiunta a quanto sopra al fine di meglio dettagliare le **Modalità di Attuazione della Ricollocazione** evidenziamo che:

- per ciò che riguarda **l'individuazione delle imbarcazioni** ubicate oltre la LdN oggetto di ricollocazione, la società Proponente si è attivata in modo diligente proponendo la sottoscrizione di una convenzione di natura commerciale con un soggetto terzo avente le caratteristiche richieste dall'Ente Parco. Tale soluzione, su base volontaria, alla luce anche della Delibera n. 27/2019 di proroga del periodo transitorio, ha natura esclusivamente propositiva.

Il Proponente rimane disponibile ad adeguarsi ad altre eventuali soluzioni ritenute maggiormente adeguate ed idonee dall'Ente Parco;

- per quanto riguarda **il numero e le dimensioni dei posti barca ubicati oltre la LdN** oggetto di ricollocazione, la quantificazione effettiva è già stata preventivamente determinata dalle norme del Piano Guida della Nautica.

Infatti la Regione Liguria e l'Ente Parco hanno individuato nel posto barca equivalente (PE12) l'unità di misura per la ricollocazione. Tale PE12 è pari ad un posto barca di dimensioni pari a 12 x 4,50 per uno specchio acqueo pari a 150 mq.

Il PgN alla tabella 3.3. "Calcolo dell'equivalenza in PE12" determina a livello matematico il fattore di conversione delle imbarcazioni al fine di trasformarle nell'unità di misura adottata dal Piano di Parco e dalla Regione (PE12).

Pertanto, da una parte Marina Azzurra Yachting ha individuato un'area pari a 1650 mq per un numero di 11PE12 e, dall'altra gli impianti ubicati oltre la LdN dovranno allocare un numero di imbarcazioni per dimensioni pari a 11PE12 (150 mq x 11 = 1.650 mq) attraverso il meccanismo del calcolo dell'equivalenza in PE12 individuata nella Tabella 3.3. del PgN.

In conclusione, si ritiene, per ultimo, opportuno evidenziare a livello ambientale che:

- l'aver individuato un'area all'interno del progetto della Marina Azzurra Yachting finalizzata alla ricollocazione è condizione necessaria e sufficiente per **attivare** il relativo processo finalizzato all'ambientalizzazione delle sponde ubicate oltre la LdN;
- l'obbiettivo di ambientalizzazione delle aree/sponde ubicate oltre la LdN verrà inderogabilmente soddisfatto al termine del nuovo periodo transitorio avviato con Delibera n. 27/2019 (Allegato 2) in quanto alla scadenza dei 24 mesi le imbarcazioni e le attività oltre la LdN potranno in alternativa:
 - ricollocarsi a valle nelle aree individuate dall'Ente Parco;
 - cessare l'esercizio limitatamente alle attività lungo la sponda del Fiume Magra

E' pertanto chiarito che il processo finalizzato al ripristino ambientale dell'area posta a monte del LdN è garantito sotto il duplice aspetto:

1. Per esercitare le attività oltre LdN gli impianti devono necessariamente ed obbligatoriamente procedere entro 24 mesi (Periodo Transitorio definito dall'Ente Parco) con l'esecuzione di un piano di compatibilizzazione ambientale comprensivo di ambientalizzazione delle aree/sponde;
2. Alla scadenza del Periodo Transitorio, gli impianti che decidono di proseguire con l'attività devono procedere con lo spostamento delle imbarcazioni nelle aree individuate dall'Ente Parco (aree di ricollocazione di atterraggio) quali quelle individuate dal progetto Marina Azzurra Yachting.

