



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Roma 16. 12. 2014

Seconda Sezione

M_INF-CSLP
Consiglio Superiore LL.PP.
CSLP_SG
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0008445-16/12/2014-USCITA

All'Autorità Portuale di La Spezia
Via del Molo n. 1
19126 - La Spezia
franco.pomo@porto.laspezia.it

E p. c. Alla Segreteria Generale del
Consiglio Superiore dei LL.PP.
S E D E

Oggetto: Affare: n. 54 - Progetto di Adeguamento Tecnico-Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale relativo all'ampliamento del Molo Garibaldi con approfondimento dei fondali nella zona di ampliamento e modifica della darsena Servizi in testata allo stesso molo. La Spezia.

In riscontro alla nota Prot. n. 10222 del 6 Agosto 2014, inviata dal Presidente dell'Autorità Portuale, si trasmette il parere n. 54 / 2014 reso da questa Sezione nell'Adunanza del 10 Dicembre 2014 sull'argomento in oggetto.

Si restituisce la documentazione trasmessa.

Il Segretario della 2^a Sezione

Arch. Luigi MARINI



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Seconda Sezione

Adunanza del 10 dicembre 2014

N. del Protocollo 54/2014

OGGETTO: porto di La Spezia - progetto di adeguamento tecnico funzionale al vigente PRP relativo all'ampliamento del Molo Garibaldi con approfondimento dei fondali nella zona di ampliamento e modifica della darsena servizi in testata.

La Spezia

LA SEZIONE

VISTA la nota del 6 agosto 2014 n. 10222, con la quale l'Autorità Portuale di Spezia ha trasmesso, per esame e parere, gli elaborati relativi alla proposta in oggetto;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione relatrice (Ievolella, Fabrizi, Nunziata, Lombardo, Polizzy, Borzi, Di Prete, Russo F., Stura, Altomare, Erario, Castioni).



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

PREMESSO

Preliminarmente, si ricordano i "considerato" del parere n° 93/2009 della Assemblea Generale di questo Consesso, in quanto in esso si rinvengono gli aggiornati indirizzi procedurali e metodologici per la fattispecie all'esame.

Dalla *RELAZIONE TECNICO- ILLUSTRATIVA* del RUP della A.P. di La Spezia si evince quanto segue

Premessa:

Il molo Garibaldi, nato alla fine dell'ottocento come primo molo del porto mercantile della Spezia, è situato tra calata Malaspina (primo bacino portuale) e calata Artom (secondo bacino portuale). , In origine si estendeva per circa 450 metri lineari in direzione nord-sud, per una larghezza di 100 metri circa. Il molo è stato recentemente interessato da importanti interventi di riqualificazione strutturale e di ampliamento lungo il lato di ponente, raggiungendo così i 640 metri di lunghezza e i 160 metri di larghezza in conformità al Piano Regolatore Portuale.

Le strutture costituenti il vecchio molo, blocchi in calcestruzzo sovrapposti, hanno, nel tempo, lasciato spazio a più moderni e funzionali doppi palancolati metallici sormontati da travi di banchina in calcestruzzo armato (in particolare in testata al molo e l'intero lato di ponente). il lato di levante, invece, risulta caratterizzato da strutture sempre in palancolato metallico con tiranti ancorati sulle vecchie banchine ristrutturato dal Genio Civile Opere Marittime all'inizio degli anni '90.

Ambito funzionale del Piano Regolatore Portuale:

Il Piano Regolatore Portuale approvato dalla Regione Liguria nel dicembre del 2006 inserisce le strutture del molo Garibaldi tra quelle ricomprese all'interno dell'"Ambito 6 - porto mercantile". Di seguito si riporta un estratto di mappa dell'ambito 6 allegato al PRP e la relativa normativa tecnica di attuazione.

NORMATIVA D'ATTUAZIONE DEL PRP:

AMBITO 6 - PORTO MERCANTILE

Il P.R.P. consente ampliamenti funzionali di banchina pro porzionali all'incremento atteso dei traffici. Razionalizza gli spazi a servizio delle funzioni commerciali prevedendo l'acquisizione di aree artigianali quali la marina del Canaletto e la marina di Fossamastra con trasferimento delle attività in aree esterne all'ambito portuale e consente, in accordo con le Amministrazioni Locali, eventuali ampliamenti aggiuntivi in caso di conversione ad uso urbano di aree portuali a confine con la città (Calata Paita e fascia di rispetto).

Funzioni Transitorie: Diportistica - Urbana - Pescherecci

Funzione caratterizzante: Commerciale

Funzione compatibile: Passeggeri

Funzioni non compatibili: Industriale - Urbana - Diportistica

Con riferimento alla esigenza di garantire la necessaria flessibilità nell'attuazione del Piano, con ampliamenti per circa 140.000 mq di nuovi piazzali relativi al terzo bacino portuale (Tav. A.06), si ritiene ammissibile una flessibilità nella configurazione dei riempimenti esistenti il tutto come già indicato al 'art. 6 'lunzone commerciale". Per quanto attiene lo sviluppo progettuale, i parametri edilizi e le modalità attuative si rimanda a quanto previsto all'Art.11.3.1 'lunzone commerciale".



L'Art. 11.3.1 sopra indicato riporta quanto segue:

"Funzione commerciale - Appartengono a tale categoria tutte le attività, connesse con il trasporto marittimo, di servizio ai vettori ed alle merci.

Le attività consentite sono:

container, rinfuse liquide e solide, merci convenzionali, stoccaggio, manipolazione, distribuzione merci.

Le opere realizzabili sono:

opere di protezione, moli, banchine, nuovi accosti, terminal container, relative attrezzature per il carico scarico delle merci, magazzini, piazzali deposito merci, uffici, alloggi per custode, aree scoperte e parcheggi, strade ed opere ferroviarie.

La configurazione degli spazi e degli accosti dovrà essere connessa con la tipologia ed i volumi dei traffici prodotti.

In considerazione delle compensazioni dovute alla trasformazione urbana delle aree portuali e alla fascia di rispetto, è stabilita la quantità massima di 35.000 mq. di riempimento di molo Fornelli e calata Artom indicata nelle tavole approvate con il Piano.

La flessibilità nell'attuazione del Piano è ammissibile per una configurazione di riempimenti esistenti e di nuove previsioni entro la linea di testata dei moli.

Tale flessibilità può essere considerata, in tutto o in parte, anche nell'eventuale rivisitazione dei riempimenti di marina del Canaletto e/o di Fossamastra.

Le destinazioni d'uso e i parametri di intervento sono quelli di seguito riportate: Superficie di ambito: come da elaborati grafici del nuovo Piano regolatore Portuale; Superficie massima di riempimento: come da elaborati grafici del nuovo P.R.P.; Lunghezza ml. banchine esistenti: come da elaborati grafici del nuovo P.R.P.; Lunghezza massima banchine di progetto: come da elaborati grafici del nuovo P.R.P.; Profondità dei fondali: ml. 15;

Profondità della fascia di rispetto antirumore: come da indicazioni del nuovo P.R.P. e relative progettazioni di dettaglio.

Indice fondiario massimo generale: 0,2 mq. superficie utile/mq. totalità superficie porto commerciale.

