



## COMUNICATO STAMPA

### **Firmato accordo storico tra AdSP e LSCT: Cinquemila mq. di Calata Paita restituite alla città dal primo gennaio 2022.**

Accordo storico quello sottoscritto oggi dal Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Mario Sommariva e dall’Amministratore Delegato di La Spezia Container Terminal, Alfredo Scalisi.

Con questo atto, firmato alla presenza del Sindaco del Comune della Spezia, Pierluigi Peracchini, partirà la prima pedina del domino con il quale, pezzo dopo pezzo, si giungerà alla realizzazione del PRP e del progetto di waterfront.

Infatti, grazie alla condivisione di un dettagliato e stringente cronoprogramma, AdSP e LSCT si impegnano a far sì che, dal 1 gennaio 2022, una porzione di cinquemila metri quadrati di Calata Paita vengano restituiti alla città. Dal 1 settembre 2022 LSCT rilascerà ad AdSP un’ulteriore porzione dell’area, 1.500 metri quadrati, per consentire l’avvio dei lavori del nuovo molo triangolare per l’attracco delle navi passeggeri, inserito nel PNRR e, quindi, da terminare entro la data tassativa del 2026. Un altro tassello verrà aggiunto nel settembre 2023, quando LSCT restituirà a AdSP i restanti 41.500 mq per consentire la piena realizzazione del waterfront.

Da parte sua, l’AdSP si impegna a completare velocemente lo spostamento delle Marine del Canaletto, a realizzare le opere di dragaggio per portare i fondali di parte del canale di accesso e del terzo bacino a 15 metri, secondo le previsioni del PRP. LSCT, da parte sua, anticiperà la costruzione della banchina e del piazzale previsto in zona Canaletto, mentre i lavori previsti sul Molo Garibaldi verranno avviati in una seconda fase.

“Con l’accordo sottoscritto oggi, cui le parti stanno lavorando da tempo, – ha detto il **Presidente Sommariva**- finalmente raggiungiamo un importante traguardo per il rilancio delle attività operative del più importante terminal del nostro scalo, attraverso precise ridefinizioni dei reciproci impegni, e per l’avvio del waterfront cittadino. Ciò sarà possibile rivedendo la concessione rilasciata nel 2016 ad LSCT, alla luce delle attuali esigenze del mercato e delle nuove recenti indicazioni del PNRR. Le iniziative contenute nell’accordo prenderanno immediatamente il via, grazie ad un preciso cronoprogramma. Tra due anni si potranno vedere i primi, sostanziali risultati per il lancio dei traffici in chiave ecocompatibile”.

“Questa firma è frutto di una proficua collaborazione e di un lavoro costante, che abbiamo svolto nel corso degli scorsi mesi con l’AdSP – afferma **Alfredo Scalisi, AD di LSCT** – e rappresenta il punto di partenza per la definizione di una nuova geografia di tutta l’area portuale del territorio. Entrambe le parti hanno colto l’opportunità e si sono messe al lavoro, individuando impegni, responsabilità e tempistiche affinché il piano di sviluppo, e soprattutto l’avvio del progetto waterfront della città, si concretizzi. Un programma – continua Scalisi - che richiede il massimo impegno di tutti gli attori coinvolti, che vedrà il suo completamento in linea con quanto previsto dalle indicazioni del PNRR, per un porto sempre più connesso, aperto e integrato con il tessuto urbano e cittadino. 50 anni di storia che hanno visto LSCT al fianco della città e adesso, con il documento sottoscritto, si gettano le basi per definire nuovi progetti che ci vedranno protagonisti nel sistema portuale del futuro”.

