



OGGETTO: [ID: 8437] Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Con pec del 19/05/2022, acquisita al prot. 63081/MiTE del 20/05/2022, la società Marina Azzurra Yachting s.r.l. ha presentato richiesta di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii relativamente al progetto di **“Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia”**, in quanto modifica ed adeguamento tecnico alla tipologia di opera di cui al punto 2 lett. b) dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ovvero *“porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili”*.

Oggetto della presente valutazione preliminare, sono alcune modifiche progettuali al progetto sottoposto a VIA ed approvato con D.M. 246 del 30/11/2020, finalizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali del progetto approvato. In particolare le principali modifiche oggetto di valutazione preliminare, consistono in:

- a) incremento della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile fotovoltaica (con contestuale applicazione anche da fonte micro-eolica);
- b) introduzione di postazioni di ricarica elettrica nelle aree di parcheggio pubblico e privato;
- c) miglioramento delle modalità esecutive di scavo dell'invaso e di gestione in loco delle terre/rocce di scavo;
- d) modifica tecnica degli elementi strutturali perimetrali della darsena, con introduzione di materiali naturali di estrazione locale in sostituzione di corpi strutturali rigidi metallici;
- e) miglioramento delle condizioni di accessibilità alle imbarcazioni e alle banchine all'interno della darsena da parte degli utenti;
- f) introduzione di sistemi tecnologici e digitali di monitoraggio in continuo dello stato qualitativo delle acque interne alla nuova darsena;
- g) introduzione di sistemi tecnologici e digitali di rilevamento in continuo della profondità dello specchio acqueo;
- h) introduzione di sistemi tecnologici e digitali di rilevamento dei consumi elettrici delle singole imbarcazioni ormeggiate e di eventuali fumi legati a principi di incendio;
- i) introduzione di sistemi impiantistici per il trattamento di desalinizzazione dell'acqua salmastra del fiume Magra, a tutela della risorsa idrica idropotabile;
- j) incremento dell'estensione delle aree ecologiche e della biodiversità nelle zone retrostanti la nuova darsena.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.mite.gov.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante

“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104”, ed alcuni elaborati cartografici.

Pur essendo la procedura di verifica preliminare, per prassi, istruita dalla scrivente Direzione Generale, nel caso in esame, con particolare riferimento alla modifica tecnica degli elementi strutturali perimetrali della darsena, con introduzione di materiali naturali di estrazione locale in sostituzione di corpi strutturali rigidi metallici, vista la natura strettamente tecnica dell’intervento proposto e considerate le possibili ricadute che tale intervento potrebbe avere sul fenomeno dell’intrusione del cuneo salino sulla falda freatica interessata dal progetto, la Scrivente Direzione Generale ha ritenuto utile acquisire il parere tecnico della Commissione Tecnica di verifica dell’Impatto Ambientale VIA-VAS., richiesto con nota 91019/MiTE del 21/07/2022.

A riscontro della suddetta richiesta la Commissione Tecnica ha rilasciato un primo parere interlocutorio n. 562 del 12/09/2022, con il quale di fatto veniva richiesto alla società Proponente di trasmettere ulteriore documentazione.

Successivamente con pec del 27/10/2022, acquisita agli atti con prot. 133646/MiTE del 27/10/2022, la società Marina Yachting S.r.l. ha fornito riscontro alle richieste contenute nel citato parere e pertanto la Scrivente Direzione Generale ha rinnovato la richiesta di parere alla Commissione VIA, la quale ha rilasciato il parere n. 351 del 14/11/2022.

Iter autorizzativo del progetto

In data 17/12/2017, la società Marina Azzurra Yachting S.r.l. ha presentato istanza di provvedimento unico in materia ambiente per il progetto di “*Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia (SP)*” riguardante l’intervento di riorganizzazione e riqualificazione ambientale dell’insediamento produttivo esistente ai fini dell’adeguamento obbligatorio previsto dal vigente Piano Guida della Nautica.

In data 30/11/2020, il procedimento di VIA si è concluso con D.M. n. 246, positivo con condizioni ambientali, mentre il provvedimento unico ai sensi dell’art. 27 del D. Lgs. n. 152/2006 e smi si è concluso con Decreto Direttoriale n. 76 del 15/03/2021.

Oggetto della presente valutazione preliminare sono alcune modifiche al suddetto progetto sottoposto a VIA ed approvato nel 2020.

