



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*

Direzione Pianificazione e studi
Scali Rosciano 6 - Livorno



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola

**PIANO ATTUATIVO DI DETTAGLIO DELLE AREE FUNZIONALI
AUTOASTRADE DEL MARE E MULTIPURPOSE DI CUI ALLE SCHEDE N.2 E N.
5 DELLE NTA DEL PRP DEL PORTO DI LIVORNO: CONTRODEDUZIONI ALLE
OSSERVAZIONI PERVENUTE.**

**Osservazione n. 1 del 14/05/2020 prot. n. 15259 presentata
da LORENZINI & C. S.r.l.**

La società osservante contesta che sia un obbligo della stessa infrastrutturare l'area, in sostituzione di quella di 54.000 mq che deve essere riconsegnata all'AdSP MTS in quanto in contrasto con le destinazioni funzionali di PRP di interesse della stessa società terminalistica, di Mercitalia che è previsto dal piano debba essere espropriata.

In secondo luogo l'osservante segnala che, nella relazione generale al capitolo relativo alle fasi attuative, la zona operativa n. 5 viene indicata come quella destinata, tra l'altro, alla movimentazione dei contenitori, tra le attività di interesse dell'osservante, mentre il PAD indica per questa funzione la zona operativa n. 4.

In relazione alle censure mosse si controdeduce quanto segue:

l'art. 25 - Clausola finale dell'atto suppletivo all'accordo sostitutivo di concessione demaniale n. 107/2006, modificato ed integrato con atto suppletivo n. 31/2011 e con atto suppletivo n. 25/2014, sottoscritto dall'AdSP con la Lorenzini & C., stabilisce che il mantenimento in concessione dell'area di m² 52.709, come perimetrata in rosso nell'all. F alla stessa concessione, è autorizzato "... fino al momento in cui l'AdSP potrà garantire alla società la delocalizzazione delle attività ivi svolte dalla stessa in area equivalente, compatibile con le funzioni previste dal Piano Regolatore Portuale... ". La restituzione avverrà a semplice richiesta



dell'AdSP previa remissione in pristino stato delle superfici pavimentate e a tale fine si provvederà ad apposito sopralluogo in contraddittorio sull'area in questione oltre che dell'area equivalente su cui proseguirà l'attività della società, di cui verrà verificata la disponibilità e l'adeguatezza alla prosecuzione dell'attività. Qualora per la detta adeguatezza fossero necessari investimenti infrastrutturali, essi potranno essere inclusi in un PEF aggiornato del Piano d'impresa. L'osservante comunque, in quanto società concessionaria, ha autorizzato, sottoscrivendo l'atto suppletivo di cui sopra, l'escussione della polizza fidejussoria assicurativa a garanzia della realizzazione della quota parte necessaria all'esecuzione dei lavori suddetti di infrastrutturazione. Dalla lettura delle predette clausole risulta che è cogente l'obbligazione a realizzare quota parte dei lavori assistita dalla garanzia fidejussoria. La facoltà cui si fa riferimento nella osservazione attiene alla possibilità (non certo l'obbligo) riconosciuta dall'AdSP all'impresa Lorenzini & C. Srl di inserire tale quota parte nel PEF del Piano d'Impresa per conseguire gli effetti positivi per l'operatore che l'inserimento comporta.

Poiché quindi, in sede di verifica dell'infrastrutturazione necessaria all'idoneità operativa della nuova area, verrà definita la quota parte a carico del concessionario Lorenzini & C., l'osservazione è accolta parzialmente in relazione a detta quota parte.

A seguito dell'accoglimento parziale dell'osservazione, il paragrafo **5.4.2 Scansione temporale in fasi di attuazione, 1. FASE 1 - Attività preliminari**, punto **D. Trasformazione infrastrutturale delle aree vincolate dal PRP**, viene modificato nel modo seguente: "a)... e sarà destinata alla società Lorenzini & C, con lavori a carico in quota parte a carico della stessa, come previsto dalla concessione vigente ...".

In relazione inoltre all'osservazione relativa al numero dell'area operativa destinata alle funzioni coerenti con l'interesse della Lorenzini & C., si dà atto della correttezza della segnalazione accogliendo l'osservazione stessa.