“Quello di oggi è un risultato storico, frutto di un lavoro di concerto, silenzioso ma proficuo e costante, che dopo 130 anni restituisce alla Città una parte fondamentale del suo fronte a mare, riconvertendolo a uso urbano – dichiara il **Sindaco Pierluigi Peracchini** -. Con orgoglio posso dire di aver realizzato un sogno di tutti gli spezzini mettendo a segno quell’obiettivo storico della Città, la restituzione del fronte a mare – dichiara il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini – A pochi giorni dall’anniversario della firma di Giobatta Paita che il 28 luglio 1890 consegnò parte della Città ad un utilizzo portuale, firmiamo un altro accordo, ovvero la sua restituzione. Una firma che vale, in termini di visione del futuro, quanto la costruzione dell’Arsenale Militare. Un’opportunità irripetibile per la nostra Città, che con il nuovo waterfront disponibile, sarà oggetto di investimenti e di una riqualificazione complessiva dal respiro internazionale di cui il Comune sarà decisore e co-protagonista. Il mio ringraziamento va innanzitutto al duro lavoro di questi mesi da parte del Presidente di ADPS, Mario Sommariva, al Segretario Generale Francesco Di Sarcina e dell’amministratore delegato di LSCT Alfredo Scalisi: la data del 1 gennaio 2022 scioglie l’incertezza pluriennale che la concessione del 2015 aveva creato e inaugura un percorso che conclude gli accordi di programma stretti dal Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e, all’epoca, dal vice Ministro alle Infrastrutture onorevole Rixi, Agenzia del Demanio e Autorità di Sistema Portuale”.

Contship Italia, Contship Italia S.p.A. è la holding del Gruppo Contship, operatore indipendente che gestisce terminal container marittimi e ferroviari, offrendo una vasta gamma di servizi intermodali a valore aggiunto. Il Gruppo opera nei terminal container italiani di La Spezia, Ravenna, Salerno e a Tangeri, in Marocco. Contship Italia gestisce anche il terminal intermodale di Milano-Melzo, che funge da hub ferroviario per i porti gateway di La Spezia e Ravenna, offrendo attività di cross docking per volumi continentali unitizzati. Il Gruppo Contship Italia è parte di Eurokai GmbH Co. KGaA.

Responsabile Settore Comunicazione, Promozione, Marketing e URP AdSP Mar Ligure Orientale

Monica Fiorini

366 6874435

[m.fiorini@dspmarligureorientale.it](mailto:m.fiorini@dspmarligureorientale.it)

Responsabile Marketing e Comunicazione Esterna LSCT

Iris Buttinoni

335 10065188

[Iris.buttinoni@contshipitalia.com](mailto:Iris.buttinoni@contshipitalia.com)

Ufficio stampa Adnkronos Comunicazione per LSCT

Fabio Valli

344 1281966

[fabio.valli@adnkronos.com](mailto:fabio.valli@adnkronos.com)

Rosanna Palma

347 6160793

[rosanna.palma@adnkronos.com](mailto:rosanna.palma@adnkronos.com)

