



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Roma 11. 12. 2015

Seconda Sezione

**All'Autorità Portuale di Cagliari
Stazione Marittima Molo Sanità
09123 - Cagliari
alessandra.mannai@porto.cagliari.it**

M_INF-CSLP
Consiglio Superiore LL.PP.
CSLP S2
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0009277-14/12/2015-USCITA

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

Anticipata tramite mail

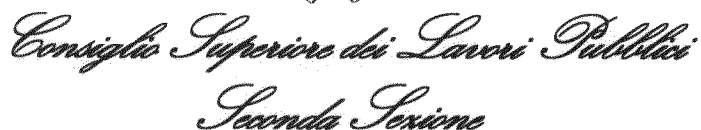
Oggetto: **Affare n. 20** – Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano
Regolatore Portuale – *Nuovo Terminal Ro Ro nell'avamposto
ovest del Porto Canale
Porto di Cagliari.*

In riscontro alla nota Prot. n. 0002258 del 17 Marzo 2015, inviata dal
Commissario dell'Autorità Portuale C.V. Vincenzo De Marco, si trasmette il parere
n. 20 / 2015 reso da questa Sezione nell'Adunanza del 22 Settembre 2015
sull'argomento in oggetto.

Si restituisce la documentazione trasmessa.

Il Segretario della 2^a Sezione

Arch. Luigi MARINI



N. del Protocollo 20/2015

CAGLIARI

UDITA la Commissione relatrice (Ferrante, Potenza, Lombardo, Polizzi, Borzi, Di Prete, F. Russo, Giardini, Stura, Altomare, Di Marco, Cherchi, Farci)

Franklin D. Roosevelt



PREMESSO

Preliminarmente, si riportano di seguito, in forma integrale, i “considerato” del parere n° 93/2009 della Assemblea Generale di questo Consesso, in quanto in esso si rinvenivano gli aggiornati indirizzi procedurali e metodologici per la fattispecie all’esame.

“La materia della pianificazione portuale ha ricevuto nel nostro Paese, dopo l’emanazione della Legge n° 84/1994, un significativo impulso.

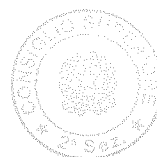
Ciò in quanto la norma, innovando profondamente rispetto al passato, ha conferito al Piano Regolatore Portuale (di seguito: “PRP”) dignità di strumento di pianificazione, superando un consolidato approccio tecnico e culturale che lo collocava, piuttosto, nel più angusto ambito degli strumenti di programmazione di opere marittime.

Il PRP, secondo la definizione data dall’art. 5 – comma 1 della Legge n° 84/1994, delimita e disegna “l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie”. Inoltre, il PRP individua “le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.”

Successivamente, con voto n° 44/1999 questa Assemblea Generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l’accento su quella categoria di “variazioni” all’assetto delle opere previste nel PRP (definite “modifiche non sostanziali”) che, per la loro natura, non comportano “variante” al PRP medesimo.

Il parere espresso ha posto l’invarianza delle “scelte e degli indirizzi di piano” quale imprescindibile condizione per il riconoscimento della fattispecie di “modifica non sostanziale”. La modifica non sostanziale non ha rilevanza significativa sulle previsioni di piano e costituisce pertanto un adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano e non una variante del piano stesso.

*Detto criterio direttore può trovare la sua pratica declinazione, sotto il **profilo infrastrutturale**, nella possibilità di introdurre “modifiche più o meno rilevanti della forma e*



12.03.2003 n° 9 della Regione Liguria),
si possa pervenire ad una "rivisitazione" dei contenuti del voto n° 44/1999, adeguandolo alla sopravvenuta cornice normativa e metodologica e alla prassi tecnico-amministrativa che si è consolidata nel tempo.

Più in particolare, le "Linee guida" suggeriscono, come è noto, il consolidato modello di "piano strutturale" per il PRP.

La portata innovativa dell'atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione "rigido", che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio "progettuale", ma, piuttosto, da una pianificazione per "obiettivi", che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi.

Un piano strutturato per obiettivi, peraltro, si pone in stretta coerenza concettuale con il "performance based approach" della moderna pianificazione portuale a livello internazionale, come ben messo in evidenza nella Sessione Speciale "Ports of the future" organizzata da PIANC Italia all'interno del Congresso Mondiale PIANC 2006.