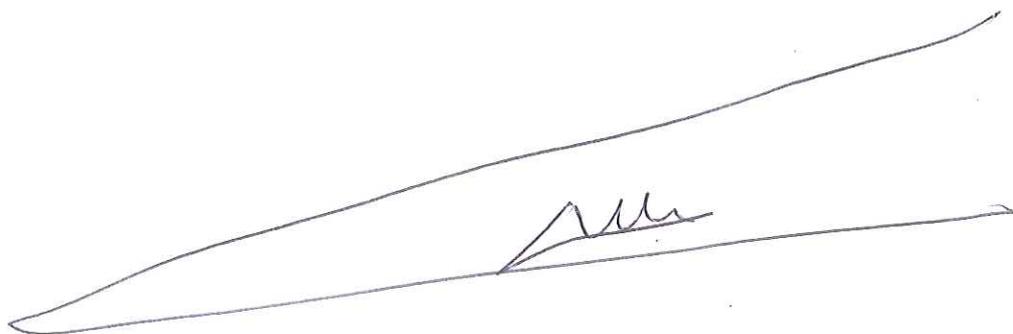
Tale parametro può essere aggiornato a seguito di future esigenze operative legate alla modifica delle tecnologie portuali.

Per capannoni, magazzini, depositi ed altri fabbricati industriali = 80% della S.U. Altezza massima nuove costruzioni ml. 15.00 (con deroga per lavorazioni particolari);

Parcheggi: 20% della S.U. esistente e/o di progetto (anche in aree esterne al PRP); Per uffici = 20% della S.U.

Altezza massima nuove costruzioni: ml. 15.00 (con esclusione di volumi tecnici);

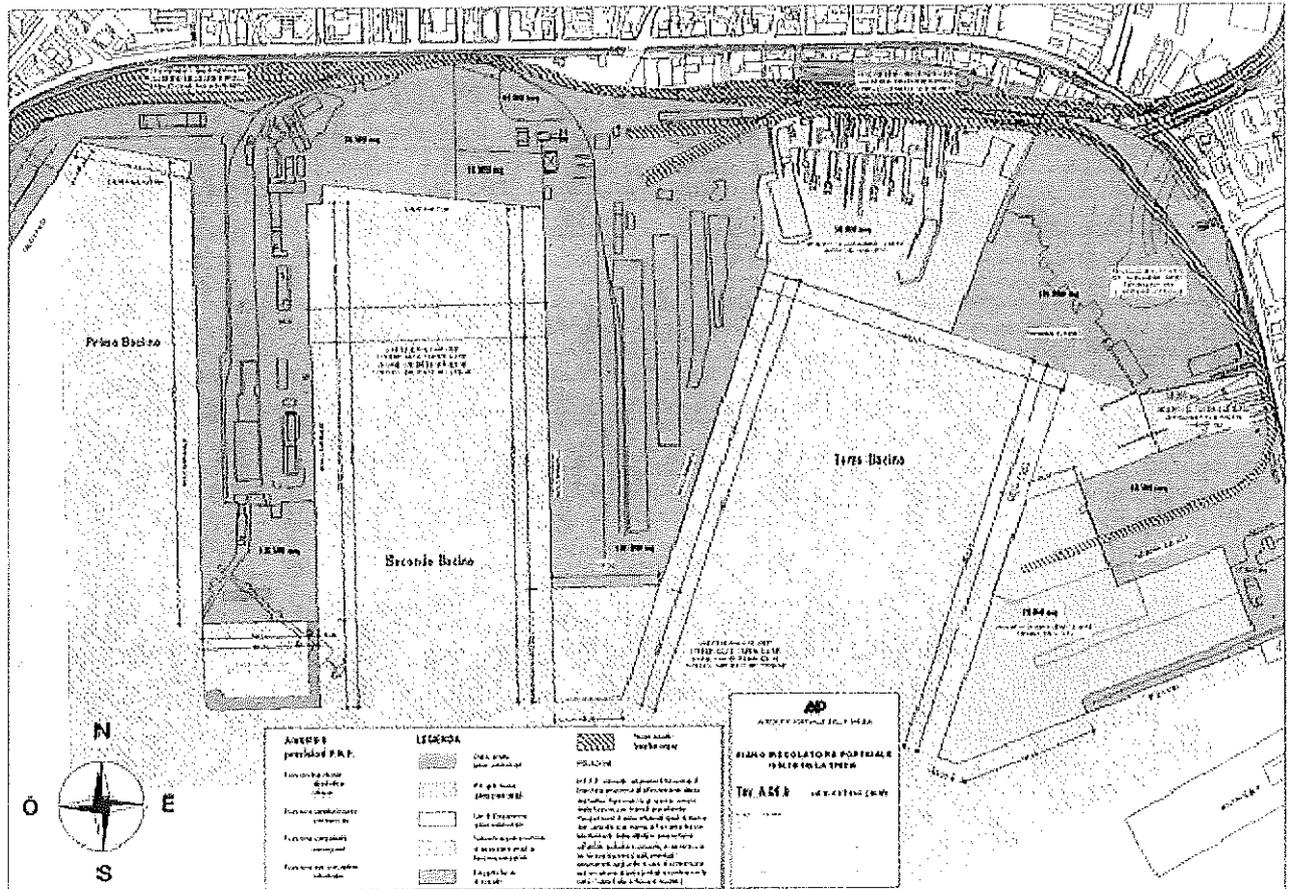
Parcheggi: 40% della S.U. esistente e/o di progetto (anche in aree esterne al PRP)"



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Martini)





Estratto di mappa dell'Ambito 6 - previsioni PRP

Per quanto sopra riportato, è possibile evidenziare come nel PRP approvato siano ammessi nuovi riempimenti per 140 mila metri quadrati, quasi interamente concentrati nel completamento del terzo bacino portuale.

Sono altresì consentiti nuovi riempimenti a mare a compensazione di aree destinate a realizzare la fascia di rispetto tra porto e città (aree verdi in planimetria), ancorché con limite massimo di 35 mila metri quadrati tra allungamento del molo Fornelli e ampliamento di calata Artom.

Inoltre, lo stesso Articolo ammette una certa "flessibilità" nelle configurazioni finali dei nuovi riempimenti e ciò sia laddove il Piano indichi progetti di nuove banchine già determinati (terzo bacino) ma anche, e a maggior ragione, laddove detti ampliamenti siano solo ipotizzati come aree di compensazione (secondo bacino portuale).

Unico "limite" di ampliamento a mare viene indicato nel medesimo periodo nella "linea di testata dei moli" (Garibaldi e Fornelli).

Sviluppo dei traffici marittimi:

L'Ambito 6 si occupa, come già detto, dello sviluppo infrastrutturale del porto mercantile della Spezia. Osservando l'andamento del traffico merci, soprattutto negli ultimi anni, le previsioni di Piano sembrano essere confermate per quanto attiene il traffico di merci in container, mentre scostamenti significativi sono da rilevarsi nell'ambito delle previsioni di sviluppo del traffico di merci varie alla rinfusa. La standardizzazione del traffico in container, la globalizzazione dei mercati e, da ultima, la crisi generale che ha colpito soprattutto i mercati del vecchio continente hanno evidentemente influito negativamente sui traffici alla rinfusa, poco adatti alle traversate transoceaniche e del tutto antieconomici dal punto di vista della logistica dei trasporti.



Comune di Spezia - D.D. Spezia

REP. COPIA CONFORME

4
SEZIONE
Arch. (and. Merito)

Nuove opportunità invece risultano essere nate grazie al crescente interesse verso i territori direttamente asservibili dal porto della Spezia mostrato dalle compagnie di navigazione che si occupano di crociere nel mediterraneo. Manifestazioni di interesse che si sono immediatamente trasformate in traffico passeggeri: dal 2012 al 2013 il porto della Spezia ha visto crescere il numero dei crocieristi in transito da 80 mila unità alle 200 mila. Nel 2014 sono previsti oltre 400 mila passeggeri in transito nello scalo della Spezia. La nuova domanda è stata intercettata grazie all'adattamento del lato di ponente del molo Garibaldi ad attracco per navi da crociera, non appena ultimati gli interventi di ampliamento dello stesso molo in data 24 marzo 2013.