La Spezia, 23 luglio 2021



## **ACCORDO PROCEDIMENTALE**

*tra*

***AdSP Mar Ligure Orientale***

*e*

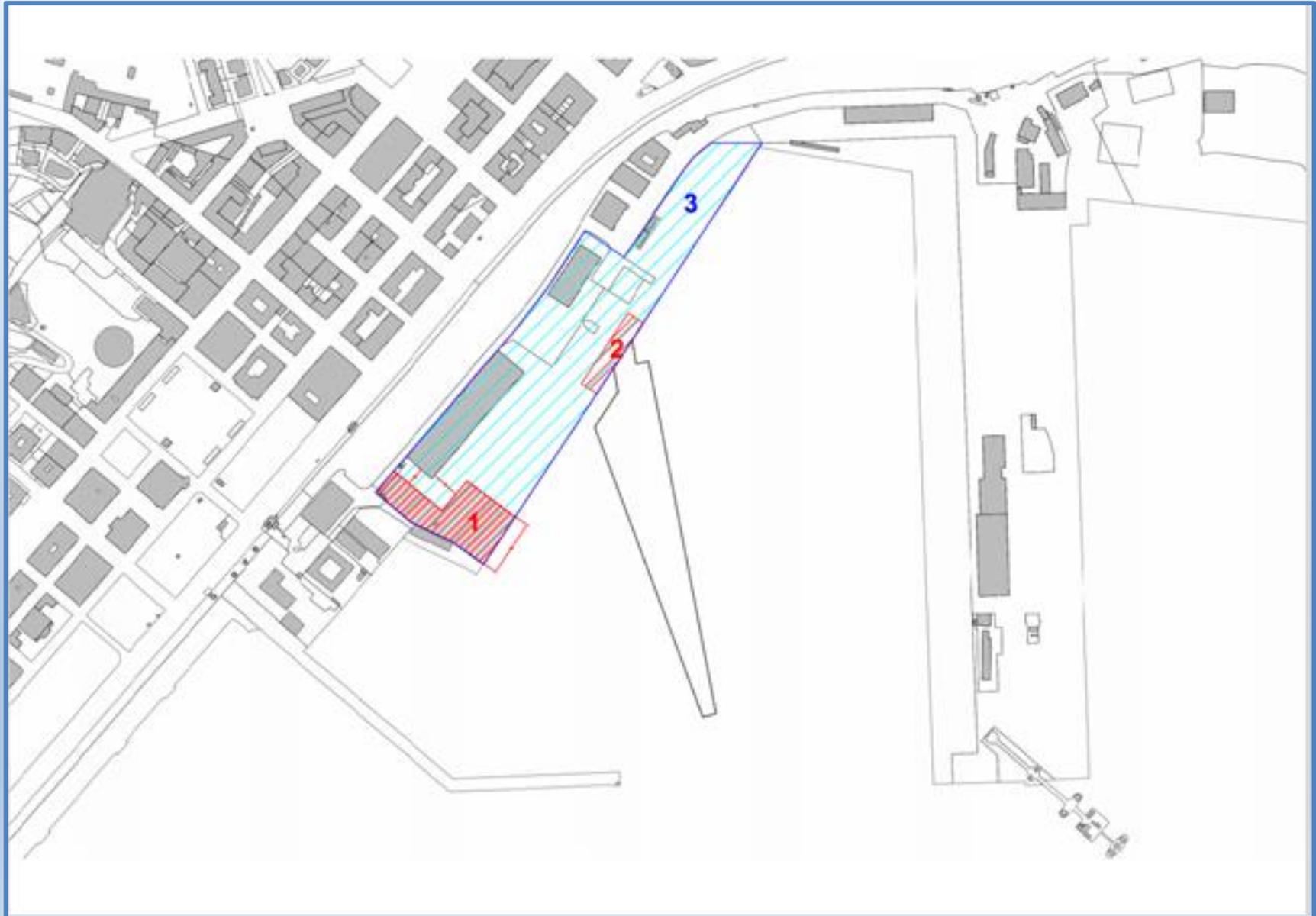
***LSCT- La Spezia Container Terminal***