Secondo la scansione metodologica del "Quadro Logico" già adottato dall'Unione Europea nella formazione di programmi infrastrutturali complessi (e mutuato nelle "Linee guida"), a seguito della **analisi dei problemi** e della successiva **analisi degli obiettivi** (gerarchizzati e prioritizzati), il Piano Regolatore Portuale esprime le conclusioni di una **analisi delle strategie** che altro non sottende, sotto il profilo infrastrutturale, se non un ottimizzato assetto plano-altimetrico e batimetrico di opere atto a perseguire con efficacia ed efficienza gli obiettivi e che non definisce rigidamente geometrie e tipologie strutturali ma, piuttosto, i requisiti prestazionali (la "griglia di condizioni e criteri" delle "Linee guida") che dovranno essere soddisfatti dai progetti delle opere che dal piano medesimo discendono.

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 traguardati 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.**

Diversamente, il mancato adeguamento infrastrutturale alle variate condizioni al contorno potrebbe portare, nel tempo, al non soddisfacimento delle prestazioni tragguardate dagli obiettivi di piano, che rappresentano l'essenza del piano medesimo.

L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di **fattibilità tecnica** e di **non contrasto** con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5 – comma 2 della legge n° 84/1994.

L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste da un piano è quindi ben distinto dalle **modifiche minori** di un piano (secondo l'accezione di cui all'art. 6 comma 3 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.). Infatti, **l'adeguamento tecnico funzionale non altera** i contenuti di piano (rappresentati da obiettivi e dalle correlate scelte strategiche) mentre le **modifiche minori** di un piano, con l'**alterazione** (anche parziale) degli obiettivi e delle strategie, introducono una **variante al piano stesso**, con la conseguente necessità di percorrere l'iter procedimentale dell'art. 5 della Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii., sia pure in forma potenzialmente più speditiva (preventiva verifica di assoggettabilità a V.A.S. ai sensi del citato art. 6 comma 3 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii., prevista nel caso di **modifiche minori**).

Aspetti procedurali

Su ciascuna motivata e documentata proposta di "adeguamento tecnico funzionale", questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

Ullone



- *al riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale” delle opere previste dal piano e, conseguentemente, della non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);*
- *alla fattibilità tecnica e alla non rilevanza ambientale degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale valutazione tecnica del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito).*

Per garantire la completezza del parere nei suoi aspetti sia tecnici che ambientali, a tutto vantaggio della speditezza dell'azione amministrativa, questo Consiglio Superiore si esprimerà sulle proposte di adeguamento tecnico-funzionale:

- a) previa acquisizione, per il tramite dei due componenti di diritto dell'Assemblea Generale come individuati ai sensi dell'art. 3, comma 4, lett. q) ed r) del DPR n. 204/2006, delle determinazioni della **Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale** adottate in base al parere reso ex artt. 2 e 9 del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da parte della Commissione tecnica CTVIA di cui al DPR n. 90/2007 e della **Direzione Generale per la Qualità della Vita del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**, sulla eventuale necessità di sottoporre il progetto delle opere sottese dall'adeguamento tecnico funzionale alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di cui all'art. 20 del d.lgs. n. 152/2006, nonché sulla eventuale necessità di adeguamento alle procedure di bonifica previste dalle norme vigenti (nel caso in cui il progetto delle opere ricada all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale). Le determinazioni delle suddette Direzioni sono rese entro 60 giorni dalla consegna degli elaborati nella prima riunione della Commissione relatrice incaricata di riferire sull'affare;*
- b) previa acquisizione dell'avviso della **Regione** medesima, per quanto di competenza, per il tramite del proprio rappresentante ex art. 3 - comma 5 del DPR n° 204/2006, entro il*

medesimo termine di cui al punto precedente.