Nel caso in cui ciò non avvenga la normativa dell'Ente Parco (pag. 21 del Piano Guida della Nautica) prevede in automatico la revoca della concessione rilasciata dalla Regione Liguria - Settore Demanio Idrico.¹

Per ultimo il Proponente dichiara di essere disponibile all'individuazione di altre soluzioni finalizzate al miglior processo di ricollocazione che gli Enti vorranno individuare.

c. Chiarimento sulla riduzione del rischio idraulico con eliminazione della realizzazione di terrapieni per la viabilità

In riferimento a tale aspetto si rimanda ai chiarimenti inviati con Integrazioni volontarie inviate via pec in data 26.11.2019.

d. Approfondimento e redazione di un modello idrogeologico avanzato relativo al non incremento significativo del cuneo salino

In riferimento a tale aspetto si rimanda ai chiarimenti inviati con Integrazioni volontarie inviate via pec in data 26.11.2019.

e. Azioni di Miglioramento e Ripristino ambientale delle aree oggetto dell'intervento

Seppur tale argomento non sia stato oggetto di ulteriore richiesta di approfondimento, si segnala l'opportunità di evidenziare i seguenti aspetti ritenuti essenziali per una corretta analisi:

1. Sullo Studio di Incidenza e sul concetto di sottrazione di Habitat in area SIC

Il criterio riferito dal Parere della CTVA (rif. pag. 24) risponde a quanto previsto dalla Direttiva Habitat all'articolo 6, paragrafo 4, così come meglio esplicitato dalla "Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della Direttiva 92/43/CEE – Direttiva Habitat" che al **par. 5.5.4 Portata della compensazione** specifica:

"La portata delle misure compensative che risulta necessaria per garantirne l'efficacia è direttamente proporzionale agli aspetti quantitativi intrinseci degli elementi di integrità che possono risultare danneggiati e all'efficacia prevista dalle misure.

¹ PGN: 6.1. Regole generali per l'adeguamento degli impianti nautici

E' ampiamente riconosciuto che i rapporti di compensazione in generale dovrebbero essere ben superiori a 1:1. Quindi, rapporti pari o inferiori a 1:1 devono essere considerati solo se si riesce a dimostrare che misure di tale portata sono pienamente efficaci per il ripristino della struttura e della funzionalità in un breve lasso di tempo"

E' evidente pertanto che l'applicazione di tale misura compensativa può avvenire esclusivamente e tassativamente solo nel caso in cui gli il progetto abbia le caratteristiche **di avere incidenze significative negative, a seguito di una opportuna valutazione dell'incidenza tenendo conto degli obiettivi di conservazione del sito.**

Dai documenti prodotti e dai pareri rilasciati dagli Enti, confermati e considerati anche dal Parere della CTVA, possiamo riepilogare che:

- i. Non sono rilevate incidenze negative per l'area protetta derivanti dall'opera in progetto;
- ii. Relativamente alla sottrazione di Habitat in area SIC si rileva che nell'area oggetto d'intervento vi è:
 - a. Assenza di Habitat e specie di interesse comunitario prioritario;
 - b. Assenza di Habitat e specie di interesse comunitario

Da ciò discende, come confermato anche dal parere dell'Ente Parco Montemarcello n. 1672 del 07.08.2019, che non vi in alcun modo è sottrazione di Habitat presenti nel SIC.

In funzione di ciò [mancata sottrazione di Habitat presenti nel SIC] alla luce anche di quanto disposto dalla "Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della Direttiva 92/43/CEE – Direttiva Habitat" paragrafo 4.6.4 il progetto non incide negativamente sull'integrità del sito.

In assenza di specie o tipi di habitat di interesse comunitario, il sito oggetto d'intervento non può pertanto subire incidenze significative con la conseguenza che l'integrità del sito non può essere pregiudicata.

Dai sopraindicati aspetti è possibile affermare che l'intervento di progetto non rientra in alcun modo nel perimetro di definizione del meccanismo di compensazione ambientale così come previsto dalla Direttiva Habitat ex. art. 6 punto 4² con la conseguenza che, al progetto non possono essere applicate misure compensative necessarie per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata.

² Art. 6 p.to 4:

4. Qualora, **nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza** sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate.

Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni commesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.