Nuovi spazi sono ora da individuarsi per consentire il trasferimento delle attività mercantili di calata Paita, e ciò al fine di dare piena attuazione al nuovo waterfront della Spezia (ambito 5 del PRP) secondo le previsioni del relativo "masterplan" già approvato.

Occorre, allo scopo, evidenziare come la necessità di dedicare nuovi spazi di banchina al traffico crocieristico abbia necessariamente richiesto il sacrificio di spazi inizialmente pensati per accogliere proprio quelle attività mercantili svolte su calata Paita. In particolare gli accosti di ponente del molo Garibaldi (accosti nn. 1,2 e 3) sono stati e resteranno destinati a detta tipologia di traffico; detti piazzali risultano anche evidenziati nella planimetria in allegato.

La destinazione turistico-ricettiva degli accosti di ponente del molo aprono, così, nuovi scenari anche per lo sfruttamento delle aree ad uso pubblico: la presenza, infatti, di un terminal crocieristico lascia spazio alla funzione urbana-turistica, già indicata dal PRP come compatibile alla turistico-ricettiva.

Ampliamento lato levante del molo Garibaldi.

L'intervento si configura nell'ambito delle opere di riqualificazione ed ampliamento delle aree portuali asservite dal secondo bacino portuale della Spezia. Il progetto prevede, in dettaglio, la realizzazione di nuovi piazzali lungo il lato di levante del molo Garibaldi per una superficie complessiva di circa 52.000 mq, ciò attraverso un allargamento del molo di circa 92 metri.

Le nuove superfici, destinate ad ospitare le funzioni commerciali tipiche del porto spezzino, terminal multipurpose e terminal container, ben compensano le nuove aree a destinazione turistico - ricettiva e urbana, nonché gli ampliamenti concessi a recupero di aree destinate a fascia di rispetto (come previsto nella cartografia).

In proposito occorre evidenziare come la progettazione preliminare dell'intera fascia di rispetto prevista dal PRP tra porto e città preveda:

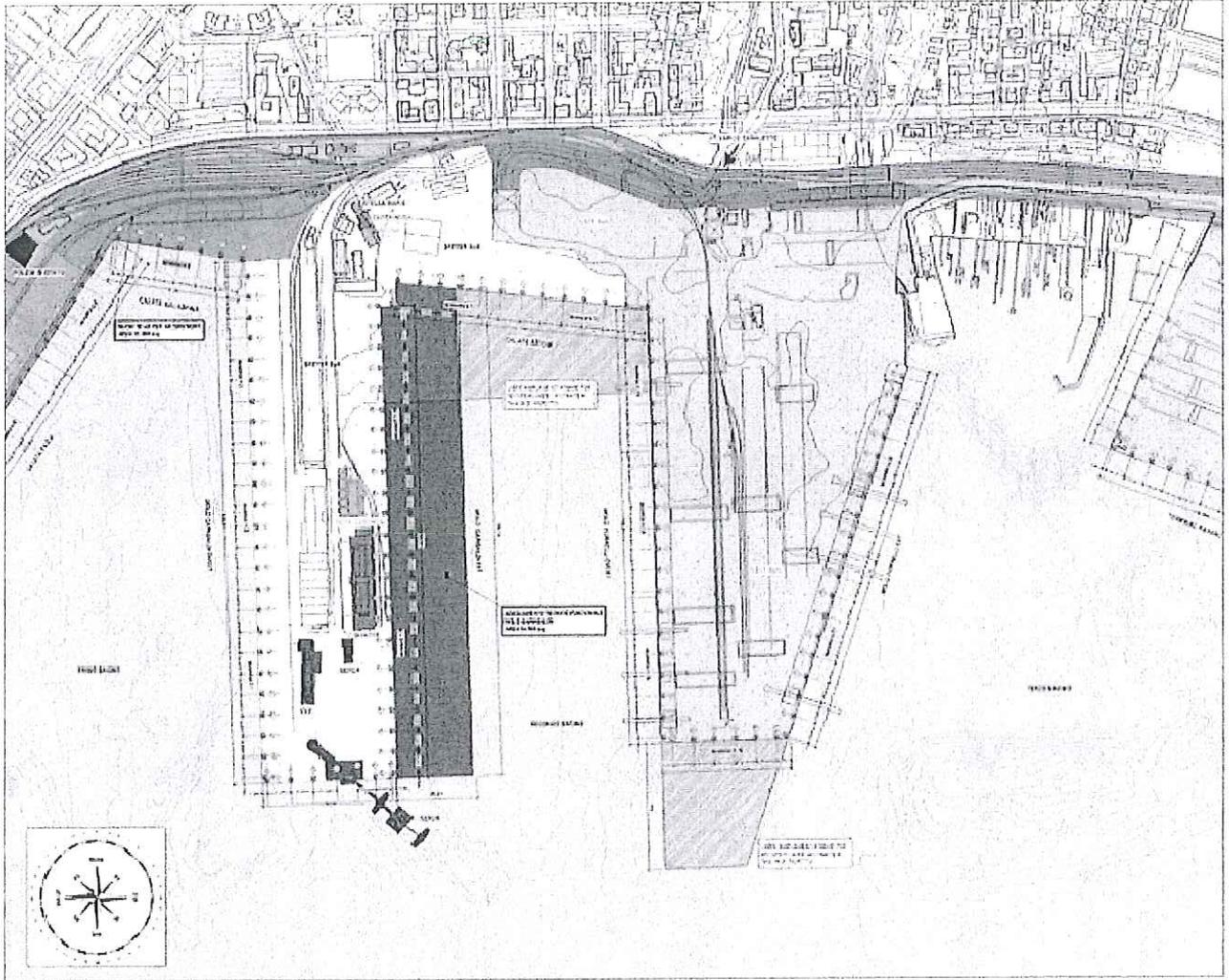
da un minimo di 5 metri ad un massimo di 10 metri, per una lunghezza di circa 800 metri tra via S. Cipriano a via G. Della Torre (superficie restituita ad uso pubblico pari a circa 7.000 mq); fascia di circa 5 metri per una lunghezza di circa 1000 metri tra Via Palmaria e Via del Molo per trasformazione d'uso del sedime ferroviario in fascia di rispetto (circa 5.000 mq);

fascia da 10 a 40 metri per una lunghezza di circa 650 metri per la fascia di rispetto antistante il quartiere di Fossamastra (circa 20.000 mq).



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)



Planimetria molo Garibaldi con nuove aree di ponente destinate a waterfront (aree rosa); ampliamento a levante (aree rosse); limite ampliamenti da PRP (tratteggio grigio)

Elaborati Presentati

- a) Copia del PRP;
- b) Planimetrie progetto compreso fondali;
- c) Relazione tecnica del RUP;
- d) Nota della capitaneria di porto in merito al progetto;
- e) Nota del Comune di non contrasto del progetto con gli strumenti urbanistici comunali ;
- f) Nota della regione Liguria sul progetto de qua ;



All'atto della costituzione della Commissione relatrice il Dipartimento programmi regionali , porti, trasporti, lavori pubblici ed edilizia Settore progetti, infrastrutture , viabilità, porti e logistica con nota 3/09/2014 ha comunicato il seguente testo :

Si riscontra la nota n. 5474 dell'8/8/2014 di codesta Sezione, per comunicare con la presente il contributo dello scrivente Settore della Regione Liguria ai lavori della Commissione Relatrice al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito all'affare n. 54 meglio specificato in oggetto, stante le difficoltà al momento, a partecipare ai lavori della Commissione.