Sotto il profilo procedimentale, il soggetto proponente l' "adeguamento tecnico funzionale" procederà:

- preliminarmente alla richiesta di parere tecnico, alla formale adozione della proposta di "adeguamento tecnico funzionale" previa la verifica, da parte della competente Amministrazione Comunale, della sussistenza del requisito di "non contrasto" con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica;
- a trasmettere a questo Consesso gli elaborati del proposto "adeguamento tecnico funzionale" con il corredo di una **relazione sintetica** che individui, descriva ed analizzi gli effetti dell'intervento su tutte le componenti ambientali sottese, anche utilizzando formati elettronici;
- successivamente al parere tecnico di questo Consesso, alla formale comunicazione alla Amministrazione Regionale dell'esito del parere medesimo, in quanto detta Amministrazione è competente in materia di approvazione dei piani regolatori portuali".

Si riporta di seguito una descrizione della presente proposta di adeguamento tecnico funzionale, come da relazione del RUP allegata agli atti, al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

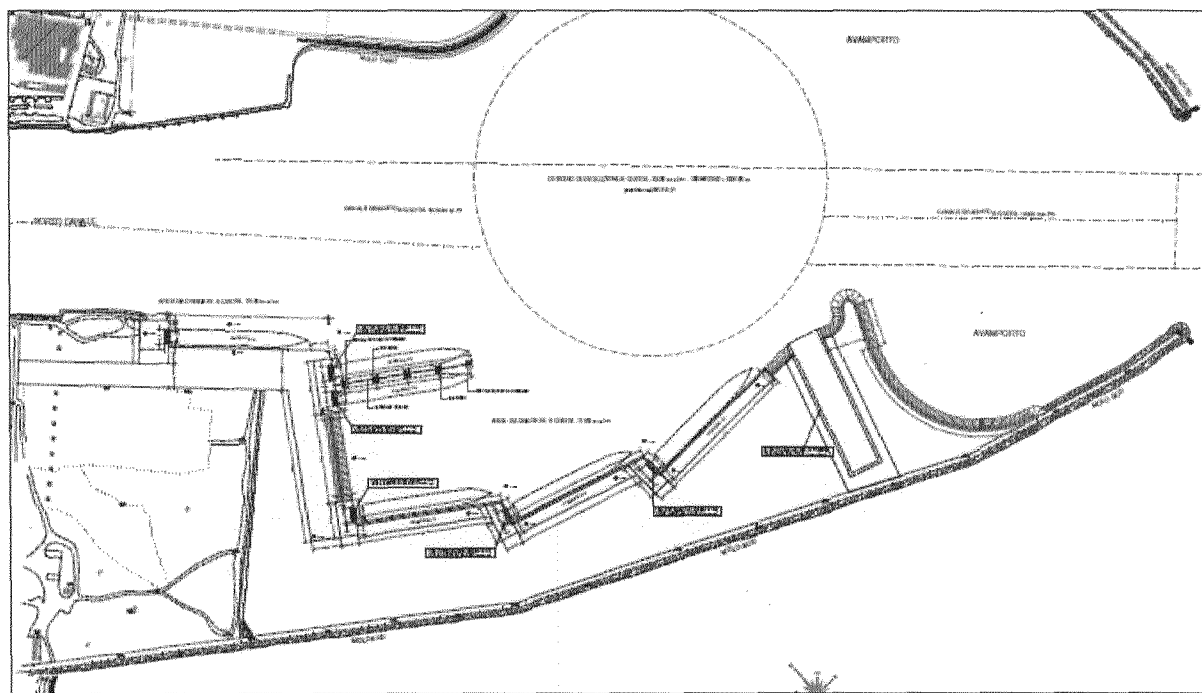


L'Ente ha affidato al Provveditorato Interregionale per le OO.PP. – sede coordinata di Cagliari la progettazione definitiva del 1° lotto funzionale del nuovo terminal per i traffici Ro Ro, la cui localizzazione è prevista nel Piano Regolatore Portuale nell'avamposto ovest del Porto Canale.

Il progetto complessivo, che consente la realizzazione di n.6 ormeggi e del bacino di carenaggio, ha un quadro economico pari a € 139.030.000, di cui € 127.926.000 per lavori + oneri della sicurezza.

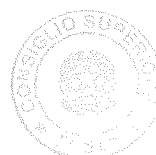
Il 1° lotto, che consente la realizzazione di n.4 ormeggi, ha un quadro economico pari a € 44.732.246, di cui € 40.260.584 per lavori + oneri della sicurezza.