2. Sulle Azioni di miglioramento ambientale del progetto

Una volta chiarito che gli interventi naturalistici non possono essere classificati come “misure di compensazione” ai sensi dell’art. 6 paragrafo 4 della Direttiva Habitat, procediamo con l’analisi dettagliata delle varie azioni di natura ambientale.

Si segnala, fin da ora, che tali azioni, così come richiesto e confermato dall’Ente Parco Montemarcello in qualità di Ente Gestore della ZSC Parco Magra-Vara (IT343502), sono classificate come Azioni di miglioramento e mantenimento delle aree. In particolare, ai sensi di quanto previsto dalle Misure di Conservazione delle ZSC della Regione Biogeografica mediterranea approvate con DGR 4 luglio 2017 n. 537, possono essere qualificabili come:

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

Per un maggior dettaglio qualitativo/quantitativo si rimanda all’Allegato 3 - BEP (Bilancio Ecologico Progetto).

3. Excursus Generale di coerenza programmatica del progetto all’interno dell’iter istruttorio

Ai fini di dimostrare la sostenibilità ambientale dell’intero intervento di progetto, qui di seguito si fornisce un breve Excursus Generale finalizzato ad evidenziare l’intero iter amministrativo progettuale iniziato nell’anno 2013.

Come evidenziato nel documento Allegato 4, il progetto risulta essere pienamente coerente con il Quadro Programmatico di Riferimento che, sotto l’aspetto prettamente ambientale, è governato dalla Legge sui Parchi e dalle disposizioni sulle ZCS di carattere sovraordinato.

L’analisi si basa su documenti presenti all’interno dell’istruttoria quali:

- CTVA: Parere n.3056 del 05.07.2019 qui di seguito “**Parere CTVA**”;
- Regione Liguria: Decreto di Verifica Assoggettabilità alla Vas ex. art. 13 l.r. n.32/2012 n°268 del 28.01.2016 qui di seguito “**Decreto Vas Regione**”;
- Proponente: Studio Impatto Ambientale – Quadro Programmatico – VA01 qui di seguito “**SIA Proponente**”.

Qui di seguito viene riepilogato inoltre l’iter procedurale di approvazione del Progetto con i principali documenti/pareri elaborati dai soggetti attori.



ITER PIANIFICATORIO – URBANISTICO

a. Presentazione Progetto

In data 05/08/2013: Presentazione Progetto “Marina Azzurra Yachting” presso gli Enti di adozione Variante al PRG per la realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata.

b. Protocollo d’intesa tra Enti per la determinazione dei criteri e degli indirizzi operativi

In data 29/10/2013: delibera dell’Ente Parco Montemarcello/Magra n. 40 di approvazione del Protocollo d’intesa tra la Regione Liguria - l’Ente Parco Montemarcello/Magra, la Provincia di La Spezia ed il Comune di Ameglia con il quale si stabiliscono i criteri e gli indirizzi operativi per la progettazione di quota parte del Polo Nautico previsto dal Piano del Parco;

In data 21/11/2013: delibera della Giunta Comunale di Ameglia n. 81 di approvazione Protocollo d’intesa per l’attuazione del Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina (Darsena);

In data 22/11/2013: delibera della Giunta Regionale n. 1469 di approvazione del Protocollo d’intesa tra la Regione Liguria - l’Ente Parco Montemarcello/Magra, la Provincia di La Spezia ed il Comune di Ameglia per l’attuazione del piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina (Darsena).

c. Conferenza dei Servizi Preliminare

A seguito della Conferenza dei Servizi del 20/12/2013 con nota successiva del 5 giugno 2014, l’Ente Parco Montemarcello riaffermava *“la necessità di uniformarsi al Protocollo d’intesa approvato con delibera del Comune di Ameglia n. 81/2013. Si richiede di definire il perimetro e la superficie dello SUA nonché disciplinare le modalità di ricollocazione dei posti – barca”*;

In data 07 febbraio 2014 Prot. n. 323 il Soggetto Attuatore ha depositato presso l’Ente Parco Montemarcello Magra le integrazioni richieste, e successivamente depositato presso il Comune di Ameglia in data 08 febbraio 2014 prot. 1653 la seguente documentazione integrativa:

- Allegato A - Tav. 1 - Mappa catastale-Area Intervento-Parametri quantitativi minimi e massimi - Relazione integrazioni;

In data 25/03/2014 la Commissione Locale per il Paesaggio ha espresso **parere favorevole** per quanto di competenza;

In data 03/04/2014 prot. n. 4107 ad integrazione degli elaborati del Piano Particolareggiato presentati in data 08.02.2014 Prot. n. 1653, presentazione della Convenzione Urbanistica ad **integrazione della documentazione già depositata**;

d. Delibera del Consiglio Comunale n. 22/2014

In data 07/04/2014: adozione, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 22 del Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina scavata a secco in proprietà privata (Darsena). Tale deliberazione precisa inoltre *che l'approvazione del progetto di Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina (Darsena) sarà assunta tramite Conferenza di Servizi ai sensi del combinato disposto degli artt. 59/60/84 com. 2 della LR 36/97 come modificata dalla LR 19/2002 e dagli artt. 14/14 bis/14 ter della Legge 241/90 e successive modifiche ed integrazioni;*

e. Conferenza dei Servizi Referente

In data 5 giugno 2014 si è tenuta la Conferenza dei servizi referente dalla quale sono emersi, da parte dell'Amministrazione Provinciale/Settore Beni Ambientali/Settore Urbanistica alcuni aspetti di approfondimento inerenti la preliminare richiesta di assoggettabilità alla VAS e la presentazione della VIA.

ITER PIANIFICATORIO - AMBIENTALE***a. Verifica di assoggettabilità alla VAS ex. art. 13 L.R. n.32/2012***

Con nota del 23 luglio 2015 pervenuta in data 05 agosto 2015, il Soggetto Attuatore ha consegnato alla Regione Liguria tutta la documentazione necessaria allo svolgimento della verifica di assoggettabilità ex.art.13 L.R. n.32/2012;

Il Settore VIA della Regione Liguria con Decreto dirigenziale n. 268 del 28.01.2016, pubblicato sul BURL n. 9 Parte II del 2.03.2016, ha espresso “di non assoggettare, *ai sensi dell'articolo 13, c. 6 l.r. n. 32/2012*, alla procedura di VAS, *di cui agli artt. 8 e segg. l.r. n. 32/2012 smi*, il “PP d'iniziativa privata in variante al PRG di Ameglia – zona F5 – per la realizzazione di una darsena privata”, *proposto da Marina Azzurra Yachting Srl, rinviando i necessari approfondimenti alla VIA regionale sul Progetto Definitivo, per la predisposizione del quale sono indicate in istruttoria premesse, condizioni e prestazioni attese, e che deve essere sviluppato nell'ambito del procedimento concertativo in corso”;*

All'interno del Decreto Regionale di non assoggettabilità alla VAS sono stati rilasciati, da parte dei settori competenti, i seguenti pareri:

✓ **Parere n. 1345 del 26.01.2016 Dipartimento Pianificazione Territoriale Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio**

- *Parere di coerenza a livello urbanistico*

- *Parere di coerenza a livello paesaggistico*

✓ **Parere n. 23853 del 22.12.2015 Dipartimento Ambiente -Settore Progetti e programma per la tutela e valorizzazione ambientale**

*“Alla luce di quanto sopra riportato si concorda sulla proposta di ripristino espressa dal proponente, e in questa sede di pronuncia di Valutazione di Incidenza si ritiene quindi di poter esprimere un **parere positivo in merito al livello pianificatorio della procedura di verifica**, rimandando all’analisi del progetto definitivo, in sede della prevista procedura di VIA, per un parere dettagliato.”*

✓ **Parere n. 19523 del 28.10.2015 Dipartimento Ambiente – Settore Ecosistema Costiero e ciclo delle Acque**

*“Riteniamo pertanto **accettabile la variante in oggetto**”*

✓ **Parere n. 18229 del 12.10.2015 Dipartimento Ambiente – Settore Assetto del Territorio**