In particolare, si esprime parere favorevole sotto il profilo tecnico-funzionale al progetto proposto, anche in coerenza con quanto dichiarato dal rappresentante regionale nella seduta di Comitato Portuale tenutasi per l'approvazione del progetto stesso e in linea con quanto già contenuto nella nota del 6/8/2014 già trasmessa all'Autorità Portuale dal direttore del Dipartimento.

A seguito della prima riunione della Commissione relatrice dell'Affare il Primo relatore ha inviato in data 25 settembre 2014 una nota di richiesta atti integrativi alla A.P. di La Spezia il cui testo si riporta:

"Si comunica che la Commissione relatrice appositamente nominata dal Presidente Reggente del Consiglio Superiore si è riunita lo scorso 17 settembre per avviare l'esame della documentazione presentata.

Nel corso dell'esame è stata evidenziata, a parere unanime dei presenti, la necessità di proporre alla Assemblea di Sezione di richiedere l'integrazione della documentazione trasmessa, al fine dell'emissione del parere di competenza, da una relazione del responsabile del procedimento di modifica del Piano che fornisca i seguenti elementi di approfondimento e chiarimento.

- 1. Quadro informativo circa l'inserimento dell'ATF proposto nel quadro di insieme dello stato di attuazione del PRP correlato alle previsioni del Piano Operativo Triennale;*
- 2. Chiarimenti in merito alla natura e alle caratteristiche dell'intervento previsto in testata del molo Garibaldi precisando tra l'altro le previsioni di localizzazione degli impianti di raccolta dei rifiuti e residui del carico delle navi;*
- 3. Relativamente al primo bacino, precisazione del futuro piano degli accosti conseguente alla realizzazione dell'opera in testata al molo Garibaldi, con individuazione dei necessari dragaggi funzionali all'ottimale manovra di ingresso ed alla fruizione degli ormeggi;*
- 4. Chiarimenti sulla agitazione ondosa residua dovuta alla mutata giacitura delle opere della prevista darsena servizi ;*
- 5. Diversa previsione della ubicazione della darsena servizi nel Master Plan;*
- 6. In relazione al restringimento delle dimensioni del secondo bacino occorre ridefinire il futuro piano degli accosti e preventivamente verificarne la congruità tramite la realizzazione di un modello di simulazione real time full mission che consenta di testare la fattibilità in sicurezza della manovra cinematica, in funzione delle diverse condizioni meteo marine e della contestuale presenza di unità all'ormeggio di varia tipologia (panamax, post-panamax, ro-ro, ecc...).*
- 7. Nella documentazione presentata non vengono rappresentati elementi che dimostrino la non rilevanza ambientale delle modifiche proposte; in particolare ad esempio non vengono fornite notizie relative al possibile aumento dei traffici e quindi degli impatti ed eventuali modifiche alla nave di progetto.*
- 8. Relativamente al dragaggio dei fondali, al fine di accertarne la fattibilità, risulta necessario*



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

determinare i volumi di dragaggio con riferimento alle batimetrie attuali e individuare le destinazioni del materiale.

Nelle more della presentazione di tale integrazione l'esame dell'affare resta sospeso.

Il Dipartimento III – Pianificazione territoriale – Patrimonio Progetti speciali del Comune di Spezia con nota 22/9/2014 n. 89836, in relazione alla riunione del 17 settembre ha così precisato:"

Ad avviso dello scrivente dal punto di vista urbanistico l'adeguamento tecnico funzionale del Molo Garibaldi lato est non costituisce variante urbanistica al PRP in quanto rientra nelle norme di flessibilità prescritte dalla Regione Liguria a seguito dell'approvazione del PRP medesimo con deliberazione Consiglio Regionale n.45 del 19.12.2006. Infatti la VI Commissione Consiliare Regione Liguria introdusse tra l'altro la seguente frase".....si ritiene ammissibile una flessibilità nell'attuazione del piano nella configurazione dei riempimenti esistenti e di nuova previsione entro la linea di testata dei moli come previsto nell'intesa....."

L'ampliamento del Molo Garibaldi rientra nei limiti di testata dei moli.

E' però opportuno che l'Autorità Portuale provveda a modificare e approvare la cartografia del PRP inserendo la previsione dell'ampliamento del Molo Garibaldi in sostituzione di analoga superficie prevista ad oggi nella Calata Artom e/o nel Molo Fornelli.

Quanto sopra poiché è consentito un limite massimo di riempimento in termini di superficie.

La A.P. La Spezia ha dato riscontro con la nota 30/9/2014 n. 12655 che di seguito si riporta;



Man

PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

In riscontro per punti e seguendo l'ordine delle osservazioni della nota in oggetto si precisa quanto segue:

1. il Piano Operativo Triennale approvato prevede lo sviluppo della funzione del traffico passeggeri, tuttavia le condizioni infrastrutturali attuali non soddisfano i requisiti per tale accrescimento che sarà reso possibile proprio tramite l'adeguamento tecnico funzionale, il quale, una volta approvato verrà, senza meno, inserito sia nel Piano Regolatore Portuale (PRP) sia nell'aggiornamento annuale del Piano Operativo Triennale (POT);
2. l'appendice in testata al Molo Garibaldi, oggi ospita l'impianto di gestione delle acque di sentina e in concessione alla ditta Sepor che dovrà essere demolito perché non più conforme al PRP, e che verrà ricollocato in aree adiacenti in testata al molo Garibaldi (a tale proposito è in corso la procedura di gara per l'affidamento del servizio di raccolta di rifiuti solidi provenienti dalle navi e delle acque reflue di sentina);

la previsione del *finger* in testata al Molo Garibaldi, che non può essere considerato un allungamento del molo, è stata progettata al fine di consentire l'attracco, in banchina, di due navi da crociera ed inoltre al fine di utilizzare l'ormeggio in testata al molo Garibaldi in sostituzione di quello di pari lunghezza non più utilizzabile di calata Artom, mentre la darsena servizi è stata provvisoriamente trasferita in Calata Malaspina. Si sottolinea che comunque il *finger* non influirà sul transito delle navi che, dal bacino di evoluzione, transitano per il primo bacino portuale;

3. si allega, per facilità illustrativa, una planimetria che individua una tra le possibili soluzioni di distribuzioni di accosto delle navi successiva alla realizzazione del ATF, si specifica tuttavia che tale soluzione non è vincolante, essendo la distribuzione degli accosti dipendente dalle situazioni contingenti del traffico portuale (si ricorda infatti che la funzione prevista, per l'area molo Garibaldi, dal PRP è la "funzione commerciale" che comprende, per tutto l'ambito 6, "merce varia, impiantistica, contenitori e passeggeri").



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

In merito ai dragaggi si comunica che è già stato effettuato l'approfondimento a quota -15 mt del fondale del bacino di evoluzione e che si sta procedendo già ora all'escavo di tutta la zona esterna al Molo Garibaldi (compresa la testata) a -13 mt, conseguentemente tutto il primo bacino portuale risulta avere una profondità minima (tranne le zone appena indicate) di -11 mt, più che sufficienti per le navi passeggeri.