***23 Luglio 2021***



# CALATA PAITA



# CALATA PAITA - FASE 1



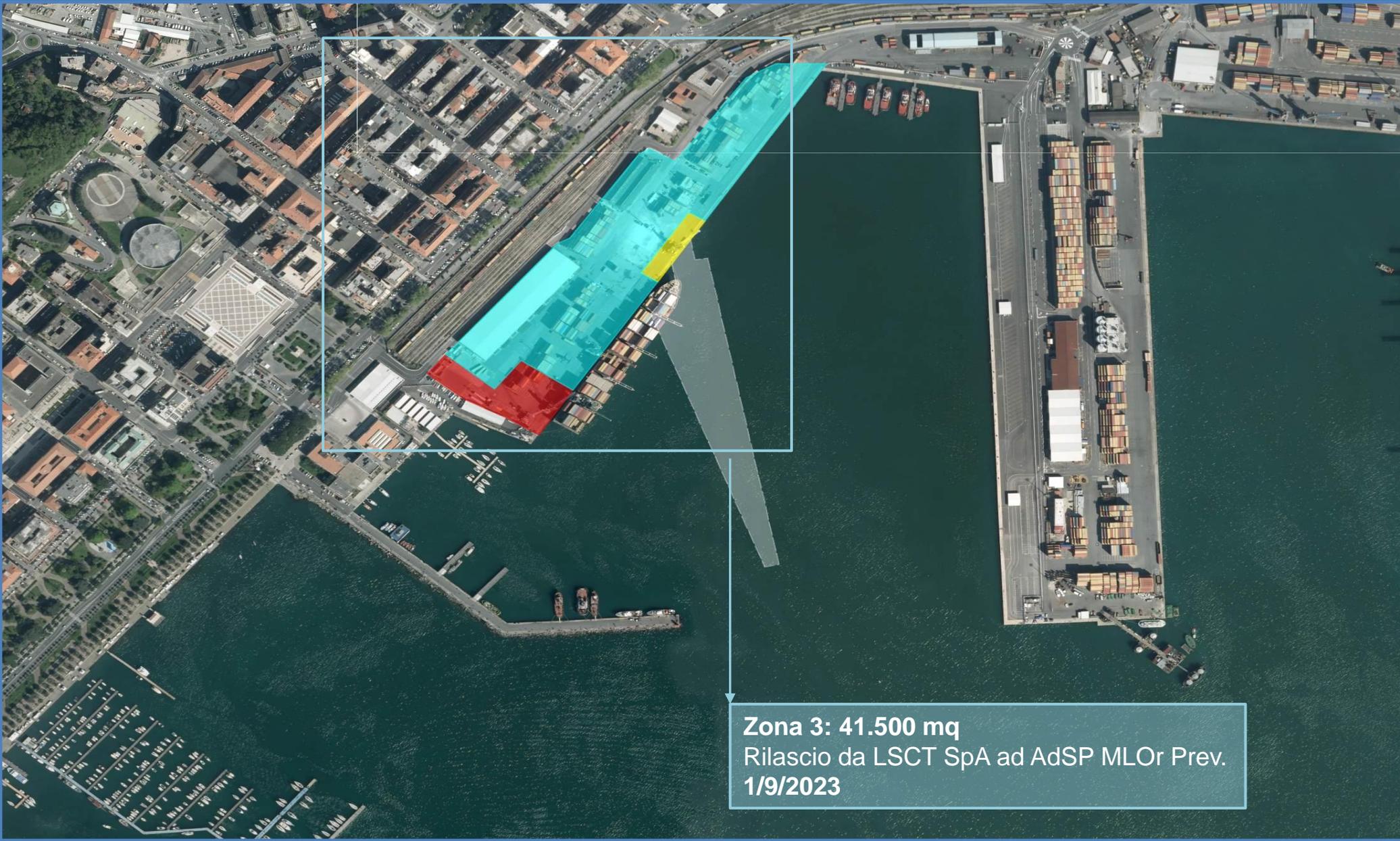
**Zona 1: 5.000 mq**  
Rilascio da LSCT SpA ad AdSP MLOr dal  
**1/1/2022**

# CALATA PAITA - FASE 2



**Zona 2: 1.500 mq**  
Rilascio da LSCT SpA ad AdSP MLOr per  
avvio lavori molo crociere  
Prev. 1/9/2022

# CALATA PAITA - FASE 3



**Zona 3: 41.500 mq**  
Rilascio da LSCT SpA ad AdSP MLOr Prev.  
1/9/2023



BANCHINA MORIN

**AMBITO 5**  
RADDRIZZAMENTO ED  
AMPLIAMENTO MOLO ITALIA

**AMBITO 5**  
NUOVO MOLO CROCIERE  
A SERVIZIO DELLA  
STAZIONE MARITTIMA

CALATA GARIBALDI

**AMBITO 6**  
AMPLIAMENTO A MARE  
MOLO GARIBALDI

**AMBITO 5**  
MARINA DELLA SPEZIA

**AMBITO 6**  
AMPLIAMENTO A MARE  
MARINA DEL CANALETTO

MARINA DEL CANALETTO

TERMINAL RAVANO

MARINA DI FOSSAMAISTRA

05

TERMINAL DEL GOLFO

**AMBITO 6**  
AMPLIAMENTO A MARE  
TERMINAL DEL GOLFO

MOLO ENEL

**AMBITO 5**  
PORTO MERCANTILE

AREA DELL'AMBITO 5 DA EST  
STATO IN PROGETTO

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

**ACCORDO PROCEDIMENTALE TRA AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MAR LIGURE ORIENTALE (AdSP) E LA SPEZIA CONTAINER TERMINAL  
SPA (LSCT) FINALIZZATO AL RILASCIO DI UNA NUOVA CONCESSIONE PER  
LO SVILUPPO DEL TERMINAL CONTAINERS.**

**Premesse**

LSCT S.p.A. (La Spezia Container Terminal) è concessionaria di una ampia porzione di aree portuali, in forza dell'Atto Formale Suppletivo n°12 del 2016, aggiornato con atto n° 62/2021, con il quale l'A.d.S.P. (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale) ha dato attuazione all'Accordo sostitutivo n. 7/2016, cui è associato l'Atto Formale, reg. n. 133, rep. n. 148, del 29 dicembre 2010 (relativo alla concessione in favore della La Spezia Container Terminal S.p.A. delle aree di calata Malaspina, molo Garibaldi e calata Artom), nonché all'accordo sostitutivo della concessione, reg. n. 84, rep. n. 123 del 29 ottobre 2012 (relativo alla concessione a La Spezia Container Terminal S.p.A. delle aree di calata Artom, molo Fornelli e calata Ravano). La scadenza della titolarità della concessione è fissata al 31 ottobre 2065.