Per il succitato 1° lotto l'ente ha già predisposto lo Studio di Impatto Ambientale da trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero per i Beni Culturali per l'ottenimento del parere di competenza.



PROGETTO COMPLESSIVO

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE
(Arch. L. M. M. M.)



COPIA CONFORME

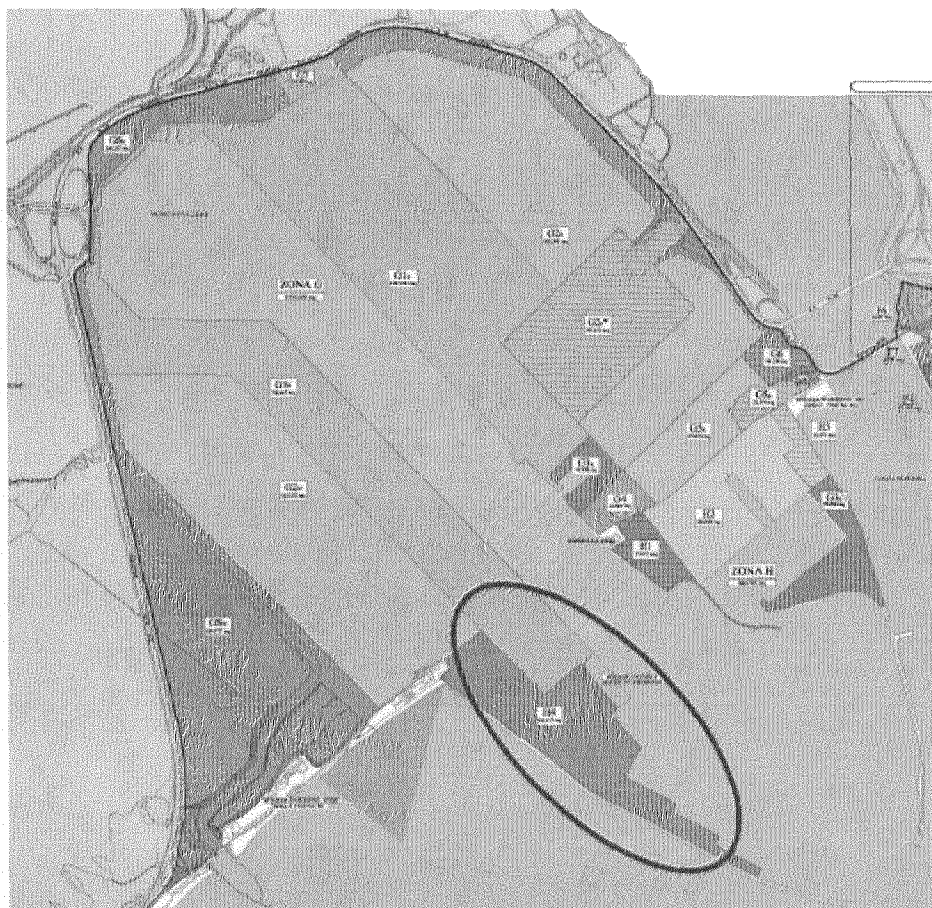


Fig.1: PORTO CANALE – PRP VIGENTE

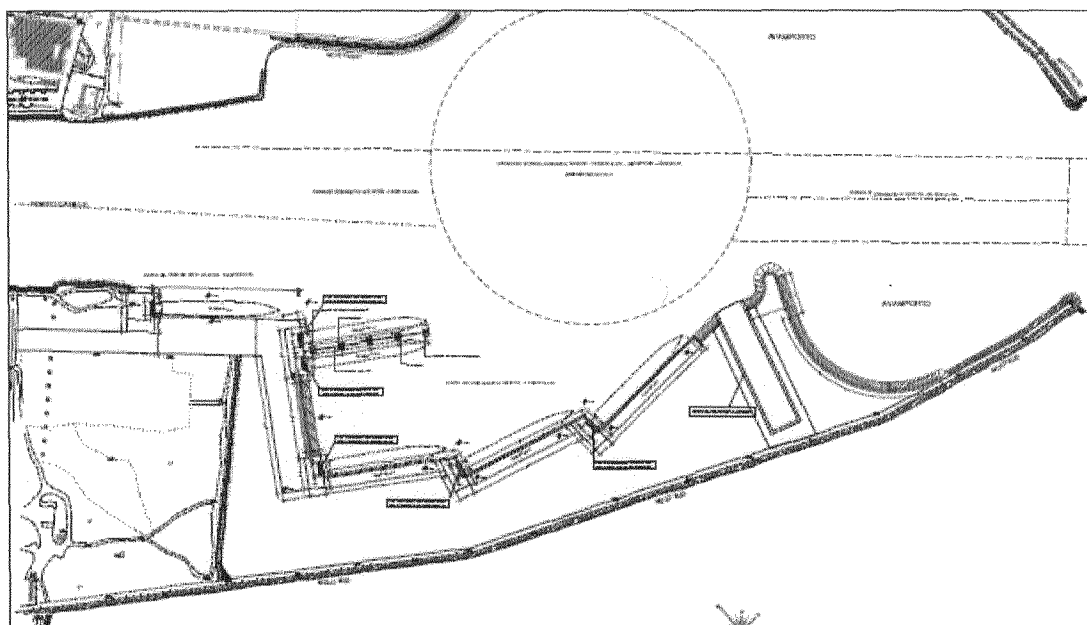


Fig.2: PLANIMETRIA DI PROGETTO AVAMPORTO OVEST

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. *M. M.*)



COPIA CONFORME

Principali caratteristiche dell'intervento

La nuova configurazione adottata prevede la realizzazione di n.6 accosti e dei relativi piazzali, col dragaggio degli specchi acquei antistanti alla profondità di -11 m s.l.m. per le manovre di accosto e di ormeggio.

Dei 6 accosti uno è previsto lungo il canale, gli altri sono ricavati negli specchi acquei dell'avamporto ovest.

Nel tratto iniziale della sponda di ponente del canale è stata prevista la realizzazione di una banchina di ormeggio, della lunghezza di 265 m con dente di attracco poppiero largo 45 m, ottenuta attraverso la parziale resecazione del terrapieno esistente.

Ciò è conforme alle previsioni di Piano che prevedono l'allargamento del canale d'accesso di circa 50 m (dai 320 m attuali a 370 m).

Nell'avamporto per la realizzazione dei tre attracchi è stato previsto l'avanzamento di circa 150 m della linea di riva e la realizzazione di una banchina perpendicolare al molo guardiano di ponente lunga circa 250 m e posta a circa 180 m dal limite interno del suddetto molo guardiano.