Analisi e valutazioni

Il progetto è localizzato in Provincia di La Spezia, nel territorio del Comune di Ameglia, in prossimità del centro abitato di Fiumaretta, in sponda sinistra del fiume Magra, a valle della S.P. 432 – via Litoranea, arteria costiera che collega la S.S. 1 via Aurelia a Marina di Carrara, e si inserisce nell’ambito di riqualificazione (paesaggistica e ambientale) del fiume.

L’area di intervento è sottoposta a vincolo Paesaggistico e Ambientale ai sensi e per gli effetti del D.Lgs 42/2004, art. 142, lett. c) “fiumi, torrenti, corsi d’acqua”, e ricade all’interno del perimetro del Parco Regionale di Montemarcello Magra e della Zona Speciale di Conservazione “Parco della Magra-Vara” (IT1343502).

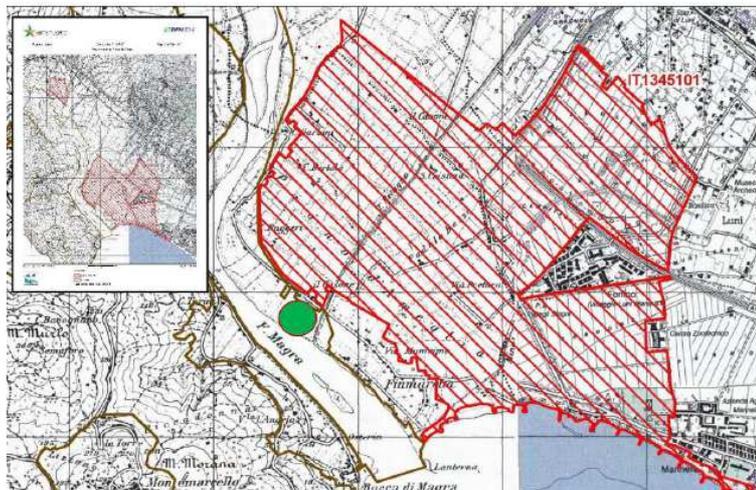


Figura 1 - Il sito di progetto (in verde) risulta interno alla ZSC IT1343502 ed adiacente alla ZSC

Dal punto di vista della pianificazione locale, l'area ricade in zona "IS TR-AI" – Insediamiento Sparso a regime normativo di Trasformabilità – Attrezzature Impianti.

Stante quanto disciplinato dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di La Spezia, l'area di progetto ricade – dal punto di vista del rischio idraulico - all'interno delle "Perimetrazioni inondabili di fondovalle per portate con tempo di ritorno di 200 anni" e nelle "Aree inondabili di fondovalle".

Il Piano del Parco naturale regionale di Montemarcello Magra, infine, individua l'area di progetto come "Area di sviluppo degli impianti e attrezzature per la Nautica" AS sf4.

Le opere del progetto approvato nel 2020 consistono essenzialmente nella realizzazione di uno specchio acqueo attrezzato funzionale ad un utilizzo di posti barca in acqua in sostituzione degli attuali posti a terra.

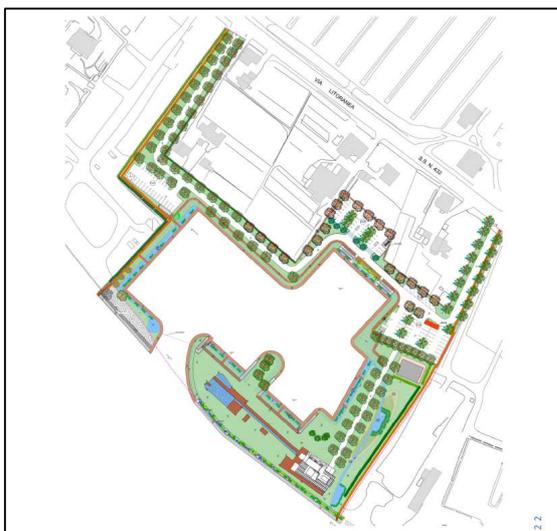


Figura 2 - Progetto approvato: planimetria generale

Oggetto della presente valutazione preliminare sono alcuni adeguamenti tecnici e modifiche al progetto originario approvato, senza tuttavia modificare le dimensioni della darsena, il piano degli ormeggi, il numero e la tipologia di posti barca, la gestione dello specchio acqueo, ecc.