*“In conclusione, per quanto riguarda la realizzazione della nuova darsena, si rileva che la **documentazione tecnica ad oggi prodotta risulta adeguata a supportare una fattibilità geologica di carattere generale dell’intervento prospettato**, che non risulta in linea generale in contrasto con la normativa di Piano di Bacino, fatta comunque salva la necessità di opportuni approfondimenti in sede progettuale.”*

✓ **Parere 154385 del 03.09.2015 Provincia della Spezia – Settore Ambiente – Pianificazione - Urbanistica**

✓ **Parere n. 28967 del 03.11.2015 Arpal**

b. Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con richiesta di rilascio di Provvedimento Unico Ambientale di cui all’art. 27 D.Lgs. n.152/2006

Con domanda presentata in data 18/12/2017 la società Marina Azzurra Yachting s.r.l ha avviato presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. n.152/2006 con contestuale richiesta di rilascio del Provvedimento Unico Ambientale di cui all’art. 27 D.Lgs. n.152/2006.

La fase istruttoria si è qui di seguito così articolata:

Contributi e Pareri Enti:

- Regione Liguria: Contributo istruttorio Preliminare – DVA/10631 del 08/05/2018
- Ente Parco Montemarcello – Magra: Nota Richiesta integrazioni – DVA/4548 del 22/02/2018

Osservazioni:

- Marinella S.p.a - DVA/10650 in data 08/05/2018

- Italia Nostra e Legambiente – DVA/10392 del 07/05/2018

Contributi Enti:

- Comune di Ameglia – contributo positivo – DVA/23009 del 15/10/2018
- Regione Liguria – contributo positivo – DVA/8553 del 03/04/2019
- Regione Liguria – contributo positivo – DVA/13854 del 31/05/2019

Contributi Proponente:

- Documentazione integrativa -DVA/19429 del 28/08/2018 relativo alle integrazioni richieste DVA/11788 del 22/05/2018

Pareri Vincolanti:

- Ente Parco Montemarcello – Magra - Parere positivo – DVA/22847 del 11/10/2018
- Ente Parco Montemarcello – Magra - Parere positivo – DVA/10258 del 23/04/2019

L'Ente, quale, in generale, soggetto gestore delle Aree protette e, in particolare, dell'area ZSC denominata "Parco della Magra – Vara" cod. IT1343502 nel rilasciare il proprio parere di competenza dispone:

- Coerenza con la Normativa di Piano – Obiettivi Generali e Standard Specifici*
 - Coerenza con la Normativa di Piano – Ambito Ambientale – Misure di Conservazione ZSC IT 1343502 Parco della Magra - Vara*
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale – Parere positivo – DVA/1535 del 23/01/2019

L'Autorità di Bacino dispone:

*“Sulla base di quanto sopra, si ritiene che il progetto “Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia(SP)”, **risulti sostanzialmente conforme alle indicazioni NdA del PAI**, con la prescrizione relativa alla realizzazione di sole aree di sosta, anziché di parcheggio, in quanto il sito in oggetto ricade all'interno della fascia di riassetto fluviale.”*

- Ministero per i beni e le attività Culturali – Parere favorevole con prescrizioni – DVA/26523 del 23/11/2018

Il Ministero per i beni e le attività Culturali dispone:

*“Questa Direzione Generale, [...] comunica, nello stato attuale della procedura, **il proprio parere favorevole all'intervento in oggetto con le seguenti prescrizioni***

- 1) Venga assicurata, ai sensi degli articoli 22 del D.Lgs. 42/2004 e 25 del D.Lgs. 50/2016, l'assistenza archeologica in corso d'opera durante gli interventi che comportino movimenti di terra.*
- 2) Le attività di assistenza di cui sopra vengano effettuate da professionisti in possesso di adeguata specializzazione restando inteso che nessun onere graverà sulla Soprintendenza stessa. Il rinvenimento di evidenze archeologiche potrà comportare varianti anche sostanziali alle opere in progetto.”*