Agli estremi della nuova calata di riva, dello sviluppo complessivo di circa 280 m, sono state previsti tre tratti banchinati, che costituiscono i denti di accosto poppiieri (larghi 45 m) per le navi.

Nella parte terminale, in prossimità della scogliera di protezione, è prevista la realizzazione di una darsena delle dimensioni di 250 x 25 m all'interno del quale è possibile inserire un bacino galleggiante, ovvero realizzare un bacino di carenaggio con tutta la sua attrezzatura.

Nella calata di riva di levante, in posizione centrale, verrà posizionata una passerella metallica perpendicolare alla banchina stessa, che collega n.5 briccole metalliche su pali.

Detto sistema consente l'ormeggio contemporaneo di n.2 navi Ro Ro, garantendone l'accesso da terra.

Al fine di ridurre il potere riflettente della nuova calata di riva, che viene investita direttamente dal moto ondoso che entra nell'avamporto del Porto Canale di Cagliari, nel tratto terminale del nuovo banchinamento, la sponda verrà sagomata a scarpata rivestita con un doppio strato di massi naturali di seconda categoria (peso compreso tra 1 e 3 t).

A tergo delle nuove banchine è, inoltre, prevista la realizzazione di una fascia pavimentata di larghezza pari a circa 50 m che costituisce i piazzali di incolonnamento del terminal.

IL SEGRETARIO ALLA 2ª SEZIONE



COPIA CONFORME

Per garantire l'operatività dei nuovi attracchi ro-ro è stato previsto il dragaggio a quota -11.00 m s.l.m.m. dello specchio acqueo prospiciente i nuovi attracchi fino al limite del canale di navigazione già scavato a quota -16.00 m s.l.m.m.