In particolare, le principali modifiche oggetto di valutazione preliminare, consistono in:

- a) **incremento della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile fotovoltaica ed introduzione di postazioni di ricarica elettrica nelle aree di parcheggio pubblico e privato (con contestuale applicazione anche da fonte micro-eolica).**

Verranno utilizzate delle pensiline fotovoltaiche energeticamente più performanti di quelle originariamente previste, risultando ad esse associata una stima di produzione di energia elettrica annua pari a 362.213 kWh, rispetto ai 306.000 kWh di cui al progetto approvato (incremento di oltre il 18%) e saranno, inoltre, integrate con altra tipologia di impianto fotovoltaico, caratterizzata da installazione a terra di pannelli fotovoltaici, previsti in aderenza alla sponda interna della darsena di nuova realizzazione e alla sponda attuale lato-fiume.

Inoltre verranno installate su tutti i pali di sostegno delle pensiline delle prese di ricarica, in modo da renderle disponibili indipendentemente dalla localizzazione del posto-auto in cui l'utente parcheggerà e indipendentemente dalla durata della sosta di altri fruitori.

Il proponente evidenzia che, nel complesso, la produttività annua di energia elettrica fotovoltaica risulterà incrementata del 68% rispetto al progetto approvato. La realizzazione e l'esercizio dell'impianto consentiranno un risparmio di emissioni di CO₂ in atmosfera quantificabile in oltre 272 tCO₂/anno, equivalente a quello prodotto da 1.360 alberi in un periodo di 20 anni, ovvero quello di oltre 27.000 alberi in 1 anno.

Per ultimo, in accoppiata con i suddetti impianti fotovoltaici, il proponente valuterà l'installazione di sistemi localizzati di micro-eolico ad asse verticale con design curvoutizzato, con produzione di circa 500-1.000 W/cad.

- b) **miglioramento delle modalità esecutive di scavo dell'invaso e di gestione in loco delle terre/rocce di scavo.**

Il progetto prevede uno scavo complessivamente pari a 61.290 mc, in diminuzione per ca. 365 mc rispetto a quello già indicato nel Piano di Utilizzo delle Terre del progetto approvato e nella documentazione dello Studio di Impatto Ambientale.

Il proponente evidenzia che le modalità di scavo e asportazione di inerti previste per la realizzazione del bacino idrico della darsena restano sostanzialmente analoghe a quelle già verificate e analizzate, mentre risulta oggetto di approfondimento progettuale la tecnologia impiantistica prevista per il trattamento degli inerti.

La gestione delle terre di scavo risulta, sotto il profilo normativo, analoga a quella già prevista nell'ambito del Piano di Utilizzo agli atti del precedente procedimento, con la maggior parte del materiale (pari a quasi il 90% del totale) indirizzato a gestione quale sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del D. Lgs. n. 152/2006 e smi e del DPR n. 120/2017.

La precedente versione progettuale prevedeva due distinti step di trattamento degli inerti prelevati dal bacino della darsena, l'uno in sito, mediante sistema a circuito chiuso dedicato all'asportazione, alla vagliatura e alla disidratazione meccanica del materiale, e l'altro presso l'impianto industriale della Cemenbit srl (località Pietrasanta, Lucca, a distanza di circa 21 km dal

sito di progetto) per l'utilizzo degli inerti nel ciclo produttivo atto alla generazione di conglomerato bituminoso.

La nuova proposta progettuale prevede di installare in sito un sistema di aspirazione, vagliatura e separazione degli inerti, in modo che, a valle di detto trattamento, il materiale possa direttamente essere utilizzato nell'ambito della realizzazione di altre opere. La soluzione in variante prevede l'installazione e l'esercizio in sito di un impianto sostanzialmente analogo a quello precedentemente ipotizzato (costituito dal gruppo di prelievo, dal gruppo di separazione meccanica, dal gruppo di separazione meccanico/idrodinamica e dal gruppo di ricircolo), ma in grado di operare una più efficace selezione granulometrica degli inerti, tanto da conferire e generare direttamente materiali di classi granulometriche e prestazioni geotecniche atte al loro utilizzo in regime di sottoprodotto.

