



**Comune di Lavagna**  
Città Metropolitana di Genova

Prot. n. 25503

Lavagna, 31/07/2017

Oggetto: Conferenza dei Servizi ex art.5 D.P.R. n.509 del 02.12.1997 e articolo 14 della Legge n. 241/90 e s.m.e i. per esame ed espletamento delle procedure volte alla valutazione dell'istanza e progetto preliminare di: di proroga della concessione demaniale marittima in contestualità a progetto di nuovi interventi sulla struttura, formulata da Porto di Lavagna s.p.a., con sede in Milano, Viale Monza n.305, relativa all'atto formale stipulato dalla Capitaneria di Porto di Genova il 22.06.1974, Reg. Atti n.1680 Rep. 377, approvato con Decreto Ministeriale in data 13.07.1974 ed il successivo atto di subingresso del 07.08.2003 prot.n.19047 attinente il porto turistico di Lavagna. - Soggetto proponente : PORTO di LAVAGNA s.p.a. - espressione parere del Comune di Lavagna

## **1. PREMESSA NEI FATTI**

Si premette che in data 22/04/2013, la Società Porto di Lavagna S.p.a. ha presentato al protocollo di questo ente al nr. 0011329, istanza per ottenere la proroga sino al 13/07/2049 o sino al 13/07/2051, della concessione demaniale marittima, ad essa intestata (a seguito di subingresso alla precedente concessionaria Cala dei Genovesi, giusto atto di subingresso prot. 19047 in data 07/08/2003) relativa al mantenimento del porto turistico di Lavagna .

L'istanza risulta presentata ai sensi dell'art. 10, comma 3, del DPR 509/1997 il quale prevede che: *"Gli atti di concessione in vigore alla data del 1 gennaio 1990 possono essere prorogati, ferma restando ogni altra condizione della concessione, su istanza del concessionario, qualora risulti che questi non abbia potuto realizzare, per fatti a lui non addebitabili, opere o parti sostanziali delle opere previste ovvero qualora si rendano necessari nuovi interventi finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della loro funzionalità'. Il periodo di proroga e' determinato dall'autorità concedente tenuto conto dell'entità' dell'investimento originario e di quello aggiunto".*

## **2. PREMESSA IN DIRITTO**



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

Il contenuto di tale norma va evidentemente letto alla luce del recente quadro normativo e nel contesto di quanto previsto dalla normativa comunitaria, nonché dai recenti principi ribaditi dalla Corte di Giustizia Europea con sentenza in data 14/07/2016 .

In effetti, la Corte di Giustizia ha definito un'annosa questione esprimendo inequivocabilmente il principio secondo il quale le concessioni demaniali marittime non possono essere automaticamente rinnovate, in quanto una siffatta procedura contrasterebbe con il principio della libertà di stabilimento, di non discriminazione e di tutela della concorrenza, di cui agli articoli 49, 56 e 106 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

Inoltre, a parere della Corte, l'art. 12 della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce che il rilascio delle concessioni demaniali marittime e lacuali deve necessariamente avvenire attraverso una gara pubblica che consenta a tutti gli operatori economici di inserirsi nel mercato <sup>1</sup>.

Ed ancora va osservato che, sulla base dell'art. 49 del predetto TFUE, la Corte di Giustizia Europea precisa che, ove tali concessioni presentino un interesse transfrontaliero certo, una proroga automatica ad un'impresa con sede in uno Stato membro costituisce una disparità di trattamento nei confronti delle altre imprese collocate in altri Stati ed interessate al settore. La Corte, riprendendo le disposizioni contenute nell'articolo 12 della direttiva europea sui servizi, (c.d. Bolkestein), ha invece stabilito che il rilascio delle autorizzazioni deve essere soggetto a una procedura di selezione tra i potenziali candidati

La direttiva europea sui servizi consente agli Stati di tenere in considerazione gli interessi di chi è già titolare delle autorizzazioni, in modo da ammortizzare gli investimenti effettuati sull'area demaniale ottenuta in concessione, ma una proroga automatica "non può essere giustificata".

Lo stesso TAR Liguria con la Sentenza n. 91/2017, esprimendosi sul ricorso proposto dalla stessa Porto di Lavagna S.p.A. , avverso il provvedimento n. 9594/2016, avente ad oggetto conferenza dei servizi preliminare porto di Lavagna 08/11/2013 (impossibilità alla

---

1



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

prosecuzione del procedimento), afferma che resta all'evidenza il connotato di eccezionalità che caratterizza la richiesta proroga, (come desumibile, in via di principio, anche dalle recenti affermazioni, ribadite dalla Corte di Giustizia Europea con sentenza succitata), nonché la relativa specialità e peculiarità dei presupposti necessari al fine di ottenerla.

Ne consegue la piena discrezionalità della p.a. di valutare l'istanza sotto ogni profilo, per poi esprimere le determinazioni di accoglimento o diniego.

### **3. VALUTAZIONI SULL'ISTANZA PRESENTATA IN MERITO AGLI ASPETTI DEMANIALI MARITTIMI**

Lo scrivente ufficio è chiamato quindi a valutare se sussistano i presupposti per la proroga in base al succitato art. 10, comma 3 e al quadro di contesto normativo vigente

Si tratta, in primo luogo, di accertare se risulti che il concessionario non abbia potuto realizzare, per fatti a lui non addebitabili, opere o parti sostanziali delle opere previste, ovvero qualora si rendano necessari nuovi interventi finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della loro funzionalità'.

Tali interventi giustificerebbero il diritto, a parere della concessionaria, di ottenere la proroga della Concessione sino al 2049 o 2051, in ragione di due possibili scenari di intervento, ipotizzati dalla stessa concessionaria, sui pontili e definiti nell'istanza come:

- “Soluzione 1”:  
completamento della sostituzione degli impalcati dei pontili secondo la metodologia già utilizzata nel 2002, 2008, 2012 (soluzione meno onerosa – richiesta di proroga fino al 2049);
- “Soluzione 2”:  
sostituzione integrale del complesso dei pontili, inclusi quelli già oggetto di rifacimento, mediante creazione di impalcati in traliccio metallico (soluzione più onerosa – richiesta di proroga fino al 2051).

In pratica la concessione sarebbe prorogata di 25 o 27 anni rispetto alla propria scadenza naturale stabilita in 50 anni, configurando un aumento della durata di almeno il 50% in più rispetto alle originarie pattuizioni del 1974. Gli interventi realizzati e da realizzarsi descritti



nell'istanza, che avrebbero comportato secondo la concessionaria extra costi rispetto agli obblighi contrattuali, riguarderebbero:

- Interventi realizzati:

“opere di rimodellamento della diga foranea”.

- Interventi da realizzarsi:

“rifacimento dei pontili”.

“rifacimento delle vasche di alaggio”.

#### **4. INTERVENTI REALIZZATI: OPERE DI RIMODELLAMENTO DELLA DIGA FORANEA**

##### **4.1 Argomentazioni contenute nell'istanza in merito agli interventi eseguiti sulla diga foranea**

Una parte rilevante dell'istanza è quindi dedicata alla dimostrazione dell'orientamento giuridico di “equilibrio economico-finanziario” che, a parere della concessionaria, sarebbe alla base del rilascio delle concessioni, con conseguente presunta dimostrazione che l'attuale durata non ne garantirebbe il rispetto.

La Porto di Lavagna nell'istanza di proroga asserisce che nel periodo 2005/2006 ha provveduto ad effettuare opere di rimodellamento della diga foranea da ritenersi ulteriori rispetto alle opere di cui al progetto originario e ai lavori di manutenzione, ma necessari per assicurare l'adeguamento e la funzionalità del porto stesso, trattasi quindi di ristrutturazione e, a parere del richiedente gli interventi possono ritenersi “nuovi” e “necessari” ai sensi dell'art. 10 DPR 509/1997. La diga pur essendo stabile, non assicurava riparo del Porto dalla tracimazione delle onde, tanto che, a ridosso della banchina, un numero di 116 ormeggi, inclusi nella concessione, non risultavano utilizzabili in quanto esposti ai flussi del moto ondoso.