I sedimenti provenienti dai dragaggi del progetto è previsto che vengano utilizzati, per la parte dove è prevalente la frazione sabbiosa, per la realizzazione dei piazzali operativi degli attracchi, mentre i restanti volumi, nei quali è prevalente la frazione limosa, verranno versati nella cassa di colmata ricavata a tergo delle fasce pavimentate del terminal.

La parte eccedente verrà conferita a terra nelle casse di colmata esistenti nella sponda ovest del Porto Canale.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP., nell'adunanza del 09/10/2009, ha individuato le fattispecie di modifiche o integrazioni ai Piani Regolatori Portuali che possono qualificarsi quali "adeguamenti tecnici funzionali" e che non necessitano di variante al Piano.

In particolare, ha definito modifiche "non sostanziali" gli adeguamenti "che si pongono in linea con le strategie di sviluppo delle attività portuali e con le previsioni del PRP e possono consistere in varianti più o meno rilevanti della forma e della lunghezza di moli e banchine o in una diversa articolazione della viabilità portuale".

Si ritiene, pertanto, che le modifiche di cui alla presente relazione, riguardanti esclusivamente aspetti infrastrutturali e funzionali, costituiscano "modifiche non sostanziali" al PRP che si rendono necessarie per lo spostamento del traffico merci dal Porto Storico al Porto Canale che costituisce uno degli obiettivi del Piano.

Le modifiche, riguardando opere situate all'interno dell'ambito portuale che non interferiscono in alcun modo con aree cittadine e non contrastano con gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale.

Oltre alla relazione del RUP sopra riportata, la presente proposta di adeguamento tecnico funzionale è corredata dai seguenti elaborati:

- relazione tecnica;
- analisi multicriteria;
- studio dell'agitazione interna portuale;
- PRP – Porto Canale e Porto Vecchio: sub zonizzazione;
- Planimetria di progetto del terminal Ro-Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale;

- PRP a seguito dell'adeguamento tecnico funzionale;
- Progetto preliminare dell'intervento;
- delibera n° 170 del 12.12.2014 del Comitato Portuale;
- nota n° 288309/2014 del 22.12.2014 del Comune di Cagliari.

CONSIDERATO

Preliminarmente, la Sezione rileva che la proposta di che trattasi costituisce declinazione dei principi direttori di cui al parere di indirizzo di questo Consesso intorno alla materia degli adeguamenti tecnico funzionali (ATF) alle opere previste dai piani regolatori portuali (voto n° 93/2009).

Alla luce di ciò, la Sezione è dell'avviso che la impostazione dei "considerato" secondo il "format" ormai consolidatosi con i precedenti casi di studio possa costituire strumento metodologico a garanzia di una trattazione formalmente omogenea delle proposte di adeguamento tecnico funzionale.

1. Aspetti amministrativi e procedurali

1.1 L'atto amministrativo del Comitato Portuale

Si rinviene in atti la delibera n° 170 del 12.12.2014 del Comitato Portuale, votata all'unanimità, relativa alla formale adozione della presente proposta di adeguamento tecnico funzionale.

1.2 La posizione del Comune di Cagliari

Si rinviene in atti la nota nota n° 288309/2014 del 22.12.2014 del Comune di Cagliari – Assessorato all'Ambiente e Urbanistica sulla sussistenza del requisito di "non contrasto" con gli strumenti urbanistici comunali vigenti.



Successivamente, con nota del 17.07.2015 n° 173585 il Comune di Cagliari – Servizio Pianificazione Strategica e Territoriale, ha evidenziato che la proposta di ATF non comporta *“modifiche sostanziali al PRP di Cagliari”* e che le modifiche medesime *“non interferiscono in alcun modo con gli ambiti della città esterni alla circoscrizione portuale e non contrastano con gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale”*.

1.3 La posizione della Regione Sardegna

Con nota del 13.07.2015 n° 30936/DG la Regione Sardegna – Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica ha evidenziato che le modifiche non sostanziali al PRP introdotte con la proposta di ATF non hanno *“rilevanza urbanistica”*.