Il proponente sottolinea che:

- la rumorosità del previsto sistema di aspirazione, separazione e trattamento degli inerti da installarsi in cantiere risulta inferiore a quella del sistema di vagliatura e disidratazione meccanica precedentemente valutato, come dimostrato e analizzato in uno specifico approfondimento tecnico di impatto acustico di cui il proponente riporta gli esiti a pag. 44-45 dell'allegato denominato "ALL_06_Relazione ex art. 6 DLGS 152_2006";
- con il nuovo impianto di vagliatura e separazione degli inerti si verificherà una sensibile diminuzione delle attività elementari di movimentazione interna di mezzi d'opera, nonché una importante diminuzione del rateo orario di emissioni particellari in atmosfera generate dalle azioni di movimentazione degli inerti, come dettagliato in uno specifico studio di approfondimento dell'impatto atmosferico di cui il proponente riporta gli esiti a pag. 46-47-48 dell'allegato denominato "ALL_06_Relazione ex art. 6 DLGS 152_2006";
- il materiale inerte trattato in sito non dovrà più necessariamente raggiungere il sito industriale della Cemenbit srl di Pietrasanta e, conseguentemente, il relativo percorso dei mezzi in andata/ritorno (pari a circa 42 km) potrà essere evitato, con conseguenti benefici in termini di annullamento delle emissioni acustiche, vibrometriche, particellari/aeriformi in atmosfera prodotte dai mezzi pesanti di trasporto, nonché l'annullamento delle interferenze tra il traffico indotto di cantiere e il traffico urbano delle aree e cittadine attraversate.

c) modifica tecnica degli elementi strutturali perimetrali della darsena, con introduzione di materiali naturali di estrazione locale in sostituzione di corpi strutturali rigidi metallici:

Il progetto autorizzato prevedeva, per la realizzazione degli elementi strutturali perimetrali della darsena, il ricorso alla realizzazione di un palancolato metallico tirantato con contrasto di tiranti di tipo definitivo su cordolo sommitale in cemento armato 70x100-120 cm, mentre la presente proposta mira alla sostituzione degli elementi metallici sopra descritti e alla realizzazione delle sponde dello specchio d'acqua mediante utilizzo di materiali naturali in luogo dei materiali artificiali precedentemente previsti.

In particolare, è prevista la realizzazione di sponde in massi naturali di pezzatura 1.000-2.000kg, di più facile reperimento nel vicino comparto estrattivo Apuano, di più efficace inserimento ambientale (tutte le attuali difese antiersive fluviali e costiere della zona sono realizzate con simili massi naturali) e di possibile successivo riutilizzo a fine vita della darsena (secondo i principi dell'economia circolare).

I massi naturali costituiranno lo strato di corazzamento e protezione di 80 cm di spessore delle sponde, al cui piede è prevista la realizzazione di una berma di fondazione profonda circa 1 metro ed estesa per circa 2 metri, anch'essa in massi naturali. Tali sponde in massi naturali verranno poi rinverdate con essenze erbacee ed arbustive autoctone e con l'innesto di talee.

Contestualmente all'introduzione della nuova proposta di esecuzione delle sponde in scarpate protette con massi naturali, il proponente ha provveduto ad ottimizzare il piano degli scavi della darsena, prevedendo profondità variabili da 3.0 metri a 2.5 metri, in luogo della profondità di bacino precedentemente prevista di 4.15 metri a partire dal camminamento sulla banchina fissa, con livello del mare previsto 1.15 metri al di sotto della banchina e tirante idrico continuo previsto pari a 3.0 metri ovunque all'interno della darsena.

Il proponente ha effettuato delle verifiche di stabilità delle sponde a cui si rimanda per un approfondimento della tematica (vedi allegato denominato "ALL_07_Relazione strutturale").

Il proponente afferma che:

- le opere di progetto non modificano sostanzialmente il regime idrogeologico del fiume Magra;
- non pregiudica l'effetto "barriera" prodotto dalle palancole in relazione al fenomeno della potenziale ingressione del cuneo salino poiché la nuova soluzione risulta sostanzialmente equivalente a quella autorizzata;
- confrontando tutti gli scenari analizzati (ante operam e post operam con le due soluzioni tecniche), i flussi profondi, dopo il graduale aumento registrato rispettivamente presso il margine del fiume (ante operam) o presso il perimetro della darsena (post operam), si mantengono costanti per diverse centinaia di metri nell'entroterra. I flussi profondi, quelli maggiormente responsabili della potenziale intrusione del cuneo salino, nello scenario post operam con scogliera hanno valori lievemente più bassi rispetto a quelli stimati nello scenario post operam con palancole. In superficie, i valori di flusso orizzontale tendono a divenire paragonabili nelle due situazioni post operam (con palancole e con scarpata in scogliera) a partire da soli 200 metri dal limite nordorientale della darsena;
- l'utilizzo di una scogliera naturale non modifica in maniera significativa l'intrusione del cuneo salino, poiché si evidenzia una oscillazione massima nei livelli piezometrici di soli 15 cm rispetto allo stato attuale, registrata in prossimità del perimetro della Darsena (vedi allegato denominato "ALL_08_Studio idrogeologico_Nuova Darsena_Bocca di Magra");
- il modello idrogeologico implementato mostra che le modifiche progettuali oggetto della presente valutazione preliminare, non generano effetti negativi di salinizzazione della falda freatica o di accentuazione dell'intrusione del cuneo salino, neppure durante la stagione estiva.

d) miglioramento delle condizioni di accessibilità alle imbarcazioni e alle banchine all'interno della darsena da parte degli utenti.

La nuova proposta prevede di considerare le banchine quali elementi strutturali separati rispetto alle sponde perimetrali della darsena, aventi unicamente la funzione di ormeggio e passaggio delle persone da e per le imbarcazioni attraccate, al contrario della soluzione di progetto approvato, dove esse fungevano anche come vincolo strutturale per il palancoleto.

In particolare, vengono ora previste due tipologie di banchine:

- banchina per gli ormeggi (pertanto con bitte di ancoraggio) e pedonale: costituita da una struttura metallica zincata, fondata su 2 pali con passo di 4 metri, lunghi 11.70 metri (di cui 8.0 metri infissi nel fondale), di diametro pari a 298.5 mm e spessore 12.5 mm;
- banchina esclusivamente pedonale: costituita da una struttura metallica zincata, fondata su 1 palo da un lato e sulla scogliera in massi naturali dall'altro; i pali avranno passo di 6 metri, lunghezza pari a 8.70 metri (di cui 5.0 metri infissi nel fondale), diametro di 177.8 mm e spessore 10.0 mm..

Il proponente afferma che la larghezza delle banchine di ormeggio e delle banchine di esclusivo uso pedonale nella nuova proposta di progetto risulta maggiore di quella originariamente prevista (da 2.00 metri a 2.50-2.60 metri), consentendo allestimenti superficiali calpestabili che garantiscono una migliore, più agevole e più sicura mobilità degli utenti e la piena inclusività/accessibilità dell'area anche a persone aventi difficoltà motorie, in totale coerenza con l'obiettivo di massima inclusività sociale che da sempre ha caratterizzato le sistemazioni architettoniche, i percorsi, gli arredamenti e le funzioni presenti all'interno del sito di progetto.

Per l'esecuzione dei lavori relativi agli interventi di cui ai punti **c)** e **d)** il proponente individua 4 fasi:

- Infissione dei pali di acciaio lungo il perimetro del nuovo bacino secondo lo sviluppo e l'andamento di quella che sarà la nuova banchina di attracco e di camminamento. La lavorazione avverrà all'inizio delle attività di cantiere, operando dal piano compagna esistente con vibro-infissione dei pali. La lavorazione sarà significativamente meno impattante rispetto a quella di infissione a battuta delle palancole precedentemente prevista in progetto, ed i mezzi per la consegna in cantiere dei materiali saranno sensibilmente minori di quelli previsti per l'approvvigionamento dei 635 metri di palancole. In particolare, nel complesso saranno richiesti meno di 200 pali (130 per le banchine con ormeggi e 68 per le banchine pedonali), a fronte delle oltre 900 palancole precedentemente previste. Nel complesso, la lavorazione avrà durata pari a 15-20 gg;
- Realizzazione delle sponde del nuovo bacino, compreso la berma e il corazzamento del fondo nel tratto di transizione secondo le sagome di progetto. I lavori procederanno per tratti, operando con scavi in trincea della larghezza di circa 10 m; per ogni tratto di circa 25-40 m si procederà al profilamento della scarpata, alla realizzazione del rivestimento in pietrame, comprensivo della berma di fondazione. A tergo del rivestimento in massi, tra questo e il terreno naturale, sarà posato un geotessile con funzione di strato di separazione ed anti-filtrazione in grado di garantire la stabilità del materiale naturale immerso, a contatto con la scogliera. Al termine si procederà con gli impianti/innesti di talee. Si prevede l'impiego di usuali escavatori per lo scavo e la posa dei massi naturali; il cantiere sarà approvvigionato con un totale di circa 250 camion per la consegna dei blocchi di pietrame naturale (si stima un traffico indotto di soli 4-5 camion/giorno per un periodo complessivo di circa 60 giorni lavorativi);
- Realizzazione della struttura della nuova banchina (completa delle bitte di ancoraggio nelle zone di ormeggio). Una volta completate le opere di sponda si procederà all'installazione degli elementi strutturali e di arredo della nuova banchina. Si tratterà sostanzialmente del solo montaggio ed assemblaggio di parti prodotte in stabilimento e consegnate in loco. Tali lavorazioni di montaggio/assemblaggio sostituiscono, di fatto, quelle precedentemente