Inoltre, L.S.C.T. S.p.A. è concessionaria del compendio di calata Paita, sulla base di licenze rinnovate annualmente.

Con Atto di sottomissione, rep. 70/2019, l'A.d.S.P., al fine di dare attuazione ai contenuti dell'Accordo Sostitutivo rep. 7 in data 5 marzo 2016, ha consentito alla L.S.C.T. S.p.A. l'immediata occupazione dello specchio acqueo situato sul lato est del molo Garibaldi, ai sensi dell'art. 38 Cod. Nav., al fine di realizzare lavori di ampliamento del molo stesso.

Nell'ultimo triennio, con le suddette infrastrutture, gli investimenti realizzati, le attrezzature,

le risorse e l'organizzazione d'impresa implementati per lo sviluppo del terminal, sono stati movimentati mediamente 1.250.000 TEU in import/export.

Le parti firmatarie del presente accordo considerano il terminal gestito da L.S.C.T. S.p.A. un *asset* fondamentale per lo sviluppo del territorio, in termini di attività diretta ed indotta, in relazione al porto ed alle aree retroportuali, e più in generale, al tessuto produttivo di una vasta area dell'Italia settentrionale e dell'Europa, al sistema dei trasporti stradali e ferroviari, alla rete di servizi, alle attività sviluppate da operatori logistici, agenti marittimi e spedizionieri.

Si è stimato che il terminal genera, fra attività dirette ed indotte, un bacino di occupazione quantificabile intorno alle 10.000 unità.

Per tali ragioni, lo sviluppo del terminal sul piano infrastrutturale e del traffico rappresenta un vero e proprio volano essenziale per l'economia del territorio.

In tale prospettiva, la definizione di un sistema concessorio adeguato deve essere pertanto considerata un'esigenza fondamentale, trattandosi dello strumento utile per consolidare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, capaci di adattarsi alle mutevoli esigenze che derivano dai mercati e di recepire le istanze del territorio in termini di coesione e sostenibilità ambientale.

Proprio in quest'ottica, ed alla luce delle mutate condizioni di occupazione della Marina del Canaletto, facendo seguito ai colloqui intercorsi per le vie brevi con A.d.S.P., in data 7/05/2021 L.S.C.T. S.p.A. ha inviato una nota a A.d.S.P., sottolineando la necessità di una revisione dell'Accordo sostitutivo vigente e di ridefinizione dell'Atto di sottomissione del 30/05/2019, per la parte inerente allo specchio acqueo lato est del molo Garibaldi, funzionali al perfezionamento di un nuovo quadro concessorio, che tenga in considerazione la rimodulazione delle attività già previste dal piano di impresa dell'esistente accordo sostitutivo

con una diversa sequenza temporale che vede prima avviare l'ampliamento del Terminal Ravano sulla Marina del Canaletto ed a seguire l'ampliamento del Molo Garibaldi.

Tali esigenze presuppongono tuttavia la preventiva sottoscrizione del presente accordo procedimentale, ex art. 11 della Legge 241/90 e s.m.i., che riveste la precipua finalità di consentire a L.S.C.T. S.p.A. di assumere un ruolo propulsivo nel contemperamento dei diversi interessi in gioco.

Per espressa disposizione legislativa, la sottoscrizione dell'accordo procedimentale tra le parti è propedeutica dunque alla definizione del contenuto del provvedimento finale (la modifica dell'Accordo sostitutivo della concessione rep.7 del 2016), produttivo di effetti, garantendo in particolare, da un lato, il perseguimento del pubblico interesse e dall'altro, l'esigenza di sviluppo della predetta organizzazione terminalistica, in accoglimento delle relative osservazioni e proposte.