A sostegno di tale assunto è inoltre allegata la relazione tecnico-descrittiva a firma del Geom. Miaschi ove si afferma che gli interventi realizzati, dalla Porto di Lavagna s.p.a. negli anni 2005/2006, a detta del tecnico di parte *“esulano da qualsiasi riduttivo concetto*



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

*di manutenzione, più o meno ordinaria, riconducibile agli oneri di cui all'originario provvedimento concessorio. L'opera ha profondamente inciso sul profilo della diga di sopraflutto. Si è trattato di un intervento strutturale reso necessario per garantire la funzionalità della struttura portuale nonché la possibilità del suo utilizzo secondo le modalità previste dalla concessione demaniale originaria." . La relazione prosegue affermando che il livello di conoscenza tecnica presente al momento della progettazione del porto di Lavagna (anni 70), non prevedeva l'esame dei fenomeni tracimativi, tutto ciò implicando l'inadeguatezza dell'opera a garantire riparo dalla tracimazione e rendendo non fruibile la banchina della diga. Per la Porto di Lavagna S.p.a., gli obblighi del concessionario si sarebbero potuti limitare alla ricostruzione del profilo originario della mantellata, invece è stata eseguita un'opera di impatto ben più significativo e ciò per la necessità di garantire la piena protezione offerta dalla scogliera. Per tale motivo si sono resi necessari interventi di rifacimento più corposi che sono andati oltre la manutenzione ordinaria comportando maggiori oneri quantificati in € 9.965.000,00 (ovvero la differenza tra il costo sostenuto per il rifacimento della diga (€ 10.813.964,09) e l'importo dei lavori necessari ad eseguire la manutenzione ordinaria (€ 847.203,50).*

Quanto sopra affermato non trova conferma negli atti esaminati. ✕

#### **4.2 Esame degli specifici atti concernenti il rapporto concessorio relativamente alla diga foranea**

Esistono numerosi atti, comunicazioni e corrispondenza tra la concessionaria e i diversi Enti aventi causa (Ministero dei Trasporti, Comune di Lavagna ecc.) risalenti almeno dall'anno 2000 in poi, in cui si richiamano gli interventi sulla diga foranea come rientranti tra gli obblighi previsti dall'atto formale n. 1680 della concessione originaria del 1974.

Già l'istanza di subingresso formulata dalla Porto di Lavagna S.p.a., in data 26 Maggio 2000 al Ministero dei Trasporti e della Navigazione recitava testualmente *"In relazione alla predetta istanza, la sottoscritta Società chiede di subentrare, per i beni oggetto della concessione e per le facoltà tutte in essa previste, e per il residuo periodo di durata del relativo rapporto, nella concessione in data 22 giugno 1974, accettando espressamente (punto c): di eseguire le opere ed i lavori necessari sia per risanare, sotto il profilo*



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

*strutturale e funzionale, il bacino portuale, la diga foranea, le banchine ed i pontili, sia per realizzare tutte le opere di finitura...".*

Nella documentazione sopra richiamata, la Società Porto di Lavagna ha sempre specificato che trattasi di interventi di manutenzione straordinaria. Con tale precisazione sembrerebbe che la concessionaria volesse sottolineare che l'obbligatorietà di tali interventi dovesse comportare la certezza del favorevole rilascio delle necessarie autorizzazioni per l'esecuzione. In quest'ottica l'utilizzo del termine di "ristrutturazione" nell'istanza del 2013 sembra, al contrario, volutamente impiegato al fine di esplicitarne una presunta distinzione da quelli di manutenzione straordinaria, rispetto ai quali la concessionaria ammette l'obbligo di esecuzione ai sensi dell'art. 10 della concessione.

a) Verbale accertamento agibilità della diga foranea del Porto Turistico di Lavagna

In ogni caso, al fine di fugare qualsiasi eventuale dubbio in merito alla tipologia di intervento posto in opera, è da considerarsi definitivo quanto indicato nel verbale di accertamento finalizzato all'agibilità della diga foranea del Porto Turistico di Lavagna del 23 Novembre 2006. In particolare, nel verbale a firma del funzionario della Regione Liguria ing. Roberto Boni, e controfirmato dalla concessionaria nelle persone del Comandante Massimo Caltelli e dei direttori dei lavori ing. Alinari e Geom. Miaschi, si dà atto che il funzionario della Regione *"ha proceduto alla verifica tecnica delle opere di manutenzione straordinaria realizzate sul tratto rettilineo del molo foraneo parallelo alla costa, che consistono nel rifiorimento della mantellata esterna con tetrapodi per la parte sommersa e con massi naturali per la parte emersa, con formazione di nuova berma di sommità a quota +7,50 m, la formazione di una trincea tra la berma di sommità della scogliera ed il muro paraonde, il rinforzo del muro paraonde, la ricostruzione della banchina e della pavimentazione nei tratti demoliti dall'azione del mare, l'adeguamento degli impianti a servizio delle imbarcazioni (illuminazione, antincendio, elettrico, idrico)".*

b) relazione del progetto esecutivo di costruzione delle opere marittime foranee a firma dell'ing. Vian del 12/051975



**Comune di Lavagna**  
Città Metropolitana di Genova

In analogia a quanto sopra, dicasi per la lamentata condizione di mancato utilizzo dei 116 posti barca a ridosso della banchina. In merito alle questioni tecniche riportate nell'istanza, secondo cui le conoscenze progettuali all'epoca di realizzazione del porto (1974-1975) non avrebbero previsto l'esame dei fenomeni tracimativi dei flussi del moto ondoso, si rileva, al contrario, che la relazione del progetto di costruzione della diga a firma dell'ing. Vian (redatta in data 12/05/1975 ed allegata alla richiesta di concessione demaniale marittima presentata dalla Cala dei Genovesi riporta testualmente quanto segue:

*"il ciglio del muro paraonde del Molo Foraneo è stato tenuto alla quota +6.40 m per ottenere una maggiore libertà di visuale, ciò che ha grande importanza in un porto turistico. Tale altezza forse non corrisponderà tuttavia alle più violente mareggiate da libeccio delle cattive stagioni, e perciò, malgrado l'adozione dello sporto in fuori di m. 0.50 della parte superiore del molo paraonde, nonché la particolare disposizione degli scogli, normali al paramento secondo la formula di Hudson, che producono – come è stato anche notato praticamente – un notevole consumo dell'onda irrompente sulla scarpata, possa migliorare in parte il fenomeno, potrà temersi in qualche caso, qualche tracimazione. D'altronde la massima ricettività del porto corrisponde al periodo estivo; in tale periodo sarà consentito l'ormeggio totale all'interno del molo foraneo, mentre nel periodo delle cattive stagioni sembra opportuno limitarlo all'isobata -5.00 o -6.00 m del fondo naturale esterno al molo".*

Tale estratto dimostra chiaramente che il fenomeno della tracimazione con conseguente limitato utilizzo dei 116 posti barca a ridosso della banchina, fosse non solo già ampiamente conosciuto ma anche oggetto specifico dello studio, e che la scelta di limitare l'altezza del muro paraonde fosse stata in allora ponderata e considerata come un'assunzione progettuale, preferendo una maggiore libertà di visuale a fronte di una possibile limitazione d'uso nel periodo invernale. Si trattò pertanto non di un errore progettuale o di una mancanza di conoscenze ma una scelta mirata, in un'ottica precisa di bilancio tra aspetti benefici e negativi. Si rileva, infatti, che i calcoli riportati nel progetto del 2001 commissionato da Porto di Lavagna S.p.A. determinano un'altezza di progetto di