previste per la realizzazione del manufatto in opera in calcestruzzo armato da realizzare una volta infisso il palancolato e per la realizzazione dei tiranti inclinati e orizzontali.

- Scavo dell'area del bacino per il completamento dello specchio acqueo con le modalità già precedentemente illustrate, con profondità variabile da 2.5 a 3.0 metri al di sotto del livello medio mare.

e) introduzione di sistemi tecnologici e digitali di monitoraggio in continuo dello stato qualitativo delle acque interne alla nuova darsena, della profondità dello specchio acqueo, dei consumi elettrici delle singole imbarcazioni ormeggiate e di eventuali fumi legati a principi di incendio.

La nuova tipologia di banchine (sia di ormeggio, sia pedonali) consentirà, infatti, attraverso l'utilizzo dei relativi pali di fondazione (nel complesso pari a circa 200 unità), di creare una fitta rete di sensori che, collegati con un'unica postazione di acquisizione ed elaborazione dei dati, sarà in grado di ricostruire dettagliate e definite interpolazioni numeriche su griglia, con restituzione di planimetrie tematiche.

I pali di fondazione delle banchine saranno impiegati quali sostegno strutturale, dotato di facile cablaggio, per le seguenti tipologie di sensore:

- rilevatore in continuo della temperatura dell'acqua;
- rilevatore in continuo del tenore di ossigeno disciolto nell'acqua;
- rilevatore in continuo della torbidità dell'acqua;
- eventuale rilevatore in continuo di pH, TSS, TS, Chl-a;
- rilevatore del tirante idraulico (e, indirettamente, della profondità dello specchio acqueo).

Le medesime banchine consentiranno, inoltre, utilizzando cablaggi "accoppiati" rispetto a quelli sopra descritti, anche l'installazione di specifici sensori (o, meglio, contatori) in corrispondenza delle singole colonnine di servizio alle imbarcazioni ("banchine digitali"), in grado di verificare in tempo reale:

- la presenza o meno dell'imbarcazione in ormeggio;
- i consumi idrici della singola postazione;
- i consumi energetici della singola postazione;
- rilevatori di fumo.

Saranno installate direttamente sui pali di fondazione (sui soli pali rivolti verso l'interno della darsena, con passo alternato) sonde multiparametriche per la lettura in continuo dei parametri fisici e chimici delle acque interne.

f) introduzione di sistemi impiantistici per il trattamento di desalinizzazione dell'acqua salmastra del fiume Magra, a tutela della risorsa idrica idropotabile.

Verrà introdotto un impianto dimensionato per il trattamento annuo di circa 50.000 m³ di acqua grezza e garantirà la produzione di circa 25.000 m³ di acqua potabile da erogare all'interno della darsena di nuova realizzazione.

Il proponente segnala che la nuova proposta risulta migliorativa in quanto:

- è finalizzata al risparmio della risorsa idrica e ad un minor prelievo di acqua potabile dalla pubblica rete acquedottistica, quantificabile in 25.000 m³/anno;