A seguito dell'accoglimento parziale dell'osservazione, il paragrafo **5.4.2 Scansione temporale in fasi di attuazione, 1.FASE 1 - Attività preliminari**, punto D. **Trasformazione infrastrutturale delle aree vincolate dal PRP**, viene modificato nel modo seguente: "... inserita nella zona operativa n. 4 ..."

Osservazione n. 2 del 29/05/2020 prot. n. 16854 presentata da Terminal Calata Orlando S.r.l.

La società osservante ricorda di aver segnalato e richiesto all'AdSP MTS, a seguito della conclusione dell'iter ad evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dell'are destinata dal PRP, scheda n. 5 - Area porto multipurpose, a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide C2, l'ampliamento della medesima area, compresa la disponibilità della banchina, al fine di renderla della stessa capacità operativa dell'area di calata Orlando che la società deve lasciare per far posto al porto passeggeri.

Nella stessa area destinata a rinfuse, dietro l'accosto 15D della darsena Toscana, è presente inoltre una stazione di pompaggio per olii vegetali che condiziona ulteriormente l'uso efficiente della stessa area per le rinfuse solide.

L'osservante dichiara di aver trovato una soluzione di convivenza con l'attività di pompaggio degli olii vegetali ma che questa soluzione ancor più necessita della disponibilità, oltre che dell'area retrostante in più prevista dal PAD, anche della disponibilità della banchina e coglie l'occasione per fare esplicita richiesta del rilascio in concessione della banchina in oggetto.

In relazione alla osservazione presentate si controdeduce quanto segue:

Premesso che la banchina oggetto della richiesta è in regime di uso pubblico secondo quanto stabilito dall'ordinanza congiunta tra AdSP MTS e Capitaneria di Porto n. 21 in data 13/07/2018, in questa sede di pianificazione portuale di dettaglio ci si limita ad accogliere parzialmente l'osservazione stabilendo che le destinazioni funzionali della zona operativa n. 9, comprendente tutta la banchina ad uso pubblico, saranno le



medesime delle aree retrostanti tale banchina e cioè le zone operative n. 1, n. 4 e n. 5.

Poiché questa non è la sede propria per esaminare una richiesta di concessione di aree demaniali marittime, se ne dichiara la inammissibilità quale osservazione al PAD.

A seguito dell'accoglimento parziale dell'osservazione, vengono apportate le seguenti modifiche:

1. all'art. 19, comma 1, punto VI. ZONA OPERATIVA 9 delle NTA: la funzione *<C3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti alimentari>* viene cancellata quale destinazione funzionale per la zona operativa 9, rimangono invariate le altre funzioni in quanto sono le stesse delle zone operative n. 1, n. 4 e n. 5;
2. Il paragrafo 4.3.2 Area funzionale Porto Multipurpose, all'ultimo punto *<Zona Operativa 9>* vengono cancellate al terzo rigo le parole *"... e alimentari ..."*.

Osservazione n. 3 del 29/05/2020 prot. n. 16857 presentata da SEATRAG Autostrade del mare.

L'osservante, una società autorizzata ex art. 16 della L. n. 84/1994, lamenta la mancanza di una propria area operativa all'interno del porto che crea non poche difficoltà nella disponibilità di strutture adeguate che di conseguenza producono ricadute negative sull'efficienza della propria capacità operativa.

A tale proposito manifesta interesse all'acquisizione in concessione dell'area ex Giolfo & Calcagno in via di acquisizione tramite esproprio dall'AdSP.

In relazione alle censure mosse si controdeduce quanto segue:

Viene dichiarata inammissibile l'osservazione per mancanza del presupposto affinché se ne valuti il merito in quanto in sede di pianificazione attuativa non è previsto il recepimento e l'istruttoria di domande di concessione di aree portuali demaniali oppure destinate, come nel caso di specie, a divenire demaniali a seguito di esproprio.



Osservazione n. 4 del 03/06/2020 prot. n. 17363 presentata da Sintermar S.p.A.

L'osservante premette innanzitutto che in questa sede si limita ad evidenziare le incongruenze del PAD, mentre per quanto riguarda le molteplici questioni di diritto esse non saranno oggetto di osservazione in questa sede in quanto formeranno oggetto, del ricorso R.G. 1198/2019 pendente al TAR Toscana.