**Comune di Lavagna**  
Città Metropolitana di Genova

5,90 m, del tutto simile a quella dello studio del 1975 (5,80 m, assunta 6,00 m a seguito di osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici). L'altezza dell'opera di difesa per la configurazione post 2004 è stata stabilita in mt. 7,50 in ragione del fenomeno di "run-up", ovvero di risalita del getto sull'opera di difesa, determinato in un valore massimo di 6,7 metri.

c) proposta di variante del 31 luglio 2006 per la riduzione dell'estensione della mantellata nel tratto terminale

L'argomento è nuovamente affrontato all'interno del corredo progettuale della proposta di variante del 2006 per la riduzione dell'estensione della mantellata nel tratto terminale. Nella relazione di variante datata 31 Luglio 2006 ing. Alinari dichiara che :

*"la massima quota a cui il mare esercita una pressione è pari a 4.24 m < 7.00 m che è l'altezza del muro paraonde. Quindi la verifica è soddisfatta e l'ampio margine garantisce dalla intrinseca approssimazione di questi calcoli. Naturalmente verifica a tracimazione non significa assenza di getti verticali che, col vento, entreranno all'interno, sebbene privi di energia. E' noto che questi getti verticali possono raggiungere anche altezze dell'ordine di 5 volte H, ma come recita il Boccotti "questi getti spaventosi, esercitano in realtà un'azione tutt'altro che negativa per la stabilità della diga; infatti alla formazione del getto si accompagna la caduta di pressione in fase di cresta d'onda". Per l'inevitabile formazione dei getti occorre prevedere un controllo sistematico per interdire il transito delle persone in caso di mareggiata". Concetto ribadito da ing. Alinari nella relazione datata 31 Ottobre 2006 su richiesta di integrazione della Regione Liguria, confermata sul punto anche nella stesura del 3 Novembre 2009 (Allegato G), in cui si recita "Essendo l'altezza della diga  $R_c = 7.5 \text{ m} > R_{lux} = 5.71 \text{ m}$ , ricavato per il livello di superamento più prudenziale (0,001), la verifica è soddisfatta con ampio margine che garantisce dall'empiricità dei risultati. Naturalmente verifica a tracimazione non significa assenza di getti verticali che, col vento, entreranno copiosamente all'interno, con periodo di ritorno  $R < 1 \text{ anno}$ ".*

Anche la relazione tecnica redatta dall'ing. Ernesto La Barbera nel 2013 per conto della Porto di Lavagna S.p.A. e allegata all'istanza di proroga sembra pervenire a risultati





**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

numerici sostanzialmente conformi a quelli del progetto originario. L'altezza d'onda di progetto è infatti assunta pari a 5,40 m (5,80 m nel progetto del 1975). La relazione chiarisce che il fenomeno della tracimazione per la nuova configurazione non risulta completamente contrastato ma i suoi effetti risultano mitigati dalla presenza della vasca di dissipazione al piede del muro (berma). In sostanza si ritiene che il progetto di costruzione della diga avesse considerato il fenomeno della tracimazione e progettato l'altezza del muro paraonde secondo una scelta mirata al miglior compromesso tra la maggiore visuale e possibili limitazioni dell'uso nel periodo invernale, e che pertanto le tracimazioni occorse fossero già state preventivate e chiaramente palesate nell'iter progettuale. Ne è riprova il fatto che i principali parametri progettuali determinati nel progetto del 1975, tra cui in particolare l'altezza d'onda di progetto, siano stati sostanzialmente confermati dai progetti redatti dalla concessionaria nel 2001, 2006 e 2013. Il porto di Lavagna è stato progettato e realizzato perseguendo una funzionalità di "stagionalità", assumendo l'obiettivo della massima ricettività per il periodo estivo, condizione chiaramente rinvenibile nel progetto del 1975 in cui si definisce la concezione del porto "come quella adottata nei porti turistici della Costa Azzurra, e cioè un ormeggio intensamente ricettivo per le imbarcazioni da turismo durante le migliori stagioni". Al contrario, la concessionaria Porto di Lavagna S.p.A. con l'intervento eseguito sembra aver perseguito un'altra funzionalità, ovvero quella di poter sfruttare al massimo la ricettività del porto durante l'intero anno. In quest'ottica, gli interventi realizzati per assicurarsi l'utilizzo dei 116 posti barca non costituiscono opere di "mantenimento della funzionalità" ma sono finalizzate ad una nuova e diversa funzionalità, fattispecie non rientrante tra quelle di cui all'art. 10 comma 3 del D.P.R. 509/97.

#### **4.3. Altri assunti a sostegno dell'istanza**

Nell'istanza di proroga, inoltre, la concessionaria asserisce che *"l'applicazione di nuove conoscenze tecniche (n.d.r. rispetto a quelle del 1975) avrebbe permesso di definire un progetto di ristrutturazione della diga in grado di (i) garantire la stabilità dell'opera, (ii) riparare l'area portuale dai fenomeni di azione dinamica del mare, di cui si registra oggi*



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

*una maggiore aggressività, e, quindi (iii) assicurare la piena funzionalità del Porto, con il recupero dell'utilizzabilità dei 116 posti barca a ridosso della banchina, già oggetto di Concessione".*

a) **Esami di altri atti e documentazione**

In realtà, come già discusso, all'epoca di redazione del progetto del 1975 erano già ben note le criticità da considerare su quel settore di costa esposto alle mareggiate di libeccio. Basti pensare che nel Febbraio del 1955 si era registrata una tra le mareggiate più violente mai abbattutesi sulla costa ligure, nota come "la mareggiata del secolo" che provocò la distruzione di buona parte della diga foranea del porto di Genova. Inoltre tra i mesi di Novembre 1976 e Gennaio 1977 la città di Lavagna fu luogo di tre violente mareggiate di libeccio che arrivarono a distruggere anche parte della ferrovia. L'affermazione riportata nell'istanza di proroga relativamente alla "maggior aggressività del mare" si ritiene pertanto non supportabile da fondamento scientifico. Al contrario, fu proprio la conoscenza delle condizioni marine della zona ad indirizzare il progetto del porto, definendone le caratteristiche e le limitazioni d'uso.

Tale situazione era chiaramente a conoscenza della società, che già dal 2000 era subentrata nella gestione del porto. Infatti il Piano economico finanziario anni 2000-2024, redatto da Fidirevisa & Partners per conto della Porto di Lavagna S.p.A, presentato nel 2000 a corredo della prima istanza di subingresso, mirato a dimostrare *"l'effettiva capacità della Società di produrre redditi ragionevoli derivanti dalla gestione portuale e la conseguente compatibilità finanziaria dei programmi e budget economici che compongono il Piano"*, nella sezione dedicata al programma di investimenti testualmente riporta *"Al fine di garantire una perfetta fruibilità dell'intero porto si rendono necessari una serie di lavori per risanare, sia dal punto di vista strutturale che funzionale, l'intero bacino portuale, la diga foranea, le banchine e i pontili. E questo ha rappresentato un vincolo imposto dalle Autorità Marittime il cui soddisfacimento è stato prescritto in occasione del rilascio della autorizzazione ad assumere la gestione temporanea dell'attività portuale. Una relazione tecnica redatta da uno studio di ingegneria illustra le opere primarie, sia a terra che a*



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

*mare, che si rendono necessarie al risanamento e alla messa in sicurezza del Porto, così come prescritto dalle Autorità Marittime. Tale relazione ha per oggetto un ampio programma di investimenti da realizzare a decorrere dall'esercizio 2000 fino al 2002 che comporta un impegno di spesa pari a circa 24.422 milioni di Lire (n.d.r. circa 12.6 milioni di Euro)".*

In particolare per gli interventi sulla diga foranea erano preventivati nell'Allegato E del Piano Finanziario in Lire 8.406.000.000 (n.d.r. circa 4.3 milioni di Euro). Sorprende, a tal proposito, che nell'istanza di proroga ex D.P.R. n. 509/1997 dell'Aprile 2013 siano dettagliati i costi per il *"ripristino dell'andamento autorizzato della mantellata"*, al netto dei lamentati extra costi sostenuti, in soli Euro 847.206,50, circa un quinto di quelli già ipotizzati nell'anno 2000. Stima del 2000 che, al contrario, avrebbe dovuto risultare ragionevolmente in forte difetto, in ragione degli aumenti di costi notoriamente indotti sui mercati dal cambio di valuta da Lire a Euro.