- prevede l'installazione di un moderno impianto di dissalazione, di tipologia equivalente a quella attualmente già impiegata in diverse applicazioni di porti turistici e/o su isole nazionali.
- l'impianto non produce impatti ambientali significativi. Con riferimento alla restituzione delle acque residue, queste avranno gradiente termico molto contenuto (non superiore a +2°C) rispetto al corpo idrico ricettore e le concentrazioni di Sali saranno efficacemente diffuse in corrispondenza dello specifico tratto focivo del fiume, laddove l'azione sinergica delle velocità della portata fluviale e di quelle del moto ondoso potranno garantire adeguate condizioni idrodinamiche di mescolamento e diffusione. Con particolare riferimento alle emissioni acustiche, le apparecchiature previsti sono caratterizzate da una pressione sonora non superiore a 65 dBA, e saranno comunque ubicati all'interno del container dotato di pannellatura fonoisolante, tale da abbattere la rumorosità a livelli non superiori a 50 dB(A) a 5 metri di distanza dal container a porte chiuse.

g) incremento dell'estensione delle aree ecologiche e della biodiversità nelle zone retrostanti la nuova darsena.

Oggetto della presente valutazione preliminare è la realizzazione di una nuova area "bird garden" in prossimità di quella già prevista nel progetto originario e con caratteristiche analoghe.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa, preso atto e considerato che:

- oggetto della presente valutazione sono alcuni adeguamenti tecnici e modifiche al progetto di "Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia" approvato con D.M. n. 246 del 30/11/2020;
- il progetto in valutazione preliminare non modifica le dimensioni della darsena, il piano degli ormeggi, il numero e la tipologia di posti barca, la gestione dello specchio acqueo, ecc.;

considerato e valutato che:

- gran parte delle modifiche proposte riguardano gli impianti e le apparecchiature nautiche e di terra necessarie per la gestione della marina, relative a livelli di progettazione di dettaglio rispetto a quello delle valutazioni ambientali, ancorché comportanti il miglioramento delle prestazioni ambientali dell'opera in termini di:
 - incremento del 68% di consumo di energia elettrica prodotta da fonte fotovoltaica rispetto al progetto approvato;
 - monitoraggio in continuo dello stato qualitativo delle acque interne alla nuova darsena, della profondità dello specchio acqueo, dei consumi elettrici delle singole imbarcazioni ormeggiate e di eventuali fumi legati a principi di incendio;
- le modalità di scavo e asportazione di inerti previste per la realizzazione del bacino idrico della darsena restano sostanzialmente analoghe a quelle già verificate e analizzate e che l'installazione in sito di un sistema di aspirazione, vagliatura e separazione degli inerti, permetterà una più efficace selezione granulometrica degli inerti, evitando che il materiale inerte trattato in sito debba raggiungere il sito industriale della Cemenbit srl di Pietrasanta

(pari ad un percorso di circa 42 km) con conseguenti benefici in termini di annullamento delle emissioni acustiche, vibrometriche, particellari/aeriformi in atmosfera prodotte dai mezzi pesanti di trasporto, nonché l'annullamento delle interferenze tra il traffico indotto di cantiere e il traffico urbano delle aree e cittadine attraversate;

- la nuova area “bird garden” che verrà realizzata in prossimità di quella già prevista nel progetto originario con caratteristiche analoghe, comporterà benefici ecologici evidenti;
- l'installazione di un moderno impianto di dissalazione, che dovrà essere autorizzato dalla Regione Liguria, garantirà la produzione di circa 25.000 m3 di acqua potabile da erogare all'interno della darsena di nuova realizzazione, e permetterà un notevole risparmio dell'acqua potabile;
- per quanto riguarda la modifica tecnica degli elementi strutturali perimetrali della darsena, con introduzione di materiali naturali di estrazione locale in sostituzione di corpi strutturali rigidi metallici, gli stessi sono stati valutati positivamente nel parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS n. 351 del 14/11/2022, che si allega alla presente.
- le modifiche dimensionali delle banchine (la larghezza delle banchine di ormeggio e delle banchine di esclusivo uso pedonale nella nuova proposta di progetto risulta maggiore di quella originariamente prevista (da 2.00 metri a 2.50-2.60 metri) in quanto strettamente connesse alla modifica della struttura perimetrale della darsena sono state anch'esse valutate nel parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS n. 351 del 14/11/2022.

Per quanto sopra esposto, si ritiene che il progetto di “*Realizzazione di una Marina (Darsena) scavata a secco in proprietà privata in sponda sinistra del fiume Magra, nel Comune di Ameglia*”, non determini impatti ambientali significativi e negativi e che pertanto lo stesso non debba essere valutato nell'ambito di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

La responsabile del procedimento

Claudia Pieri