4. Si può affermare, in esito alla richiesta del punto 4 della nota che si riscontra, che, a seguito di approfondimenti e di studi fatti sul PRP, l'ATF non comporta modifiche sensibili ed apprezzabili al regime di agitazione ondosa residua sia in termini di riflettenza che di riflessione delle nuove opere;
5. nelle more della completa realizzazione delle opere di cui all'ATF, le funzioni di relative all'ormeggio dei mezzi di servizi rimarranno ubicate presso l'attuale banchina di Calata Malaspina e l'area potrà ospitare ulteriori servizi;
6. sempre in considerazione dell'eccezionalità di attracco connesse con le esigenze di mercato, l'Autorità portuale intende disporre (vedi planimetria allegata) gli accosti in modo da prevedere al Molo Fornelli l'accosto delle navi "post panamax" e negli altri accosti - del secondo bacino portuale - navi di dimensioni inferiori; inoltre si conferma la volontà dell'Ente di dotarsi di un modello di simulazione quale strumento di supporto alle decisioni che consenta di determinare le migliori modalità di effettuazione delle manovre di accosto e ormeggio in eventuale modifica al piano di accosto, oltre che la verifica di eventuali possibilità di utilizzo di rimorchi in correlazione con diverse condizioni meteomarine e del naviglio (fatte salve le competenze della Capitaneria di Porto);
7. in riscontro del punto sette, si conferma che l'impatto ambientale legato al traffico merci e passeggeri rimane immutato a seguito della realizzazione dell'ATF, in quanto il traffico merci e passeggeri complessivo era già stato considerato nel documento di impatto ambientale (si veda relazione di approfondimento allegata);
8. le attività di dragaggio sono tutte previste e regolate dai decreti di bonifica autorizzati dal Ministero dell'Ambiente sia per quanto riguarda il primo e il secondo bacino portuale e per la testata del molo Garibaldi, è infatti stato sottoscritto un accordo di programma con il Ministero dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dell'AP di Livorno per lo sversamento di 400.000 mc nelle vasche di Livorno e ulteriori accordi con il porto di Piombino e le società aggiudicatrici degli appalti, per lo sversamento di 500.000 mc di materiale proveniente dai dragaggi del molo Garibaldi e del molo Fornelli (per un totale complessivo di 600 mila mc. contro gli 800 disponibili).

A seguito di una ulteriore riunione istruttoria della Commissione Relatrice la A.P. di Spezia ha inteso precisare con nota 2/10/2014 n. 12805:



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

A seguito delle osservazioni emerse dall'incontro di ieri presso la terza sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito alle procedure di approvazione dell'ATF in oggetto si osserva quanto segue.

In riscontro del rappresentante del Ministero dell'Ambiente che ha ventilato l'ipotesi che l'ATF debba essere sottoposto alla procedura prevista dall'art. 20 "verifica di assoggettabilità" del D.lgs. 152/2006, si sottolinea che è già in itinere la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per l'ambito 6 del Porto commerciale della Spezia, area nella quale è iscritto il Molo Garibaldi e quindi il relativo ATF.

Infine come da richieste intervenute durante il menzionato incontro si allegano i cinque decreti di bonifica del Ministero dell'Ambiente e il Decreto della Regione Liguria la riconsegna agli usi legittimi delle aree verdi bonificate.

Al fine di definire il percorso istruttorio della Commissione relatrice si è tenuta in data 8 ottobre 2014 una ulteriore riunione della Commissione nel corso della quale il Comandante della CP di La Spezia ha inteso comunicare formalmente il suo avviso sulla questione con una apposita relazione di cui si riportano le conclusioni:



IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

PER COPIA CONFORME

Fermo restando quanto osservato a seguito della puntuale disamina delle risposte fornite al primo ed al secondo quesito - vale a dire il manifestato convincimento dello scrivente che il proposto intervento anziché semplice ATF debba più correttamente inquadrarsi quale VARIANTE del Piano Regolatore Portuale e come tale trattato - nell'ipotesi di diverso avviso si ritengono in ogni caso insufficienti gli elementi integrativi di analisi prodotti dall'Autorità Portuale della Spezia.

Pertanto, per l'approvazione del progetto si ritiene che l'Ente proponente debba preventivamente:

- produrre planimetrie del primo bacino più dettagliate e chiarire sulla scorta di quali elementi di studio si possa affermare l'influenza del finger nella manovra di approccio al primo bacino, tanto rispetto al profilo attuale dello stesso, quanto a quello in previsione come da Piano Regolatore/Master Plan e in relazione al quale si era richiesta la proiezione del piano degli accosti;
- fornire gli elementi di studio in base ai quali si possa affermare l'influenza sul moto ondoso del finger;
- chiarire l'inquadramento della darsena servizi prevista dal Master Plan in radice (e non in testata) al molo Garibaldi;
- in relazione al restringimento delle dimensioni del secondo bacino, provvedere all'effettuazione di uno studio di fattibilità della manovra da parte delle grandi navi porta container (post-panamax) ivi attese in concomitante ormeggio presso il lato di levante del molo Garibaldi e quello di ponente del prospiciente molo Fornelli, basando tale studio sulla simulazione virtuale effettuata, sotto la supervisione dell'Autorità Marittima, presso un centro riconosciuto ed accreditato;
- dare chiara ed inequivoca evidenza che, nel determinare l'estensione delle aree da sottoporre a dragaggio in prossimità della testata del molo Garibaldi si è tenuta in debita considerazione la dimensione massima ammissibile delle navi (specie da passeggeri) che dovrebbero attraccare sul lato di ponente, e sia stato debitamente calcolato il correlato, indispensabile spazio di manovra.

Su invito del Primo Relatore su mandato del Presidente, si è quindi tenuta una riunione che ha visto la partecipazione del Segretario Generale della A.P. , il vice Sindaco del Comune di Spezia ed il Comandante della C.P. il giorno 23 ottobre 2014.

A seguito di tale riunione istituzionale la A.P. di Spezia ha inteso corrispondere alle richieste della C.P. di Spezia con la seguente lettera relazione n. 15226 del 5/11/2014.

" Nell'ambito della pratica di cui in epigrafe, si è svolta il 23 ottobre 2014 una riunione preliminare all'adunanza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per approfondire e risolvere alcuni profili di criticità emersi nel corso del procedimento.

Alla riunione convocata dal primo relatore Ing. Gianluca Ievolella su mandato del Presidente di Sezione Ing. Massimo Sessa, hanno partecipato oltre agli stessi citati il Segretario Arch. Luigi

Marini, il Comandante della Capitaneria di Porto della Spezia C.V. (CP) Enrico Castioni, il Vice Sindaco del Comune della Spezia Arch. Cristiano Ruggia, il Segretario Generale Avv. Davide Santini ed il Capo dell'Area Tecnica Ing. Franco Pomo dell'Autorità Portuale della Spezia.

Nelle riunioni e nello scambio di comunicazioni precedenti erano state evidenziate una serie di questioni che vengono qui ripercorse raggruppate in quattro punti tematici, ampiamente approfonditi ed esaminati nel corso della riunione, che di seguito vengono riscontrati.