La Sintermar rileva innanzitutto che il PAD individua, come aree vincolate ad esproprio e quindi soggette a dichiarazione di pubblica utilità con l'approvazione del PAD, le aree di cui al foglio 2 particella 50 sub. 604 e 416 sub 603 per le quali, al contrario, in sede di controdeduzione il Comune di Livorno, su proposta della stessa Autorità Portuale, aveva accolto l'osservazione, con richiesta di esclusione dal vincolo preordinato all'esproprio, trasmesso dall'allora proprietaria delle aree Styron Italia SpA.

Sintermar segnala inoltre che la particella 416 sub 603 fu oggetto di delimitazione demaniale con verbale n. 270 rep. n. 87 in data 10/07/1997 e 20/06/1998, delimitazione accettato dall'allora proprietaria dell'area la DOW Chemical, ma evidenzia Sintermar (riprendendo quanto dichiarato dalla Styron Italia - proprietaria dell'area - in data 06/03/2014 in sede di osservazioni alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno) che tale delimitazione, non risultando essere stata approvata dal Ministero, non sarebbe efficace.

In conclusione Sintermar chiede la modifica di quegli elaborati del PAD che contengono questa errata individuazione di aree - non risultando vincolate ad esproprio - per le quali procedere alla dichiarazione di pubblica utilità:

1. Il punto 4.3 dell'allegato 1 (la Relazione illustrativa),
2. La Tavola 1 - Planimetria dello stato attuale, aree di proprietà privata e demaniale - dove tra le aree stralciate dal PAD non c'è l'area di cui alla particella 416 sub 603,
3. La Tavola 8 - Piano particellare di esproprio - dove sono inserite sia la particella 416 sub 603 sia parte della particella 50 sub 604.



Infine, quale chiosa finale, Sintermar chiede di rinunciare all'esproprio delle aree vincolate e di rinunciare ad apporre il vincolo espropriativo ad ulteriori aree, soprassedendo all'approvazione del PAD adottato quale condizione per rinunciare alle azioni di tutela giuridica avviate; propone in sostituzione il ricorso ad un accordo sostitutivo di cui all'art. 11 della L. 241/1990 che lasci impregiudicati diritti e titoli delle imprese portuali interessate.

In relazione alle censure mosse si controdeduce quanto segue:

Quanto al **primo rilievo** si prende atto della corretta segnalazione relativa alle particelle 416 sub 603 e a parte della particella 50 sub 604 che in effetti, in sede di controdeduzioni, il Comune di Livorno, su proposta dell'allora Autorità Portuale, accolse l'osservazione di Styron Italia, stralciando dal vincolo le suddette particelle.

Naturalmente resta salva e impregiudicata la facoltà dell'AdSP di rivalutare le proprie determinazioni alla luce di sopravvenute esigenze di pubblico interesse portuale.

L'osservazione viene pertanto accolta parzialmente.

A seguito dell'accoglimento parziale dell'osservazione, vengono apportate le seguenti modifiche:

1. L'Allegato 4 - Piano particellare degli espropri viene modificato cancellando il punto F. Foglio 2 particelle 50 sub 604 e 416 sub 603 intestate a SERVIZI INTEGRATI TERRESTRI E MARITTIMI S.P.A. con sede in LIVORNO e eliminando le relative visure catastali;
2. Le tavole n. 1A, 1B, 1C, 3, 4, 5, 6 e 8 vengono di conseguenza modificate indicando quali aree da stralciare dal PAD anche le particelle di cui al precedente punto 1.

Quanto alle **considerazioni conclusive**, circa la rinuncia agli espropri delle aree vincolate e all'apposizione di nuovi vincoli su ulteriori aree, si fa presente che:



- a) per le aree già con vincolo espropriativo non potrà che procedersi, in ossequio al PRP, a seguito della dichiarazione di pubblica utilità derivante dall'approvazione del PAD, a dar corso entro il termine di 10 anni, alla procedura di cui all'art. 20 del DPR n. 327/2001;
- b) per le aree che dovessero eventualmente in futuro essere assoggettate a vincoli espropriativi, sono espressamente previste nelle relative procedure di legge le modalità di partecipazione dei soggetti interessati;
- c) la dichiarazione di pubblica utilità derivante dall'approvazione del PAD è stata regolarmente preceduta dall'apposizione del vincolo espropriativo. Come detto, futuri vincoli, in ogni caso allo stato eventuali, seguiranno le procedure di legge.