Contributi Proponente:

- **Documentazione integrativa volontaria-DVA/4290 del 20/02/2019** finalizzato al rispetto delle prescrizioni contenute nel parere n. 567 del 23/01/2019 dell’Autorità di Bacino Distrettuale;
- **Documentazione integrativa volontaria-DVA/9510 del 12/04/2019** finalizzato a fornire gli opportuni chiarimenti relativi alla valutazione di incidenza;
- **Documentazione integrativa volontaria-DVA/9733 del 16/04/2019** relativo all’ottemperanza alle prescrizioni della Regione Liguria contenute nel contributo regionale n. 8553 del 03/04/2019 con particolare riguardo alla disponibilità delle aree a Marina Azzurra Yachting oggetto di liberazione della sponda dalle imbarcazioni ed alle modalità del processo di Ricollocazione effettiva dei Posti barca attualmente collocati a monte del c.d. Limite di navigabilità.

La CTVA -VIA e VAS con Parere n. 3056 del 05/07/2019 ha espresso “**parere negativo di compatibilità ambientale** per il progetto “Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (SP)”.

c. Procedura di riesame del Parere ex. art. 10 bis L.241/90

Con comunicazione DVA/21087 del 8/08/2019 il Proponente si è avvalso delle disposizioni di cui all’art. 10 bis della L.241/1990 producendo le dovute Osservazioni corredate da documenti esplicativi.

Tali osservazioni sono state integrate con i seguenti Parere:

- *Ente Parco Montemarcello – Magra - Parere positivo – n. 1672 del 07/08/2019*
- *Comune di Ameglia – Area Lavori Pubblici, Ambiente, Difesa del Suolo – parere positivo – n. 15520 del 23/10/2019*

Entrambi i pareri forniscono i dovuti chiarimenti interpretativi in merito ai motivi ostativi indicati dal Parere CTVA n.3056/2019 e in particolare:

- **Ente Parco Montemarcello -Magra**
che dispone:

1. *Coerenza del Progetto al processo di ricollocazione di posti barca ubicati oltre la linea di navigabilità;*
2. *Coerenza del Progetto rispetto ai parametri e alle azioni indicate dall’Ente Parco in merito al tema ambientale della potenziale intrusione del Cuneo Salino e al conseguente equilibrio idraulico e idrogeologico*
3. *Coerenza del Progetto in merito alla corretta proporzionalità delle misure di miglioramento ambientale previste in progetto rispetto agli impatti e incidenze da questo generate sul comparto biotico di interesse.*

- **Comune di Ameglia**
che dispone:

1. **Conclusioni generali – Beneficio Ambientale Complessivo**
2. **Aspetti Ambientali -Tema idraulico**

Il Settore dispone:

“Per quanto di nostra competenza pertanto, in merito al Tema idraulico, si esprime parere favorevole all'intervento previsto dalla Proponente in quanto lo stesso non induce variazioni negative alle condizioni di pericolosità dell'area e non evidenzia significative interferenze al corso d'acqua”

3. **Aspetti Ambientali -Tema idrogeologico – vulnerabilità degli acquiferi e rischio di potenziale contaminazione**

Il Settore dispone:

“Per quanto di nostra competenza pertanto, in merito in generale al Tema idrogeologico e in particolare alla “vulnerabilità degli acquiferi”, si esprime parere favorevole all'intervento previsto dalla Proponente in quanto non si ravvisano significative criticità relative alla qualità delle acque del corpo idrico di transizione “Foce del fiume Magra””.

4. **Aspetti Ambientali -Tema idrogeologico – intrusione del cuneo salino**

Il Settore dispone:

“Per quanto di nostra competenza, si ritiene pertanto che l'intervento non induca apprezzabili e significativi effetti negativi di salinizzazione della falda e di intrusione del cuneo salino.

Si condivide in ogni caso la necessità di procedere a monitorare periodicamente il fenomeno del cuneo salino, così come indicato dell'Autorità di Bacino e dall'Arpal.”.