Un primo punto riguarda lo spazio di evoluzione navi da crociera ed il transito delle stesse fino al molo Garibaldi nel primo bacino, le cui dimensioni potrebbero essere estese facendo ricorso ad un idoneo approfondimento dei fondali. L'osservazione è stata condivisa da tutti i partecipanti alla riunione. L'Autorità Portuale, facendo proprio il contenuto dell'osservazione, ha provveduto ad integrare la documentazione redigendo un nuovo progetto di ampliamento del canale di evoluzione e accesso al Molo Garibaldi, redatto tenendo conto dell'allungamento del molo Garibaldi di 120 metri, di oltre 600 metri, meglio descritto nella tavola G.06.A.T.F., allegata alla presente relazione di cui è parte integrante.

Il secondo punto riguarda l'indicazione dell'area nella quale verrà ricollocato l'impianto di recupero acque reflue attualmente in servizio. L'impianto sarà posizionato sulla testata del molo Garibaldi nell'area indicata tramite cerchiatura in rosso nella tavola 00.

Il terzo punto riguarda l'esatto inquadramento del molo-darsena in testata al Garibaldi che parrebbe costituire un autonomo allungamento del molo stesso.

L'Autorità Portuale dà atto che i lavori denominati "darsena molo Garibaldi" interesseranno la realizzazione del solo primo tratto della stessa, mentre il secondo, parallelo alla testata del Garibaldi, non sarà realizzato .

Al riguardo precisa che tale opera pur costituendo di fatto anche un allungamento del lato ovest del Garibaldi (consentendo l'ormeggio di due navi da crociera su quel lato del molo) resta nella sua sostanza funzionale una struttura di servizio, ricavata dalla parziale realizzazione della darsena servizi, il cui impianto progettuale - fatto salvo il diverso posizionamento del braccio sul lato ovest - rimane sostanzialmente immutato, limitato al solo tratto perpendicolare alla testata del molo.

Ciò in quanto alla luce del progetto complessivo degli interventi sul molo Garibaldi, in particolare dell'allargamento con sacrificio dell'accosto previsto in calata Artom, la realizzazione del secondo tratto della darsena perde di interesse a favore della realizzazione di un nuovo accosto sulla testata del molo Garibaldi.

L'Autorità Portuale precisa inoltre che tale braccio della darsena sarà realizzato su serie di pali e pertanto, pur senza impattare sul gioco delle correnti, costituirà un ulteriore elemento di



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

13

protezione del primo bacino, offrendo riparo dal moto ondoso generato dai venti dai quadranti meridionali, prevalenti nel porto della Spezia. A tal proposito ad integrazione della documentazione originariamente presentata si allega la Tav. 001 illustrativa del progetto di massima.

Per quanto precede, concordemente al rappresentante del Comune, l'Autorità Portuale conferma che le opere descritte in atti possono rappresentare un semplice adeguamento tecnico-funzionale del vigente Piano Regolatore, poiché non ne vengono variate le previsioni sia nei termini di assetto planimetrico di insieme che per quanto attiene la destinazione funzionale degli accosti nei due ambiti interessati.

Ricordando che il Comitato Portuale ha approvato il suddetto adeguamento, ritenendo le opere prospettate compatibili sia con la situazione in atto, sia con le previsioni di sviluppo del vigente Piano Regolatore, l'Autorità Portuale, con esplicita assunzione d'impegno, procederà ad avviare il processo di revisione dello strumento urbanistico P.R.P quanto prima, in tempo utile per l'adeguamento degli strumenti programmatici attuativi in occasione dei relativi aggiornamenti di medio e breve periodo.

Il quarto punto riguarda la verifica, tramite un simulatore, della effettiva manovrabilità di unità di diverso tipo e dimensioni nello specchio acqueo compreso nel secondo bacino portuale modificato a seguito dell'ATF; ciò nelle diverse condizioni meteorologiche, finanche quelle particolarmente severe, ed in presenza di unità già all'ormeggio conformemente al piano degli accosti di progetto.

A tal proposito si allega lo studio di manovrabilità che rappresenta l'esito delle prove richieste effettuate dai piloti del Porto della Spezia, presso la Eca-Sindel di Genova alla presenza di ufficiali della Capitaneria di Porto e dei rappresentanti dell'Autorità Portuale della Spezia.

Le risultanze dello studio, cui si fa più specifico rimando, consolidano e confermano le valutazioni di massima espresse in corso di istruttoria dalla Capitaneria di Porto di La Spezia con foglio 8447 del 17.04.2014 circa la fattibilità di misura della manovra prevedendo necessariamente per le unità maggiori l'impiego del servizio di rimorchio portuale, ancorché modulato rispetto alle diverse condizioni operative di riferimento.

La simulazione non ha interessato la manovra di accosto nel versante di ponente del molo Garibaldi. L'Autorità Portuale dà atto e assicurazione che al momento della progettazione delle ulteriori opere previste nel Piano regolatore Portuale nel primo bacino (i.e. sporgente calata Paita) verrà eseguito analogo studio di manovrabilità i cui risultati dovranno essere recepiti prima della progettazione definitiva.

ELENCO ALLEGATI:

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(A. Ch. Luigi Marini)

- 1) Tav. Dragaggi
- 2) Tav. 00
- 3) Tav. 001
- 4) Studio simulazione della manovra

Con nota assunta in protocollo al n. 26703 in data 12/11/2014 la C.P. di La Spezia ha inteso osservare che " in generale la documentazione riscontra in modo puntuale le varie eccezioni e perplessità sollevate dalla Commissione relatrice e ritiene che le precisazioni esplicitate e le assunzioni di impegno formalizzate costituiscano elemento istruttorio integrativo importante e fondamentale del condiviso percorso amministrativo ,anche nell'ottica delle eventuali prescrizioni che si riterrà indicato richiamare nella determina. "

CONSIDERATO

Preliminarmente, la Sezione rileva che trattasi dei "casi applicativi" del parere di indirizzo di questo Consesso intorno alla materia degli adeguamenti tecnico funzionali alle opere previste dai piani regolatori portuali.

Alla luce di quanto sopra, la Sezione è dell'avviso di confermare la prassi che una impostazione dei "considerato" secondo un "format" preordinato costituisca utile punto di riferimento per assicurare una trattazione formalmente omogenea di similari richieste di esame e parere e pertanto il seguito del testo risulta impostato come i precedenti pareri su simili fattispecie.

1. Aspetti amministrativi e procedurali

1.1 L'atto amministrativo del Comitato Portuale

Si rinvencono in atti due delibere di cui la prima n. 1/2014 in data 25/2/2014 con il quale, all'unanimità, il Comitato Portuale ha deliberato "di approvare la proposta di adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale relativamente all'ampliamento del Molo Garibaldi lato est ", avendo preliminarmente riconosciuto la sussistenza della fattispecie di che trattasi, secondo i criteri del citato voto n° 93/2009 dell'Assemblea Generale di questo Consesso. La seconda delibera n. 14/2014 del 25 luglio 2014 con il quale, all'unanimità, il Comitato Portuale ha deliberato "di approvare la modifica alla darsena servizi sulla testata del molo Garibaldi e conseguentemente il

documento "Autorità Portuale della Spezia – Piano triennale delle opere 2014/2016 " presentato dal Presidente dell'Ente come da documenti allegati."

1.2 La posizione del Comune di Spezia

(requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti)

Si riporta di seguito, in forma integrale, la nota del 5/8/2014 n. 76169 del Comune della Spezia – Vice Sindaco ed Assessore alla Pianificazione territoriale edilizia ed infrastrutture poi confermata, in sede di esame da parte di questa Sezione, dal rappresentante del Comune ex art. 3 comma 5 del DPR n° 204/2006:

" In merito a quanto in oggetto, l'ente scrivente visto il progetto di adeguamento tecnico funzionale presentato dalla Autorità portuale nelle riunioni del Comitato portuale in data 25/2/2014 e 25/6/2014 relativo all'ampliamento del molo Garibaldi con relativo approfondimento dei fondali ed alla darsena servizi prevista in testata allo stesso molo, non ha nulla da osservare in quanto tale adeguamento è disciplinato dal PRP e di conseguenza non contrasta con i vigenti strumenti urbanistici comunali."