La richiesta di soprassedere all'approvazione del PAD manca di ogni motivazione di carattere giuridico o propositivo che non sia quello di richiedere all'AdSP di rinunciare al legittimo e doveroso esercizio delle proprie potestà e competenze programmatiche e pianificatorie volte alla tutela dell'interesse pubblico attribuitegli dalla legge n. 84/94. **L'osservazione non viene pertanto accolta.**

Osservazione n. 5 del 04/06/2020 prot. n. 17363 presentata da Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP).

L'osservante contesta globalmente il Piano Attuativo di Dettaglio, innanzitutto ritenendo inconferente il richiamo all'art. 111 della L.R. n. 65/2014 in quanto, come recita l'art. 107 della stessa legge, i piani attuativi "costituiscono strumenti di pianificazione urbanistica di dettaglio in attuazione del piano operativo" del comune; di contro i Piani Regolatori Portuali ed i loro adeguamenti tecnico-funzionali trovano disciplina nella L. 84/1994, fonte di diritto marittimo. Anche se fosse legittima l'adozione del PAD da parte del Presidente, viene contestato che CILP, con il diniego dell'accesso agli atti citati dalla Delibera n. 18 del 31/03/2020 del Comitato di Gestione, non è stata posta in condizione di conoscere gli atti fondamentali per presentare osservazioni e che pertanto gli ulteriori atti del procedimento "si appaleserebbero illegittimi se non preceduti dalla risposta all'istanza di accesso".



Fatte queste premesse CILP si dilunga nel riepilogare tutti i contenziosi promossi avverso gli atti dell'AdSP: ricorso avverso le ordinanze di Capitaneria di Porto e di AdSP che hanno privato dell'accosto preferenziale a CILP agli accosti 15C e 15D; ricorso al diniego della concessione demaniale sui medesimi accosti; ricorso avverso le delibere n. 61 e n. 62 del Comitato di Gestione sul rilascio della concessione demaniale alla Lorenzini & C.; ricorso avverso le delibere n. 59 e n. 60 del Comitato di Gestione di adozione dell'ATF e del progetto preliminare delle aree ex Trinseo.

Ritiene CILP inoltre che il Presidente con l'adozione del PAD si è proposto di variare le previsioni del PRP per *"articolare e distribuire le funzioni"* all'interno delle aree funzionali e di approvare progetti infrastrutturali equivalenti *"a dichiarazione di pubblica utilità"*, con lo scopo di prevenire la decadenza quinquennale dei vincoli preordinati all'esproprio. In aggiunta all'interno delle singole zone operative del Porto Multipurpose verrebbe meno il rapporto di prevalenza fra funzioni principali e funzioni secondarie che vi sono ammesse, come stabilito dalle NTA del PRP.

L'esproprio delle aree Mercitalia e della stessa CILP, come previsto dal PAD, priverebbe CILP della disponibilità delle aree sulle quali da decenni svolge i propri traffici nel Porto Multipurpose, che sarebbero in quota preponderante riassegnate ad altro operatore al di fuori di una procedura competitiva, mentre CILP potrebbe solo concorrere per l'assegnazione della porzione residua delle aree espropriate e - qualora ne ottenesse la concessione - dovrebbe farsi carico delle *"trasformazioni infrastrutturali"*. L'attuazione di queste previsioni determinerebbe l'inevitabile cessazione dell'attività che CILP esercita da decenni nell'area Porto Multipurpose, senza che il PAD individui aree diverse nelle quali quelle attività verrebbero collocate.

CILP richiama gli atti di indirizzo della Delibera n. 15 del 04/03/2003 del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale che definivano il futuro assetto del comparto sulla sponda est della Darsena Toscana, indirizzi confermati negli accordi sottoscritti dall'Autorità Portuale con i principali operatori attestati nel comparto, indirizzi a parere di CILP recepiti nel PRP.



Tali indirizzi secondo CILP sono poi stati attuati, dal 2004 al 2016 per la Lorenzini & C., ma non per CILP a cui nel 2018 è stato negato l'accosto preferenziale e nel 2019 è stata negata la concessione degli stessi accosti.