Pertanto nelle sue valutazioni di tipo imprenditoriale, al momento del subingresso, ha evidentemente ritenuto la remuneratività della concessione, sia pure per il periodo limitato stabilito dall'Amministrazione concedente. Di poi, la valutazione di adeguatezza' deve tener conto della natura precaria della concessione in relazione alla preminente finalità di interesse pubblico alla salvaguardia del futuro assetto pianificatorio dell'area portuale, sicché, sotto tale profilo, la durata del termine risulta ragionevole, in quanto anche le prospettive di recupero degli investimenti e di guadagno del privato vanno considerate in relazione alla specifica natura del rapporto concessorio.

Infine, si rileva, che già nel citato piano del 2000 si prevedeva che gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria fossero oggetto di rivalsa economica sugli utilizzatori delle strutture portuali. Nel documento, infatti, si riporta esplicitamente tra le tipologie di ricavi conseguibili dalla Porto di Lavagna S.p.A. nel periodo di durata della Concessione Demaniale il *"d) riaddebito delle spese ordinarie di gestione portuale agli assegnatari dei beni e agli affittuari o locatari dei medesimi; e) riaddebito delle spese di manutenzione straordinaria per Investimenti o Migliorie agli assegnatari dei beni"...* *"l'assegnatario concorra in ragione della propria quota millesimale alle spese di*



**Comune di Lavagna**  
Città Metropolitana di Genova

*manutenzione straordinaria comprese quelle per il risanamento strutturale e funzionale della diga foranea, dei pontili e delle banchine".* Ciò è confermato da numerose sentenze del Tribunale Civile (Tribunale di Chiavari in data 10/10/2003, Tribunale di Genova 16/05/2005).

Nell'istanza di proroga, inoltre, la concessionaria asserisce che *"l'applicazione di nuove conoscenze tecniche (n.d.r. rispetto a quelle del 1975) avrebbe permesso di definire un progetto di ristrutturazione della diga in grado di (i) garantire la stabilità dell'opera, (ii) riparare l'area portuale dai fenomeni di azione dinamica del mare, di cui si registra oggi una maggiore aggressività, e, quindi (iii) assicurare la piena funzionalità del Porto, con il recupero dell'utilizzabilità dei 116 posti barca a ridosso della banchina, già oggetto di Concessione".* In realtà, come già discusso, all'epoca di redazione del progetto del 1975 erano già ben note le criticità da considerare su quel settore di costa esposto alle mareggiate di libeccio. Basti pensare che nel Febbraio del 1955 si era registrata una tra le mareggiate più violente mai abbattutesi sulla costa ligure, nota come "la mareggiata del secolo" che provocò la distruzione di buona parte della diga foranea del porto di Genova. Inoltre tra i mesi di Novembre 1976 e Gennaio 1977 la città di Lavagna fu luogo di tre violente mareggiate di libeccio che arrivarono a distruggere anche parte della ferrovia. L'affermazione riportata nell'istanza di proroga relativamente alla "maggior aggressività del mare" si ritiene pertanto non supportabile da fondamento scientifico. Al contrario, fu proprio la conoscenza delle condizioni marine della zona ad indirizzare il progetto del porto, definendone le caratteristiche e le limitazioni d'uso.

#### **4,4 .sintesi degli aspetti rilevanti e ulteriori approfondimenti relativi alla diga foranea**

In sintesi, si ritiene che:

- a) gli interventi sulla diga foranea fossero dovuti in quanto obblighi contrattuali previsti dalla concessione del 1974, così come recepiti nell'istanza di subingresso;
- b) tali interventi siano da configurarsi come di manutenzione straordinaria, come correttamente presentati dalla concessionaria a tutti gli organi autorizzativi;



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

- c) trattandosi di interventi di manutenzione straordinaria tali interventi ricadano tra quelli in capo alla concessionaria ai sensi dell'art. 10 della concessione del 1974, così come recepiti nell'istanza di subingresso;
- d) il fenomeno della tracimazione fosse noto e studiato dal progettista nel 1975 e che il comportamento della diga foranea durante le mareggiate più intense fosse coerente alle scelte progettuali, indirizzate nell'ottica di miglior compromesso tra maggiore libertà di visuale e possibili criticità nel periodo invernale;
- e) il progetto contemplasse quindi un obiettivo ed una funzionalità legati alla "stagionalità" nell'utilizzo del porto, assicurando la massima ricettività solo per il periodo estivo, di maggiore interesse;
- f) gli interventi eseguiti dalla concessionaria per recuperare la fruibilità dei 116 posti barca siano stati quindi mirati a perseguire una nuova e diversa funzionalità e non a mantenere quella originaria ("stagionalità" dell'utilizzo);
- g) tali interventi manutentivi non possano ritenersi "nuovi", in quanto già progettati nel 2001;
- h) tali interventi fossero già stati considerati e preventivati a budget nel Piano Finanziario predisposto dalla concessionaria nel 2000, per dimostrare la serietà e solidità economica della società richiedente il subingresso;
- i) tali interventi ancorché finanziati dalla concessionaria Porto di Lavagna S.p.A. siano stati a tutti gli effetti corrisposti dagli utilizzatori delle strutture portuali in funzione delle tabelle millesimali di spesa ("condominiali") sottoscritte da ciascun assegnatario per le spese di gestione e di manutenzione, ivi comprese quelle di "risanamento strutturale e funzionale della diga foranea, dei pontili e delle banchine".
- j) che in ragione di tale dinamica di rivalsa sugli utilizzatori la concessionaria non abbia subito un maggior onere rispetto agli investimenti originari e che pertanto non sia applicabile il concetto di "equilibrio economico-finanziario" per l'investimento, per il quale è già stato attuato dalla concessionaria il piano di rientro.



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

Alla luce di quanto sopra, con riferimento agli interventi eseguiti dalla concessionaria sulla diga foranea per quanto di propria competenza, non si ritiene che gli stessi costituiscano presupposto fondativo per la richiesta di proroga ai sensi del D.P.R. 509/1997.

## **5. INTERVENTI DA REALIZZARSI: RIFACIMENTO DEI PONTILI**

### **5.1 approfondimenti relativamente alla manutenzione di pontili**

In merito agli interventi eseguiti e da eseguirsi sui pontili del porto, a parere dello scrivente, valgono le considerazioni generali già svolte in precedenza per la diga foranea circa la mancanza dei presupposti fondativi della richiesta di proroga ai sensi del D.P.R. n. 509/1997, secondo cui si ricorda che gli atti di concessione possono essere prorogati "qualora si rendano necessari nuovi interventi finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della loro funzionalità". Il concessionario stesso chiarisce nell'istanza al punto precedente sugli interventi sulla diga foranea che per interventi "nuovi" si intendono *"gli interventi che il concessionario non sia già obbligato ad eseguire in forza degli impegni assunti con l'atto di concessione"*. Al contrario, anche in questo caso, si tratta di interventi di manutenzione straordinaria, cui la concessionaria è obbligata all'esecuzione dai termini contrattuali della concessione, noti e programmati ancora prima del subingresso nel 2003. Dalla lettura degli atti depositati all'archivio comunale, risulta, infatti, che le prime problematiche sui pontili riguardarono il pontile F crollato nell'Aprile del 1988, quando la gestione del porto era ancora in capo alla concessionaria originaria Cala dei Genovesi S.p.A.. Un successivo crollo interessò il pontile P nel 1994. Già in allora furono eseguite numerose verifiche e diagnosi sui pontili esistenti, al fine di accertare le cause dei problemi ed i possibili interventi risolutivi. Fu definito, infatti, un sistematico programma di interventi di consolidamento sulla maggior parte dei pontili, comportante l'inserimento di travate metalliche al di sotto degli impalcati. Tali strutture metalliche furono progettate con la finalità di essere in grado di sostenere in modo autonomo le azioni di progetto, indipendentemente dalle caratteristiche di resistenza residua dell'impalcato originario in cemento armato precompresso. Porto di Lavagna S.p.A. è subentrata nella gestione del porto nel 2000 e definitivamente in qualità di concessionaria



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

subentrante nel 2003. Era pertanto pienamente a conoscenza delle condizioni di conservazione dei pontili (il primo crollo occorse 15 anni prima) e del fatto che avrebbe dovuto attuare rilevanti interventi manutentivi per garantire la funzionalità delle opere.