4. Prime Linee Guida – Bilancio Ecologico Costi / Benefici Ambientali di Progetto (BEP)

Il Proponente, al fine di continuare nel percorso di miglioramento ambientale aziendale, ha volontariamente deliberato di procedere i) con il processo di certificazione ambientale Iso 14001 e ii) con la redazione del Bilancio di Sostenibilità Ambientale.

Per tale ultimo aspetto, come meglio descritto nell'Allegato 3, si evidenziano i seguenti dati:

- **Assetto insediativo generale**

Il Progetto prevede in via generale un beneficio ambientale misurabile in:

- i) Creazione di un corridoio ecologico complessivo di circa 19.926
- ii) Riduzione del grado di trasformazione pari a 89 PE12 (-51%)

- **Assetto insediativo particolare**

- i) Incremento Zone Umide pari a 1.482 mq
- ii) Rinaturalizzazione sponda fiume Magra
- iii) Creazione di percorsi pubblici e fruibilità pubblica
- iv) Sistemazione e piantumazione della sponda del Magra con saldo positivo (3.750 mq)
- v) Nuova piantumazione pini incrementativa in sostituzione di quelli abbattuti (+21)

- **Interventi migliorativi ambientali preventivamente non quantificabili**

Sono presenti tutta una serie di interventi migliorativi in linea e in coerenza con le disposizioni della VAS sul Piano della Nautica che in questa fase non sono misurabili.

La quantificazione dell'intervento migliorativo sarà oggetto di stima in sede di redazione del progetto esecutivo.

5. Conclusioni

A conclusione del presente contributo volontario possiamo sostenere quanto segue:

- a. **Coerenza del Progetto con il Quadro Programmatico di riferimento** (si veda Allegato n 4);
- b. **Coerenza del Progetto con il Quadro di riferimento ambientale** in particolare:

1. Atmosfera:

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

2. Ambiente idrico superficiale:

“CONSIDERATO E VALUTATO che:

- nel rispetto delle nuove normative comunitarie in materia di scarichi dalle imbarcazioni da diporto (Dir. 2000/95/CEE) e dei criteri del Piano Guida della Nautica, la darsena sarà dotata di un sistema di scarico e trattamento delle acque di sentina. Le acque di sentina saranno raccolte ad ogni pontile e recapitate, a mezzo di 4 gruppi di pompaggio, ad un serbatoio di raccolta ubicato in adiacenza all'area parcheggio per facilitarne lo svuotamento;
- per garantire un adeguato ricambio delle acque stagnanti nella darsena, è stato previsto un sistema di ricircolo delle acque con una portata dimensionata $0,9m^3/s$ in modo tale da avere un ricambio di tutto il volume presente in circa 12 ore; - **Coerente e positivo**

3. Suolo e Sottosuolo e Ambiente idrico sotterraneo

Sia dalle integrazioni volontarie allegate comprensive del Modello Idrogeologico Avanzato che dai Parere emessi dall’Autorità di Bacino, dall’Ente Parco e dal Comune di Ameglia emerge che i) dal punto di vista geomorfologico, ii) dal punto di vista idraulico e iii) dal punto di vista idrogeologico il Progetto è coerente e compatibile con le Norme dell’Autorità di Bacino e dell’Ente Parco - **Coerente e positivo**

4. Vegetazione, flora e fauna

- Componente biologica – fauna: “Per quanto riguarda le restanti componenti, si rappresenta come la creazione del nuovo bacino non vada a peggiorare lo stato ecologico dell’area rispetto alla condizione attuale” - **Coerente**
- Componente biologica- flora: “Non si rilevano le specie caratterizzanti gli habitat di pregio segnalati come presenti all’interno del SIC di riferimento” - **Coerente**
- Componente abiotica: “Pertanto, non si ritiene che la realizzazione del bacino in progetto vada ad alterare significativamente lo stato dell’area rispetto alle condizioni esistenti” - **Coerente e positivo**

5. Rumore

Dalla Relazione previsionale di impatto acustico emerge come principale sorgente emissiva quella del traffico indotto da e per la darsena.