In conclusione CILP ritiene irrinunciabile la revisione dei contenuti del PAD, con particolare riferimento alla prevista acquisizione delle aree da parte dell'AdSP attraverso l'esproprio di quelle già vincolate ed attraverso l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio su aree ulteriori; solo a fronte di ciò la CILP potrà rinunciare, a condizioni di reciprocità con gli altri operatori coinvolti, alle azioni di tutela giuridica sin qui promosse, allo scopo di costruire un accordo globale che possa anche assumere le caratteristiche tipiche di quelli applicativi dell' art. 11 della 241/1990 e che lasci impregiudicati i rispettivi diritti e titoli.

In relazione alle censure mosse si deduce quanto segue:

Quanto alle questioni del **primo punto** si ritiene siano da **respingere** i rilievi giuridici mossi nei riguardi del PAD. Va infatti evidenziato che, la indubbia qualificazione del PRP fra gli atti pianificatori di livello primario, come si evince dal parere del Consiglio di Stato n. 1142 del 09/05/2016, (rilasciato in merito allo schema di decreto legislativo correttivo della legge n. 84/1994) ove vengono ricostruiti i caratteri del PRP in termini di strumento di pianificazione generale, consente fondatamente di classificare il Piano di dettaglio di cui all'articolo 11 delle norme di attuazione del PRP fra i piani attuativi di secondo livello.

Si evidenzia inoltre che se non si può ignorare che la citata legge portuale n. 84/94 all'articolo 5, sulla programmazione e pianificazione urbanistica, contempla letteralmente il solo Piano Regolatore Portuale, tuttavia appare fondato leggere e interpretare le scarse disposizioni in materia secondo criteri di interpretazione logico sistematica, attribuendo loro il significato che, da una parte, sia coerente con il complesso normativo che disciplina il sistema urbanistico (che, come detto, prevede sempre due livelli di pianificazione di base: generale e attuativa) e, dall'altra, sia in sintonia con il principio costituzionale di buon andamento che deve improntare la Pubblica



amministrazione (art.97), principio che trova riscontro, nel nostro caso, in una pianificazione che consenta di prevedere che per i singoli terminal fossero redatti i Piani di dettaglio. Proprio in linea con tale logica interpretativa, le NTA del PRP hanno previsto all'art. 11, come sopra accennato, le previsioni generali del PRP venissero attuate attraverso lo strumento della pianificazione di dettaglio.

Quanto al **secondo rilievo**, circa l'illegittimità degli atti se non preceduti dalla risposta all'istanza di accesso, tale rilievo è del tutto infondato e da **respingere**. Si ribadisce quanto già fatto oggetto di apposita risposta all'osservante con nota prot. n. 15028 del 13/05/2020 e cioè che nel caso di specie si tratta di un'attività dell'AdSP MTS diretta all'emanazione di atti di pianificazione, per i quali, come previsto dall'art. 24, comma 1, lett. c) della L. n. 241/1990, restano ferme le particolari norme che garantiscono la pubblicità e la partecipazione a tali atti (art. 9 della legge urbanistica n. 1150 del 1942, come applicato dall'art. 111 della Legge Regione Toscana 10 novembre 2014 n. 65), a cui l'AdSP MTS ha provveduto pubblicando sin dal 29/04/2020 sul proprio albo online, previo avviso sulla parte II del BURT della Regione Toscana n. 18 in data 29/04/2020, di tutta la documentazione del Piano Attuativo di Dettaglio per trenta giorni.

Il **terzo rilievo** viene esplicitato asserendo che l'adozione del Piano Attuativo di Dettaglio si è proposto di variare le previsioni del PRP. Si **respinge** tale rilievo di legittimità ritenendolo destituito di fondamento, in quanto la prevista articolazione in zone operative delle aree funzionali di PRP è tipica di una pianificazione attuativa di dettaglio, poiché si limita a distribuire in modo diversificato le funzioni previste dall'area funzionale di PRP, in relazione alle specializzazioni dei traffici che si intendono perseguire prevedendo le zone operative. In questo contesto non viene meno nemmeno la caratterizzazione di funzioni principali e funzioni secondarie come previsto dalle NTA del PRP, che per la Zona Operativa n. 4, l'unica interessata da funzioni "secondarie", viene ribadita formalmente così come compare nel PRP, e che verrà comunque ulteriormente specificata nelle NTA del PAD. Altrettanto legittimo e tipico della pianificazione attuativa è la definizione in termini



infrastrutturali delle zone operative, in particolare per quelle aree destinate all'esproprio, proprio allo scopo di rendere più specifiche le ragioni di interesse pubblico sulla base delle quali in sede di PRP è stato apposto il vincolo espropriativo, che ora sono volte alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione dello stesso Piano Attuativo di Dettaglio.