Il primo intervento di manutenzione straordinaria ai pontili fu eseguito dall'attuale concessionaria nel 2002 per i pontili della piccola darsena, quando la stessa non era neanche subentrata nella concessione del porto (autorizzazione al subingresso datata 7 Agosto 2003). La stessa pratica edilizia correttamente chiarisce che si trattava di interventi di manutenzione straordinaria (Pratica edilizia n. 2387 del 30/03/2002, poi superata dalla pratica di Condonò n. 103/2005). Ad ulteriore conferma della piena conoscenza della condizione in essere, si richiama il fatto che già il progetto di manutenzione della diga foranea sviluppato dalla concessionaria prevedeva come ulteriore implementazione dell'intervento la posa in opera al piede della scogliera dei tegoli dei pontili che sarebbero stati dismessi. Recita la relazione del 2001 *"la berma naturale verrà integrata e rafforzata nel corso degli anni con i "tegoli" costituenti l'impalcato dei pontili, che nel tempo dovranno essere sostituiti"*. Si precisa che, come correttamente riportato nella relazione dell'ing. Alinari redatta per conto della concessionaria nel 2011, per manutenzione si intende sia quella ordinaria che quella straordinaria, entrambe le fattispecie in capo agli obblighi contrattuali della concessionaria. In realtà non è stato rinvenuto nell'archivio comunale alcun documento costituente o perlomeno richiamante il programma di manutenzione degli impalcati in c.a.p. per il periodo di gestione dal 2003 al 2011. Nella medesima istanza si richiama al punto 2 (pagina 5) che la concessionaria ha provveduto *"a manutenzione generica dei restanti pontili (n.d.r. quelli non oggetto di sostituzione) secondo le modalità previste nella relazione tecnica dell'ing. Pier Luigi Alinari"*. Tale precisazione lascerebbe sottintendere la mancanza di manutenzione ordinaria ("generica") per tutto il periodo antecedente al 2011. In pratica, se da un lato l'istanza sottolinea l'errore commesso dalla concessionaria costruttrice del porto (Cala dei Genovesi S.p.A.) nell'aver sottovalutato il problema delle manutenzioni, adducendo tra le attenuanti la mancanza di "sensibilità" sull'argomento all'epoca, dall'altro non si riscontra, almeno per il periodo fino al 2011, alcun programma di manutenzione periodica svolto a carico dell'attuale concessionaria. La relazione del Prof. Ing. Sergio Tattoni, redatta nel



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

2011 per conto della concessionaria, chiarisce che i problemi di durabilità delle opere iniziano a diventare oggetto di "interesse" da parte dell'assetto normativo almeno dalla fine degli anni '90, con l'avvento dei disposti normativi di Eurocodici, quindi prima del subingresso della Porto di Lavagna S.p.A. In ogni caso l'attuale normativa tecnica di settore D.M. 14/01/2008 (NTC08) richiama espressamente che la vita nominale utile è *"intesa come il numero di anni nel quale la struttura, purché soggetta alla manutenzione ordinaria, deve poter essere usata per lo scopo per la quale è destinata"*. Ogni valutazione sulla vita utile di una struttura è quindi chiaramente subordinata al rispetto dell'attuazione dei dovuti adempimenti di manutenzione. Il fatto pertanto che la struttura dei pontili come originariamente concepita avesse, a giudizio dell'ing. Tattoni, una vita utile dell'ordine di 28-37 anni per le sue stesse caratteristiche intrinseche (tipologia in c.a. e modalità costruttive) non si ritiene possa considerarsi un dato esaustivo. Non si chiarisce, infatti, se e come una sistematica e rigorosa manutenzione potesse determinare una rivalutazione di tale stima, che costituisce peraltro una previsione basata su formulazioni semi-empiriche che necessiterebbero ulteriori indagini quantitative che *"porterebbero certamente ad una migliore conoscenza e quantificazione dei fenomeni osservati"*, come spiega lo stesso Prof. Tattoni nel documento. La relazione chiarisce che il fenomeno della corrosione dei trefoli del tegolo si è sviluppato a partire dalle testate, il cui copriferro ha iniziato a fessurarsi consentendo l'accesso dell'acqua di mare all'interno della nervatura. Sarebbe stato lecito attendersi che tale disamina tecnica venisse richiesta e commissionata dalla concessionaria in concomitanza del proprio subingresso del 2003 e non nel 2011, ovvero ben 8 anni dopo. Una tempestiva diagnosi del problema avrebbe certamente potuto attivare già da subito da parte della concessionaria un piano rigoroso di manutenzione ordinaria, prevedendo il trattamento delle testate, la passivazione delle armature ed il ripristino costante e puntuale del copriferro al fine di limitare il fenomeno. Si tratta, infatti, di una struttura portuale posta in un ambiente per sua natura aggressivo. Pertanto la durabilità della stessa è subordinata all'applicazione dei principi di manutenzione ordinaria per evitare la propagazione dei meccanismi di degrado. Non risulta al contrario che tali interventi siano stati effettuati, se non forse in modo episodico, almeno prima del 2011. La stessa relazione del Prof. Tattoni del Dicembre 2011 riporta





**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

una serie di fotografie dei pontili da cui si palesa la mancanza di manutenzione degli impalcati, con particolare riferimento alle alette laterali del pontile che rappresentano gli elementi di maggiore importanza per le funzioni statiche. Le alette, infatti, risultano sedi dei trefoli dell'armatura in c.a.p. e costituiscono gli elementi maggiormente esposti all'aggressione dell'ambiente marino, in ragione dei continui cicli di asciutto e bagnato cui sono soggette. Peraltro anche allo stato attuale i pontili non oggetto di recente sostituzione mostrano diffusi fenomeni di degrado delle porzioni a contatto con l'acqua. Non sembra tuttavia plausibile che tale condizione sia conseguenza dell'azione aggressiva del mare in un solo anno di vita. E' più ragionevole ipotizzare che tale condizione sia riferibile ad una durata notevolmente superiore, a conferma della carenza di sistematica manutenzione della struttura. Tale ipotesi si ritiene suffragata anche dalla condizione dei tegoli rimossi e posizionati provvisoriamente sulla banchina. Sui tegoli, infatti, non si rileva alcun intervento manutentivo ragionevolmente databile come "recente". In sintesi, a parere dello scrivente, sembrerebbe delinearci un quadro secondo cui la concessionaria si sia maggiormente concentrata sulle situazioni più gravi man mano che si manifestavano, attuando interventi di sostituzione dei pontili, piuttosto che sulla programmazione di interventi manutentivi regolari sistematici. Costituirebbe ulteriore riprova della suddetta ipotesi il fatto che la stessa istanza di proroga del 2013 recita *"Si precisa che gli interventi di cui sopra (n.d.r. rifacimento totale dei pontili) verranno effettuati applicando tecniche – meglio descritte nella Relazione – che consentiranno di sostituire gli attuali pontili con una struttura dalla vita utile pari a circa 50 anni, senza la necessità di investire in ulteriori opere di manutenzione"*. Affermazione chiaramente erronea, in quanto il piano di manutenzione è comunque un obbligo normativo anche per le opere nuove e la vita utile, come già richiamato in precedenza, è un parametro subordinato alla corretta manutenzione ordinaria delle strutture. Dal punto di vista tecnico, si rileva, peraltro, che la metodologia proposta per il rifacimento dei pontili contempla l'utilizzo di impalcati in calcestruzzo armato. Tale soluzione sembra essere quella stata prescelta dalla concessionaria, considerando che dal 2013 (anno di presentazione dell'istanza) ad oggi risultano essere stati attuati e richiesti interventi su vari altri pontili con la suddetta tecnica. Benché sia tecnicamente condivisibile la valutazione formulata dalla concessionaria secondo cui il