Tale sorgente emissiva sia per quanto riguarda la fase di cantiere che per la fase ordinaria rientra nei limiti di tutte le fasce orarie consentite alle attività rumorose - **Coerente e positivo**

c. **Coerenza del Progetto con la Valutazione d’incidenza ambientale (Vinca)** relativa alle incidenze significative sugli habitat e sulle specie dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC), in particolare:

- 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 nessun degli habitat citati risulti essere presente nell’area di intervento.*

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

d. **Coerenza del Progetto con il Quadro Paesaggistico** in particolare:

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

CONSIDERATO che:

- *Il progetto risulta positivamente inserimento nel contesto come dimostrato in sintesi dai fotoinserti realizzati”.*

Oltremodo il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione Generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio ha espresso con nota DVA/26523 del 23/11/2018 il proprio parere positivo con alcune prescrizioni.

A nostro avviso, a seguito anche di quanto emerso dal Bilancio Ecologico di Progetto, possiamo sostenere che, l'intervento di progetto può essere classificato come **“Infrastruttura Verde/Blu”** finalizzata a preservare e valorizzare gli ecosistemi e i loro servizi in coerenza con l'obiettivo 2 della Strategia dell'UE sulla biodiversità elaborato dalla Commissione Europea.

Dal punto di vista ambientale infatti sia gli interventi strutturali previsti dal progetto sia le azioni ambientali indicate hanno le seguenti caratteristiche generali e particolari:

Caratteristiche generali:

- a) Coerenza del Progetto con il quadro programmatico di riferimento e in particolar modo con la normativa sovraordinata del Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale e del Piano di Parco Montemarcello – Magra;
- b) Le Azioni di intervento sono finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo per tutti gli aspetti legati alla pericolosità da dissesti di natura geomorfologica;
- c) Le Azioni di intervento sono finalizzate al miglioramento, mantenimento e/o conservazione degli habitat di interesse Comunitario.

Caratteristiche particolari:

- a) Gli Interventi idraulici sono finalizzati all'adeguamento del corso d'acqua all'assetto definitivo e in particolare alla riduzione del rischio idraulico ai sensi dell'art. 17 delle Norme dell'Autorità di Bacino;
- b) Gli Interventi e le azioni ambientali sono finalizzati alla riqualificazione e al miglioramento ambientale (corridoio ecologico) ai sensi della normativa di Parco.

Si può pertanto concludere che l'intervento di progetto non solo prevede interventi naturalistici volti al miglioramento degli Habitat di interesse comunitario ma addirittura prevede interventi idraulici finalizzati alla riduzione del rischio idraulico residuo. **E' evidente pertanto che nel suo insieme l'intervento di progetto rileva tutte le caratteristiche di sostenibilità ambientale.**

Per ultimo si allega una breve **Sintesi del Progetto** redatta al fine di riepilogare brevemente l'insieme degli aspetti ritenuti essenziali (Allegato n. 5).



6. Allegati

Allegato 1 – Delibera Consiglio Parco n. 48/2005

Allegato 2 – Delibera Consiglio Ente n. 27/2019 - Piano Guida per la Nautica – proroga periodo transitorio]

Allegato 3 – BEP (Bilancio Ecologico Progetto)

Allegato 4 – Schema di coerenza con il Quadro Programmatico di Riferimento

Allegato 5 – Sintesi del Progetto su aspetti essenziali

Restiamo a disposizione per ulteriore documentazione.

Cordiali saluti.

MARINA AZZURRA YACHTING SRL

Responsabile del Progetto

Dott. Manolo Cacciatori



COMUNE DI AMEGLIA

Prov. La Spezia

Strumento Urbanistico Attuativo
Marina Azzurra Yachting s.r.l.



Destinatari:

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE
AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al Presidente della Commissione Tecnica
VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

Regione Liguria
Direzione Ambiente
via.certificata@cert.regione.liguria.it