Resta stabilito ovviamente che saranno destinatarie di dichiarazione di pubblica utilità solo le aree già vincolate ad esproprio con Delibera del Consiglio Comunale di Livorno n. 52 in data 13/03/2015, a cui peraltro CILP non si è mai opposta in sede giurisdizionale.

In merito al **quarto rilievo** che CILP verrebbe privata della disponibilità delle aree sulle quali da decenni svolge la propria attività, le quali sarebbero riassegnate in quota preponderante ad altro operatore al di fuori di una procedura competitiva, si **respinge** tale eccezione in quanto si rileva che:

- a) Le aree di cui verrebbe privata CILP sono per oltre l'80% di proprietà Mercitalia di cui CILP è conduttore e per il restante di proprietà di CILP che peraltro non si è mai opposta in sede giurisdizionale all'apposizione del vincolo espropriativo;
- b) La previsione dell'assegnazione dell'area ad altro operatore (nel caso di specie la Lorenzini & C.), è legittima alla luce delle delibere n. 32 in data 03/08/2016 del Comitato Portuale dell'A.P. di Livorno e n. 62 in data 25/06/2019 del C. di G. dell'AdSP MTS. Il PAD si limita all'individuazione della medesima come area equivalente di cui alla delibera n. 32/2016 del Comitato Portuale, considerato, tra l'altro, che le aree Mercitalia soggette ad esproprio, allo stato dello sviluppo del PAD, sono le uniche nella disponibilità futura della AdSP.
- c) Le rimanenti aree espropriate, una volta completato il relativo processo di trasformazione, verranno assegnate, previo procedura di evidenza pubblica, alla quale la CILP potrà legittimamente partecipare.

Il **quinto rilievo** si focalizza sul richiamo ad una delibera del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale del 2003 per sostenere che quelle decisioni prese non sono state rispettate, ma è la stessa CILP che afferma siano state assorbite dal PRP



approvato nel 2015. Si **respinge** tale rilievo poiché il Piano Attuativo di Dettaglio si occupa proprio dell'attuazione del PRP.

Conclusivamente CILP chiede una radicale revisione del PAD, chiedendo ad AdSP di rinunciare all'esproprio delle aree vincolate e di rinunciare ad apporre ulteriori vincoli espropriativi su altre aree, solo a fronte di una tale decisione CILP potrà rinunciare alle azioni di tutela giudiziaria; a seguito di tali rinunce propone di definire un accordo globale tra gli operatori interessati e l'AdSP con il ricorso ad un accordo sostitutivo di cui all'art. 11 della legge n. 241/1990.

Il tenore e il contenuto delle sopracitate osservazioni, considerazioni e richieste, sono sostanzialmente analoghi a quelli di cui all'osservazione n. 4/Sintermar SpA.

Si ritiene, anche in questo caso, di **respingere il punto** in quanto la richiesta di rivedere radicalmente il PAD, o meglio di soprassedere all'approvazione del medesimo, manca di ogni motivazione di carattere almeno propositivo, e si sostanzia invece nel richiedere all'AdSP di rinunciare al legittimo e doveroso esercizio delle potestà e competenze programmatiche e pianificatorie volte alla tutela dell'interesse pubblico assegnate dalla legge all'AdSP stessa.

In ultimo si deve mettere in evidenza che l'attenta analisi delle osservazioni pervenute ha consentito di individuare elementi di criticità nella struttura del cronoprogramma.

Una più dettagliata disaggregazione degli step, azioni e procedure necessari per l'effettiva attuazione del PAD, una più approfondita valutazione prognostica dei tempi necessari, una più profonda analisi delle interferenze tecniche e procedurali tra i suddetti elementi, hanno condotto a una complessiva rivisitazione del cronoprogramma, sia dal punto di vista dei tempi che della esplicitazione delle attività, cosicché il cronoprogramma stesso prevede ora la realizzazione completa in circa 11 anni, durata più coerente con la complessità dell'intervento.

Il Dirigente

Dott. Claudio Vanni

Firma digitale ex art.24 d.lgs n.82/2005