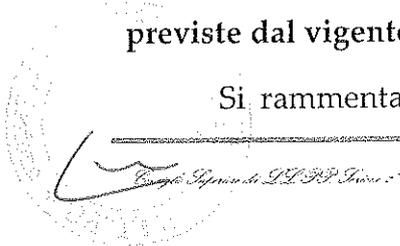
1.3 La posizione della Regione Liguria

Il direttore generale del Dipartimento Programmi regionali, Porti, Trasporti, lavori pubblici ed edilizia della Regione Liguria con nota 6 agosto 2014 n. 156935 ha dichiarato che :*" In relazione al progetto di adeguamento tecnico funzionale al vigente Piano regolatore Portuale della Spezia, approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n.45/2006, relativo all'ampliamento del molo Garibaldi con approfondimento dei fondali ed opere inerenti la darsena prevista in testata, in considerazione del fatto che l'opera non modifica l'assetto strategico ed infrastrutturale del porto si esprime per quanto in relazione agli elaborati presentati, parere favorevole, in coerenza con quanto dichiarato dal rappresentante della Regione Liguria nelle sedute di Comitato Portuale di approvazione."*

2. Aspetti metodologici (ammissibilità all'esame)

2.1 Riconoscibilità della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale

Si rammenta, ancora una volta, il criterio direttore esplicitato nel citato voto di



PER COPIA STAMPATA

16
16/08/2014
L. 16/08/2014
L. 16/08/2014

indirizzo n° 93/2009:

"In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorquando nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i riguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". Quest'ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell'ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi".

Orbene, nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame colga lo spirito del sopra riportato criterio direttore.

La forzante, nel caso in esame, si materializza nell'adeguamento del molo Garibaldi, nell'ambito delle destinazioni d'uso previste nel PRP, al traffico crocieristico ed al recupero di aree operative per il traffico commerciale.

Per ciò che attiene al traffico crocieristico esistono nuove opportunità che sono nate grazie al crescente interesse verso i territori direttamente asservibili dal porto della Spezia mostrato dalle compagnie di navigazione che si occupano di crociere nel mediterraneo. Al momento la nuova domanda è stata intercettata grazie all'adattamento del lato di ponente del molo Garibaldi ad attracco per navi da crociera, non appena ultimati gli interventi di ampliamento dello stesso molo in data 24 marzo 2013.

Conseguentemente la necessità di dedicare nuovi spazi di banchina al traffico crocieristico ha necessariamente richiesto il sacrificio di spazi inizialmente pensati per accogliere le attività mercantili svolte su calata Paita.

Pertanto il proposto ATF prevede, in dettaglio, la realizzazione di nuovi piazzali lungo il lato di levante del molo Garibaldi e quindi le nuove superfici, destinate ad ospitare le funzioni commerciali tipiche del porto, terminal multipurpose e terminal container,

compensano le nuove aree a destinazione turistico - ricettiva e urbana.

Non trattasi, quindi, di un potenziamento delle attività portuali, quanto, piuttosto, di una razionalizzazione/adeguamento del patrimonio infrastrutturale esistente alla luce delle rinnovate condizioni al contorno del mercato.

La Sezione, pertanto, non può non condividere l'avviso già preliminarmente ed inequivocamente espresso in tal senso dal Comune di Spezia e dalla Regione Liguria.

2.2 Completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico-funzionale

Gli elaborati a corredo della proposta così come recentemente integrati con la nota n. 15226 del 5/11/2014 appaiono formalmente completi, tali da assicurare adeguata leggibilità alla proposta medesima.

3. Aspetti di merito (fondatezza della proposta)

3.1 Considerazioni tecniche

(requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale)

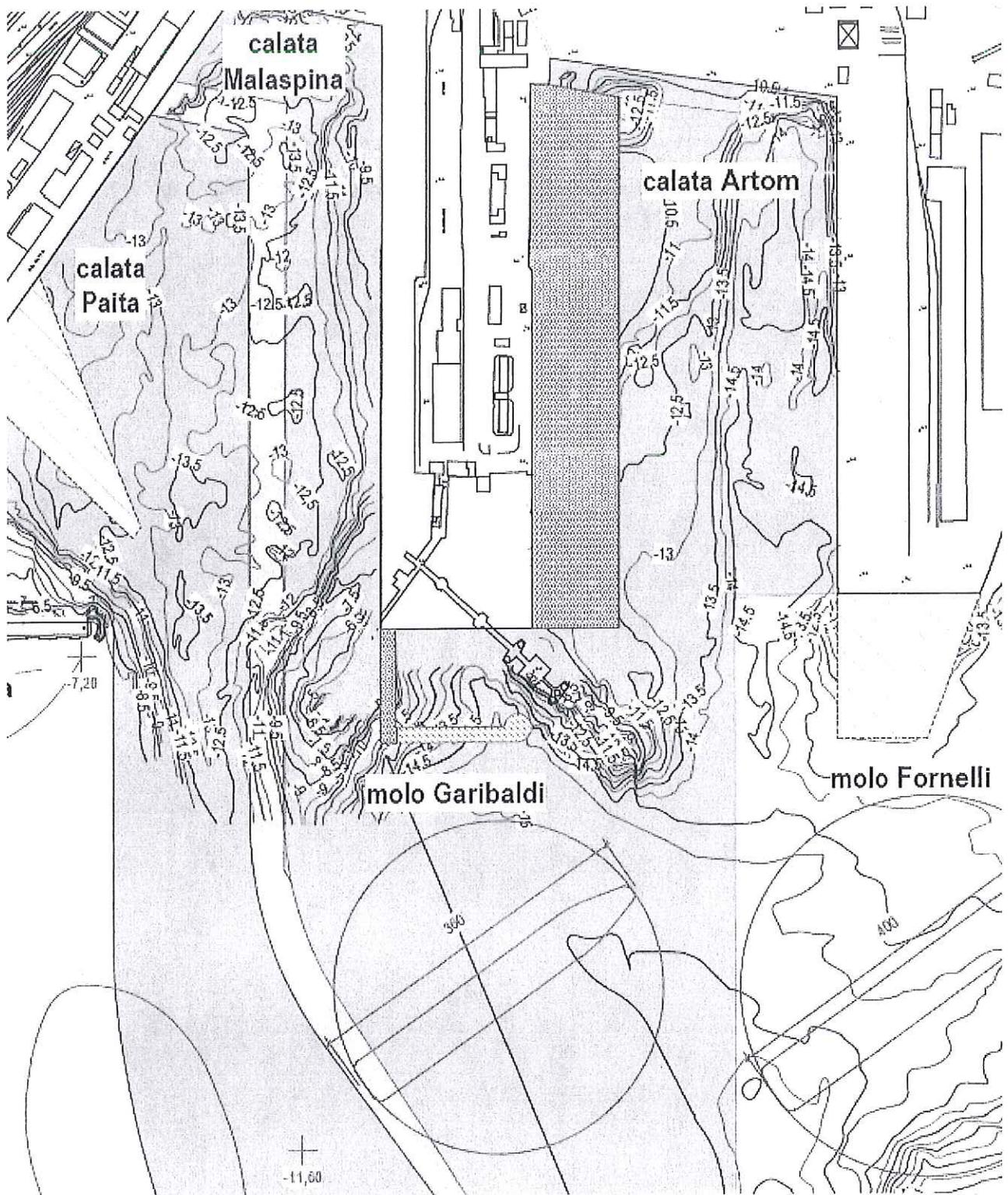
Come già più volte detto, la proposta di adeguamento tecnico-funzionale avanzata dall'Autorità Portuale di Spezia si sostanzia nella realizzazione delle seguenti opere:

1. la realizzazione di nuovi piazzali lungo il lato di levante del molo Garibaldi per una superficie complessiva di circa 52.000 mq,
2. allargamento del molo di circa 92 metri.
3. Realizzazione di un pennello di prolungamento di circa 120 mt. Sulla testata del molo Garibaldi;
4. approfondimento dei fondali portuali con modifica delle aree da dragare ;



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Martini)



Si riportano di seguito le osservazioni della Sezione sotto il profilo strettamente tecnico.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

L'ampliamento di 92 mt. del molo Garibaldi comporta un sensibile restringimento del bacino 2 (ARTOM) che può comportare delle problematiche di accesso delle navi più grandi all'ormeggio ove siano già ormeggiate altre navi.

La Sezione prende quindi favorevolmente atto dei risultati delle prove dello studio di manovrabilità nel porto.

Le manovre sono state condotte in diverse condizioni meteo marine e su una tipologia di nave Full Container con l'ausilio di due/tre rimorchiatori. Per lo svolgimento di questa indagine si è utilizzato un modello di simulazione di manovra non lineare a parametri concentrati che permette di determinare la traiettoria della nave considerando anche l'azione di disturbi esterni (vento) e l'effetto di particolari situazioni operative quali acque ristrette e fondali limitati.

Le manovre d'ingresso e di uscita sono state condotte utilizzando gli organi di governo della unità presa in esame, dotata di elica trasversale di manovra, con l'ausilio dei rimorchiatori e dei cavi di ormeggio per le manovre di ingresso e di attracco in banchina, e l'ausilio dei rimorchiatori per le manovre di uscita.

Le caratteristiche principali delle tre navi utilizzate per detto studio vengono riportate nelle tabelle seguenti.

Tipo di nave	Caratteristiche principali							
	Loa (m)	B (m)	T (m)	Δ (t)	Potenza (kW)	Giri (RPM)	Velocità (nodi)	Tiro (t)
Full container	366	51,2	13,5	140000	73316	104	25,0	
Bulk carrier	165	26,0	9,8	34712	5508	122	15,6	
Tug	31	11		298	3300	=	=	50

Sono state eseguite simulazioni di manovre di ingresso e di uscita dal porto della nave Full Container con diverse condizioni meteomarine ipotizzando quattro diverse intensità del vento, con tre differenti direzioni di provenienza (Grecale, Sirocco e Libeccio), come viene riassunto nella tabella seguente.

CONDIZIONE METEOMARINA	MARE			VENTO	
	$H_{1/3}$ [m]	T [sec]	Direzione [gradi]	Intensità [nodi]	Direzione [gradi]
Grecale	0,5	0	045	40.0*	045
Sirocco	0,5	0	135	20,0	135

Libeccio	0,5	0	225	20,0	225
Libeccio	0,5	0	225	20.0	225
Libeccio	0,88	4,6	225	15.0**	225
*	Raffiche di vento randomiche sino a 40 nodi				
**	Raffiche di vento randomiche sino a 20 nodi ed intensità del vento mai inferiore a 15 nodi				

Sulla base dei dati sopra descritti, nonché in considerazione degli elementi di approssimazione tipici di queste prove lo studio ha concluso di ritenere positivamente apprezzata, ancorché di misura, la fattibilità della manovra, con riferimento al piano degli accosti in progetto, facente parte dell'Adeguamento Tecnico Funzionale proposto, confermando l'opportunità, peraltro già espressa in corso di istruttoria dalla Capitaneria di Porto della Spezia con fg. n.8447 in data 17.04.2014, di prevedere necessariamente per le unità maggiori l'impiego del servizio di rimorchio portuale, ancorché modulato (da 1 a 3 rimorchiatori) in funzione delle diverse condizioni operative di riferimento.

Per quanto sopra la Sezione ritiene che sulla base di tali risultati delle prove effettuate, una volta eseguiti i lavori di allargamento del molo potranno essere assunte le necessarie determinazioni di competenza sulla operatività degli attracchi.

Resta comunque necessario a parere della Sezione ampliare le prove di simulazione condotte alle manovre della navi da crociera di nuova generazione di grosse dimensioni (> 300 mt. l.f.t.) a lavori effettuati di prolungamento del molo Garibaldi.

La Sezione inoltre concorda con la conseguente proposta di adeguamento dei fondali previsto che consente di aumentare sensibilmente la sicurezza delle manovre di evoluzione delle navi di maggiori dimensioni.

Risulta che nell'angolo tra il Molo Garibaldi e la banchina Artom attualmente sfociano due colatori naturali attualmente tombati nell'ultimo tratto prima dello sbocco a mare che hanno comportato la scelta di realizzare una piccola darsena in modo da consentire lo sbocco a mare a cielo libero senza prolungare il tratto tombato. Al riguardo la Sezione ritiene necessario comunque prescrivere la verifica idraulica dello sbocco in modo da evitare nella maniera più assoluta possibile l'insorgere di profili di rigurgito potenzialmente dannosi per la pericolosità idraulica della città posta a ridosso del porto.

In ultimo nello spirito di interpretare il Piano regolatore portuale in un'ottica di strumento dinamico, la Sezione ritiene necessario consigliare la A.P. di mettere in campo le analisi e gli studi necessari per avviare un adeguamento complessivo dell'attuale PRP alle nuove necessità di mercato che interessano un porto della rilevanza di La Spezia.

3.2 Considerazioni ambientali

Si riporta di seguito l'avviso espresso dai rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ex art. 3, comma 4 del DPR n. 204/2006, condiviso dalla Sezione (si rammenta che lo specchio acqueo del porto di La Spezia è all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale).

Si è del parere che sul progetto presentato debba essere avviata la procedura ex art. 20 del D.Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii., ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA della proposta di adeguamento tecnico funzionale in parola.

* * *

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

PARERE

- che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di La Spezia, redatta dalla competente Autorità Portuale, si possa esprimere un **avviso favorevole** con l'adempimento delle prescrizioni riportate nei precedenti considerato alla luce:
 - degli atti amministrativi del Comitato Portuale di cui al punto 1.1;
 - della posizione espressa dal Comune di SPEZIA di cui al punto 1.2 (requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti);
 - della posizione espressa dalla Regione Liguria di cui al punto 1.3;
 - dal riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale di cui al 2.1;



Spazio riservato al D.L. D.P. Torino 2°

PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Marini) 22

- della completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto 2.2;
- del parere favorevole conclusivo della Capitaneria di Porto di Spezia;
- delle considerazioni relative al requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale di cui al punto 3.1;
- delle considerazioni ambientali di cui al punto 3.2, con la **prescrizione** che il progetto delle proposte di adeguamento tecnico funzionale debba essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per l'avvio della procedura ex art. 20 del D.Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii., ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA;
- che occorra pervenire alla formale comunicazione alla Regione Liguria dell'esito del parere medesimo, per opportuna approvazione nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. Luigi Martini)