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

cemento armato precompresso sia maggiormente soggetto al fenomeno della corrosione per effetto dell'alto tasso di sfruttamento dell'armatura di acciaio armonico (cosiddetta "stress corrosion"), d'altra parte giova ricordare che anche una struttura in calcestruzzo armato ad armatura "lenta" o ordinaria è soggetta a formazione di fessurazioni e fenomeni di degrado. La stessa normativa vigente, piuttosto restrittiva sul punto, ammette la formazione di fessurazioni, prescrivendone i limiti di ammissibilità. Una corretta progettazione ed una realizzazione a perfetta regola d'arte possono pertanto garantire la mitigazione ed il "controllo" del fenomeno, ma non la totale assenza dello stesso. Nuovamente sarà una corretta e rigorosa manutenzione ordinaria a consentire di intervenire sugli impalcati per garantirne la piena efficacia per la durata della propria vita utile, limitando il più possibile il fenomeno della corrosione ed i propri effetti sulle parti strutturali. L'importanza della costante manutenzione delle strutture è dimostrata chiaramente anche dalla maggior parte delle costruzioni abitative di un qualsiasi centro abitato. Se si sposasse la teoria che oltre il tempo di vita utile le strutture non potessero più assolvere alle loro originarie funzioni significherebbe ammettere implicitamente che tutte le case costruite prima del 1967 non sarebbero più idonee alla loro destinazione. Niente di maggiormente diverso dalla realtà in cui, senza citare gli esempi eclatanti dei centri storici medievali, la maggior parte delle abitazioni "comuni" risalgono all'epoca compresa tra il 1950 ed il 1970. La concessionaria sembra proporre interventi più radicali (sostituzione di tutti i pontili anche quelli già consolidati) per cercare di ridurre al minimo i costi di manutenzione. Obiettivo peraltro condivisibile se non fosse che mentre per gli interventi di manutenzione, quali ad esempio il sostegno dei pontili con struttura metallica ovvero il rinforzo con un'armatura incollata alle nervature degli elementi medesimi, la stessa ammette che risultano "rispondenti agli obblighi posti a capo a PL ai sensi dell'art. 10 dell'Atto di concessione", per quelli di ricostruzione richiede di essere in qualche modo "rifondata" dal Comune, rivalendosi dei relativi costi sostenuti mediante l'ottenimento di una proroga fino al 2049 o 2051 (in un'ottica, in pratica, di "anticipazione dei costi"). Senza dimenticare che, anche per gli interventi sui pontili, così come per quelli sulla diga foranea, la concessionaria ha stabilito il riaddebito delle spese ordinarie e straordinarie di gestione portuale agli utilizzatori, ivi comprese "quelle per il risanamento strutturale e



*funzionale della diga foranea, dei pontili e delle banchine*". Modalità di rientro degli investimenti già previsto nel Piano economico finanziario anni 2000-2024 redatto da Fidirevisa & Partners per conto della Porto di Lavagna S.p.A. Condizione che ha già preservato la concessionaria dal rischio di subire maggiori oneri non ammortizzabili nei tempi di naturale scadenza della concessione, stabiliti nel 2024.

## **5.2 sintesi degli aspetti rilevanti circa la manutenzione dei pontili**

In definitiva, si ritiene che:

- a) gli interventi sui pontili siano dovuti in quanto obblighi contrattuali previsti dalla concessione del 1974, così come recepiti nell'istanza di subingresso;
- b) che tali interventi siano da configurarsi come di manutenzione straordinaria, come correttamente presentati dalla concessionaria a tutti gli organi autorizzativi;
- c) che trattandosi di interventi di manutenzione straordinaria tali interventi ricadano tra quelli in capo alla concessionaria ai sensi dell'art. 10 della concessione del 1974, così come recepiti nell'istanza di subingresso;
- d) che tali interventi non possano ritenersi "nuovi", in quanto le prime problematiche sui pontili risalgono al 1988, addirittura 15 anni prima che Porto di Lavagna S.p.A. subentrasse alla concessione;
- e) che tali interventi fossero già stati considerati e preventivati a budget nel Piano Finanziario predisposto dalla concessionaria nel 2000, per dimostrare la serietà e solidità economica della società richiedente il subingresso;
- f) che tali interventi, ancorché finanziati dalla concessionaria Porto di Lavagna S.p.A., siano stati a tutti gli effetti corrisposti dagli utilizzatori delle strutture portuali in funzione delle tabelle millesimali di spesa ("condominiali") sottoscritte da ciascun assegnatario per le spese di gestione e di manutenzione, ivi comprese quelle di *"risanamento strutturale e funzionale della diga foranea, dei pontili e delle banchine"*;
- g) che in ragione di tale dinamica di rivalsa sugli utilizzatori la concessionaria non subirà un maggior onere rispetto agli investimenti originari e che pertanto non sia applicabile il



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

concetto di "equilibrio economico-finanziario" per l'investimento, per il quale è già stato attuato dalla concessionaria il piano di rientro;

h) che nessun intervento comunque attuato, ivi compresa la paventata sostituzione di tutti gli impalcati, manleverebbe né manleverà la concessionaria dagli obblighi di manutenzione ordinaria puntuale, sistematica e rigorosa delle strutture.

Alla luce di quanto sopra, con riferimento agli interventi eseguiti e da eseguirsi dalla concessionaria sui pontili, non si ritiene che gli stessi costituiscano presupposto fondativo per la richiesta di proroga ai sensi del D.P.R. 509/1997.

## **6. INTERVENTI DA REALIZZARE: AMPLIAMENTO VASCHE DI ALAGGIO**

La concessionaria infine propone di effettuare un intervento sulle vasche di alaggio e di varo finalizzato, a proprio giudizio, ad una miglioria funzionale del Porto di Lavagna. Esulando dalla valutazione tecnica sulla natura delle opere, non si ravvedono i presupposti ex D.P.R. n. 509/97 secondo cui tali interventi sarebbero "necessari". I contenuti della stessa istanza chiariscono che quella proposta dal concessionario è da intendersi come una "opportunità" e non una "necessità". Le opere prospettate sono finalizzate, infatti, a conseguire una nuova funzionalità per il porto e non possono quindi nemmeno essere ricomprese tra quelle previste dal D.P.R. n. 509/97 per il "*mantenimento della loro funzionalità*". In tal caso, trattandosi di modifiche sostanziali al contenuto della concessione demaniale occorrerebbe procedere ad una gara pubblica.

La Corte di Giustizia Europea con la succitata sentenza 14/07/2016 ha definito l'annosa questione esprimendo inequivocabilmente il principio secondo il quale le concessioni demaniali marittime non possono essere automaticamente rinnovate; una siffatta procedura contrasterebbe con il principio della libertà di stabilimento, di non discriminazione e di tutela della concorrenza, di cui agli articoli 49, 56 e 106 del TFUE. Inoltre, a parere della Corte, l'art. 12 della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce che il rilascio delle concessioni demaniali marittime e lacuali deve necessariamente avvenire attraverso una gara pubblica che consenta a tutti gli operatori economici di inserirsi nel mercato.