Con nota del 30.07.2015 n° 7175 la Regione Sardegna – Assessorato dei Trasporti ha espresso *“parere favorevole al riconoscimento delle opere in oggetto quali fattispecie di adeguamento tecnico funzionale del PRP”*.

Con nota del 10.09.2015 n° 19215 la Regione Sardegna – Assessorato della Difesa dell’Ambiente non ha ravvisato *“criticità sotto il profilo della rilevanza ambientale delle modifiche proposte”*.

1.4 La posizione della Autorità Marittima

Sulla proposta di ATF di che trattasi, la Capitaneria di Porto di Cagliari ha espresso il proprio avviso mediante la nota del 19.09.2015 n° 40806, non ravvisando *“profili di incompatibilità con gli interessi rimessi alle cure”* della Autorità Marittima”.

E ancora: *“l’intervento, pertanto, appare coerente e funzionale con il predetto progetto che sostiene il PRP vigente”*.

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

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 tragguardati 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 necessità di “ricalibrare” l’assetto planimetrico del terminal Ro-Ro a seguito delle prescrizioni espresse da questo Consesso sulla proposta di PRP, poi formalmente approvato, ha prodotto la individuazione di un lay-out alternativo.

Non risulta alterato l’assetto generale del porto e non risultano modificate le funzioni in esso ospitate.

Si rammenta, infatti, che la variazione della destinazione d’uso delle aree portuali non può essere veicolata attraverso una proposta di adeguamento tecnico funzionale.

Pertanto, restano immutate le strategie per il perseguimento degli obiettivi di piano.

Alla luce di quanto sopra considerato, la Sezione, quindi, non può non condividere l’avviso già preliminarmente ed inequivocamente espresso in tal senso dagli Enti Pubblici coinvolti nel procedimento amministrativo.

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE

(Arch. L. M. M.)



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

Gli elaborati a corredo della proposta appaiono completi, tali da assicurare piena leggibilità tecnica 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)

Circa gli aspetti strettamente tecnici non si rilevano aspetti di particolare criticità, in quanto il lay-out proposto riguarda i requisiti prestazionali desiderati, in termini di contenimento della agitazione ondosa presso gli accosti del terminal Ro-Ro.

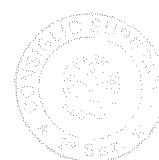
In fase di progettazione definitiva delle opere sottese dalla presente proposta di PRP occorrerà porre particolare cura al contenimento del coefficiente K di riflessione della scogliera posta in corrispondenza del bacino avamportuale. Ciò al fine di assicurare ottimizzate condizioni di agitazione interna in corrispondenza del canale di accesso, tra il bacino di evoluzione e l’imboccatura portuale.

Ad ogni modo, si raccomanda l’implementazione di un simulatore di navigazione di tipo “real time full mission”, con particolare riferimento agli eventi di moto ondoso provenienti da 135°N (scirocco).

Riguardo la fase di gestione del bacino avamportuale nella nuova configurazione, si raccomanda che l’Autorità Marittima, con apposita ordinanza, provveda alla disciplina della sicurezza della navigazione, anche sulla base dei risultati della predetta simulazione.

3.2 Considerazioni ambientali

Il progetto definitivo sotteso dalla presente proposta di ATF va sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA ex art. 20 del D.Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii..



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 Cagliari, trasmessa dalla competente Autorità Portuale, si possa esprimere un **avviso favorevole** alla luce:
 - della delibera del competente Comitato Portuale di cui al punto 1.1;
 - del favorevole avviso espresso dal Comune di Cagliari di cui al punto 1.2;
 - del favorevole avviso espresso dalla Regione Sardegna di cui al punto 1.3;
 - della favorevole avviso espresso dalla competente Autorità Marittima di cui al punto 1.4;
 - dal riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale di cui al 2.1;
 - della completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto 2.2;
 - delle considerazioni relative al requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale, con raccomandazioni, di cui al punto 3.1;
 - delle considerazioni ambientali di cui al punto 3.2;
- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico funzionale, occorre pervenire alla formale comunicazione alla Regione Sardegna dell'esito del parere medesimo, per il necessario conclusivo provvedimento nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza.

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE

(Aut. 10/10/2012)



COPIA CONFORME