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

Il mancato ricorso a procedure di selezione aperta, pubblica e trasparente tra gli operatori economici interessati determina, dunque, un ostacolo all'ingresso di nuovi soggetti nel mercato, non solo risultando invasa la competenza esclusiva statale in materia di tutela della concorrenza, in violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., ma conseguendone altresì il contrasto con l'art 117, primo comma, Cost., per lesione dei principi di derivazione Europea nella medesima materia (sentenze n. 171 del 2013, n. 213 del 2011, n. 340, n. 233 e n. 180 del 2010).

## **7. PARERE URBANISTICO**

Conferenza di servizi decisoria ex art. 14 comma 2 Legge 241/1990 in forma simultanea ed in modalità sincrona, per l'esame dell'Istanza di proroga della concessione demaniale marittima in contestualità a progetto di nuovi interventi sulla struttura, presentata dalla Porto di Lavagna S.p.a., e relativa all'atto formale stipulato dalla Capitaneria di Porto di Genova il 22/06/1974, reg. atti n: 1680 rep. 377 approvato con decreto ministeriale in data 13/07/1974 ed il successivo atto di sub ingresso del 07/08/2003 prot. n. 19047 attinente il Porto Turistico di Lavagna.

✕

Il Porto di Lavagna, è stato iniziato in forza della licenza edilizia n.500/73, ma di fatto ha visto il suo completamento funzionale, in attuazione del piano particolareggiato della zona 2 e del porto turistico, approvato con D.P.G.R. n.1480 del 02.11.1981 concessione edilizia n.1622 del 25.02.1984 prot. 3657.

Tale strumento urbanistico attuativo nella Tav.13' bis – 11 bis individua il comparto n.4 lotto n.5 e comparto n.3 lotto n.14 che prevedono con specifiche puntuali discipline nelle N.d.A. l'organizzazione e l'assetto finale del porto turistico.



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

Sostanzialmente lo spazio demaniale concesso alla Porto di Lavagna S.p.a. è suddiviso urbanisticamente in due settori quello di levante (denominato comparto n.3 lotto n. 14) e quello di ponente (denominato comparto n.4 lotto n.5) .

Il lotto di intervento di levante (lotto n.14) comprende il completamento delle opere a mare e la realizzazione delle opere a terra del Porto Turistico. Intervento da attuarsi attraverso convenzione edilizia e con obbligo di progetto unitario.

In tale zona la cartografia e le N.d.A. prevedono:

- un piano banchina, denominato "sotto piastra" articolato in mq. 12.560 di box coperti e mq. 3.532 di locali adibiti a servizi commerciali, uffici, provveditorie, magazzini. (non computati a fini volumetrici)
- una piastra di copertura per la quasi totalità assegnata a verde attrezzato ed un volume di mc.2.300 a funzione commerciale e torre di controllo.

Il lotto di intervento di ponente (lotto. n.5) comprende tutta la parte industriale del Porto Turistico. Intervento da attuarsi attraverso convenzione edilizia e con obbligo di progetto unitario.

In tale zona la cartografia e le N.d.A. Prevedono:

k) Al piano banchina l'edificazione di volumi (n.2 edifici denominati CP.1 – CP.2) di una superficie coperta complessiva di mq.6.000 destinati ad attività produttive e di altezza m.10 e una autorimessa (auto silos denominato CP.3) di altezza m.10 con antistanti spazi per attività produttive di pari altezza.

l) Impianto di depurazione

m) Le aree libere hanno altresì come destinazione primaria il servizio di scalo a mare o di manovra per i cantieri navali, con divieto di stazionamento di imbarcazioni, se non giustificato da operazioni manutentive, ammesso il parcheggio



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

fatte salve le seguenti aree: una fascia ininterrotta di profondità ml.25 a partire dal limite meridionale degli ampliamenti dei cantieri (di Via Dei Devoto) e le corsie di transito e manovra.

La sistemazione definitiva delle aree libere è subordinata a progetto esecutivo unitario.

In data 01.06.1983 tra il Comune di Lavagna e la Società Cala dei Genovesi è stata sottoscritta la convenzione attuativa del piano particolareggiato di che trattasi, approvato il progetto unitario, (relativo lotti n.5 e 14) e rilasciata la sopra detta concessione edilizia per gli interventi edificatori previsti.

Il progetto, **in attuazione del piano particolareggiato**, prevede, ed è stato attuato con la completa realizzazione delle opere edilizie e precisamente:

**nella zona di levante:**

- A. un piano banchina, denominato "sotto piastra" articolato in mq. 12.382 di box coperti e mq. 3.532 di locali adibiti a servizi commerciali, uffici, provveditorie, magazzini. (non computati a fini volumetrici)
- B. una piastra di copertura per la quasi totalità assegnata a verde attrezzato ed un volume di mc. 2.300 a funzione commerciale e torre di controllo. (Tale volumetria a seguito di condono edilizio "definito" è stata portata a mc. 2.456).

**nella zona di ponente:**

- 1. Al piano banchina l'edificazione di n.2 edifici denominati CP.1 e CP.2 (sup. utile complessiva mq. 2.306 – CP.2 sup. utile complessiva mq.6.241) destinati ad attività produttive e di altezza m.10 (11.60 s.l.m.) e una autorimessa "auto silos" denominato CP.3 (superficie utile complessiva mq. 5.572) tale edificio ricomprende una porzione produttiva fronte mare (sup. superficie utile mq.2.766) e di altezza m.10 (11.60 s.l.m.) La superficie coperta complessiva produttiva è inferiore a mq.6.000



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

2. Impianto di depurazione e pertinenze.

Nel corso dell'edificazione, sono intervenute contestazioni in ordine all'interpretazione e alla corretta attuazione di alcuni obblighi della convenzione urbanistica da cui è scaturito giudizio arbitrale, ed i contenziosi sopra detti.

Nel periodo riferimento il Comune di Lavagna, ha adottato e approvato ai sensi della legislazione previgente alla legge urbanistica regionale n. 36/97 la revisione generale del P.R.G. approvata con D.P.G.R. n. 287 del 14.09.1998. Lo strumento urbanistico generale ha fatto salva ad ogni effetto (art. 30 N.d.A.) una precedente variante al P.R.G. relativa alla zona 2 e alla Zona Portuale-Porto Turistico approvata con D.P.G.R. n. 1274 del 08.11.1994 che individua la disciplina attuale di zona come segue.

Tale variante definisce tutto il porto quale "Zona per impianti al Servizio dell'Attività Turistica Porto Turistico - Completamento D4S".

Tale zona omogenea, comprendente il complesso di aree e manufatti costituenti il Porto Turistico dividendolo funzionalmente in due settori:

- α) quello di levante con prevalente vocazione turistica e commerciale;
- β) quello di ponente con prevalenté vocazione industriale per attività cantieristiche.

Nelle N.d.A., per quanto attiene il settore di levante non è consentita la realizzazione di nuove costruzioni (sono ammessi esclusivamente gli interventi di recupero del patrimonio edilizio - esclusa la ristrutturazione - fermo restando il divieto di modifiche alle caratteristiche volumetriche, di superficie, di ingombro ed architettoniche, nonché di destinazione d'uso). Sono ammissibili completamenti della struttura polifunzionale denominata "piastra" quali volumi di servizio funzionali al verde attrezzato pubblico (conferma della porzione privata in tale contesto per il volume commerciale-terziario in connessione con la piscina privata). Anche il settore di ponente è caratterizzato dal divieto di nuove costruzioni o incrementi volumetrici rispetto all'esistente (sono ammessi volumi tecnici per il sistema produttivo). Vengono, poi, disciplinate dalla normativa gli aspetti di





**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

dettaglio per quanto attiene la movimentazione cantieristica e la sosta nella zona produttiva.

L'art.4 della L.R. n. 30/1992 a modifica dell'art.1 della legge regionale n.7/1974 prescrive " Gli strumenti urbanistici generali devono essere verificati decorsi dieci anni dalla loro approvazione, in relazione sia allo stato della loro attuazione, sia ai fabbisogni nel frattempo maturati, sia agli obiettivi ed alle linee della programmazione economica e della pianificazione territoriale e paesistica della Regione. Il Comune provvede alla verifica con deliberazione del Consiglio comunale, da adottarsi entro i sei mesi precedenti la scadenza del termine decennale.

Entro il termine del 07.10.2008 con deliberazione del **Consiglio Comunale n.59 del 30.09.2008** si è preso atto della non adeguatezza del predetto P.R.G., ai sensi e per gli effetti dell'art.1, quarto comma e seguenti della L.R. n.7/1974, come sostituito dall'art.4 della L.R. n. 30/1992 ed art.81 della legge urbanistica regionale n.36/97.

**VINCOLO AMBIENTALE:**

Agli effetti paesaggistici l'area è interessata è tutelata per legge ai sensi del D. Lgs. n.42/2004 (fascia di 300 metri dalla linea di costa).

**PIANI SOVRAORDINATI:**

Per quanto attiene i piani sovra ordinati:

- 1, **Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) – assetto insediativo - comprende l'area interessata nelle Aree (AI-MA) attrezzature e impianti – regime normativo di mantenimento.** Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente abbia raggiunto una configurazione sufficientemente definita e un corretto inserimento ambientale. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente inalterata la configurazione attuale dell'impianto per quanto



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

concerne gli aspetti che hanno implicazioni di ordine paesistico - ambientale. Sono pertanto consentiti esclusivamente quegli interventi di integrazione delle attrezzature e di sostituzione delle strutture che non incidano significativamente sulla configurazione complessiva dell'impianto ne determinano il miglioramento sotto il profilo funzionale e della qualità ambientale. Tale regime si applica nei casi in cui alle previsioni insediative dello strumento urbanistico generale non si oppongono specifiche ragioni di ordine paesistico - ambientale che ne impediscano l'attuazione.

**2. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Genova (PTC) comprende l'area portuale nell'Area 2 Tigullio Ambito 2.2 Entella –**

**Nei valori e crisi del territorio** si evidenzia al punto n.9 il porto turistico di Lavagna che stante la complessità della situazione di crisi richiede una integrale ristrutturazione della infrastruttura e delle sue funzioni, quale condizione indispensabile per il suo rilancio, coinvolgendo il retrostante quartiere di via Dei Devoto e le connessioni dirette con la città, tale criticità ha effetti anche sul quadro socio economico turistico. Anche per quanto attiene il paesaggio si evidenzia la mancanza di integrazione della componente cantieristica e del fronte di Via dei Devoto con il porto.

**Missioni di pianificazione urbanistica** il P.T.C. “ invita a procedere” la pianificazione urbanistica comunale all’attuazione delle azioni previste dal P.R.G., del quale si condividono, di massima, l'impostazione ed i contenuti per la qualificazione ed il miglioramento dell'immagine e della funzionalità del sistema urbano esistente, ponendo, per contro la massima attenzione in ordine all'attualità, la fondatezza e la reale fattibilità delle opzioni formulate dallo stesso P.R.G. per quanto attiene alla zona del Porto Turistico ed alla retrostante Zona Portuale ed alla zona della piana dell'Entella considerando anche le seguenti indicazioni:

**Azioni per il sistema insediativo:**

- La riqualificazione dell'assetto urbanistico dell'ambito portuale turistico e del retrostante quartiere di Via Dei Devoto e delle connessioni con la città (parte



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

del PPE di cui alla variante approvata con D.P.G.R. n.1274 dell' 8.11.1994) valutando la possibilità e l'opportunità di introdurre un apposito distretto di trasformazione, avente i contenuti e le finalità di cui all'art.29 della L.R. 36/1997, finalizzato a rilanciare questa parte della città per conseguire da un lato la riqualificazione dell'apparato portuale e, dall'altro una definitiva e rinnovata qualificazione dell'affaccio a mare, connotandolo con spiccati requisiti di attrattiva turistica ed offrendo al contempo, opportunità per incentivare l'insediamento residenziale in considerazione del livello di urbanizzazione e della massima integrazione nel sistema territoriale dell'Entella (zona SP 1);

- Completare l'assetto con la nuova viabilità;

**Azioni per il sistema infrastrutturale:**

i) Tra i temi da specificare nella pianificazione comunale, oltre ad una più dettagliata specificazione delle previsioni a livello d'ambito, emergono la realizzazione di parcheggi turistici specializzati, da considerare terminali di trasporti pubblici navetta, che potrebbero interessare le aree di Piazza Milano e la definizione della viabilità alle spalle del porto turistico, la riqualificazione degli assi di attraversamento urbano.

3. **Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTCC) comprende l'area nell'Ambito progetto per la tutela attiva denominato AP31- evidenza per Lavagna che il porto turistico localizzato lato mare di Via Dei Devoto dalla foce del fiume Entella sino a Piazza Milano è ricompreso nel tratto di litorale più esteso e compromesso di tutto il Tigullio ...degrado innescato o comunque aggravato dalla costruzione del porto.. la cui soluzione è comunque condizionata dalla soluzione delle vertenze in corso con il concessionario. Il piano individua alcuni temi da affrontare e obiettivi tra i quali si evidenzia:**

- la riqualificazione di tutta la zona urbana alle spalle del porto ed in particolare del tratto terminale occupato dai cantieri;



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

- la creazione di maggiore permeabilità fra città e porto attualmente ostacolata da una gestione eccessivamente privatistica
- la raggiunta configurazione ormai compiuta del porto con indicatore di intervento "conferma dell'esistente" (classificazione riferimento Pt.33)
- per quello che riguarda gli impianti industrie e cantieri navali, si considera prioritariamente il significato economico e sociale da approfondire i possibili interventi per il proseguimento delle attività produttive con mantenimento delle attuali localizzazioni (classificazione riferimento CN.13)
- riconsiderare la questione della depurazione (classificazione riferimento DP.36)
- disordine e debolezza del sistema urbanistico dell'area di connessione (classificazione riferimento AR.23)

**4. Il piano di bacino stralcio sul rischio idrogeologico della Provincia di Genova**

**Ambito n.16** individua due corsi di d'acqua ricompresi nel reticolo idrografico significativo il fiume Entella a ponente e il torrente Fravega a levante dell'iniziativa. Per quanto concerne il dissesto la zona è classificata a suscettività bassa (Pg.1). La carta delle fasce fluviali individua tutto la porzione di banchinamento a terra del porto turistico quale fascia A. In tale zona all'art.15 della N.d.A. non sono consentiti interventi qualificati di nuova edificazione.

**CONCLUSIONI :**

Gli interventi da realizzare all'interno del Porto Turistico di Lavagna ( alla diga foranea/pontili/vasche di alaggio e di varo ) finalizzati alla proroga della concessione demaniale marittima a' sensi dell' art. 10 comma 3 del D.P.R. 509/1997 ( esplicitati nell'istanza e nella relazione tecnica descrittiva redatta dal Geom. Miaschi M. assunta a Prot. 11329 del 22/04/2013 ) sono conformi al piano regolatore generale ed agli strumenti di pianificazione sovraordinati, pur comportando per quanto attiene l' ampliamento delle vasche limitazioni alla movimentazione dei piazzali dell'attività cantieristica e criticità per



**Comune di Lavagna**  
*Città Metropolitana di Genova*

possibili ampliamenti anche per una prima messa in sicurezza dell'impianto di depurazione oggi esistente.

**Il Dirigente**

**Dott.ssa Stefania Caviglia**