Le parti danno inoltre atto che, contestualmente alla firma del presente accordo, l'iter procedurale e gli obblighi derivanti dall'Atto di sottomissione rep.70 del 30/05/2019 e di tutti gli obblighi previsti e richiamati nell'Accordo sostitutivo rep.7 del 2016, relativamente allo specchio acqueo lato est del molo Garibaldi, devono intendersi interrotti.

L'AdSP riconosce tutte le azioni di ogni qualunque genere svolte da LSCT per adempiere agli obblighi derivanti dall'esistente accordo sostitutivo che hanno condotto sino alla progettazione esecutiva dell'ampliamento del Molo Garibaldi, per la quale una successiva perizia tecnica giurata del 2019, commissionata dal concessionario LSCT, ha evidenziato verosimili deficienze tecniche tanto da dover rivedere il progetto stesso; il che, unitamente alla emergenza pandemica sviluppatasi proprio dal marzo 2020, ha imposto la sospensione delle attività inerenti la pubblicazione delle gara per la sua realizzazione. Le mutate condizioni

di disponibilità della Marina del Canaletto, comunicate da AdSP, a seguito della chiusura dei vari ricorsi amministrativi che hanno ritardato l'effettiva realizzazione delle infrastrutture e piazzali portuali e la conclusione dell'opera destinata al trasferimento delle marine del Canaletto, consentono di procedere con la realizzazione delle linee operative del PRP, confermando la possibilità di effettuazione degli investimenti da parte di L.S.C.T. per il terzo bacino portuale che permetterebbe di rivalutare l'opportunità di modificare la sequenza delle attività partendo inizialmente dall'ampliamento del Molo Ravano anziché dal Molo Garibaldi, che verrà realizzato successivamente al completamento del Ravano.

In riferimento alla realizzazione dell'ampliamento del Molo Garibaldi, ADSP ed LSCT concordano che vengano quindi interrotti tutti gli effetti giuridici degli atti sopra richiamati e ogni e qualunque azione di ogni qualunque genere connessa all'accordo sostitutivo stesso preesistente ed al relativo atto di sottomissione.

Ferma restando l'interruzione degli obblighi di cui agli atti amministrativi sopra richiamati, mediante la firma del presente accordo, le parti si danno atto che, data la specifica natura riferita alla demanialità dei beni di cui trattasi, sarà indispensabile giungere alla definizione di un nuovo accordo sostitutivo.

### **L'accordo procedimentale e concessione demaniale per atto formale**

Per tutto quanto riportato nelle premesse, che ne formano parte integrante e sostanziale l'accordo procedimentale rappresenta la convergenza della volontà delle parti di perseguire obiettivi comuni, tesi principalmente a consolidare lo sviluppo del terminal containers, senza per ciò stesso sostituire il procedimento di aggiornamento del Piano di Impresa compreso nell'Accordo sostitutivo LSCT rep. n. 7/2016 e revisione non sostanziale, per quanto

richiamato al successivo paragrafo degli impegni LSCT, dell'Accordo sostitutivo della concessione demaniale mediante atto formale, che si formerà, autonomamente, secondo l'*iter* previsto dalla legge, ivi comprese la fase della pubblicazione ove prevista, acquisizione dei diversi pareri di competenza ed approvazione, da parte degli organi collegiali dell'A.d.S.P. In quest'ottica, la sottoscrizione dell'accordo procedimentale fa sorgere un vincolo tra le parti, e in particolare, obbliga AdSP ad emanare un provvedimento finale corrispondente al tenore dell'accordo stesso.

### **Impegni di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**

Le parti sono ben consapevoli della complessità morfologica del porto di La Spezia, situato da un lato al centro di un Golfo fra quelli di maggior pregio nel Mediterraneo e come tale, quindi, delicato e da preservare nella sua integrità ambientale, nel quale convivono, tra le altre, diverse attività economiche a carattere industriale, turistico, commerciale, di mitilicoltura e di itticultura e dall'altro, prospiciente il centro abitato. L'indispensabile azione di sviluppo infrastrutturale non può quindi che essere il frutto di un'azione coordinata sul piano delle modalità e delle tempistiche di esecuzione dei lavori, con l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto ambientale ed avviare, nel complesso, una nuova fase della vita del porto, caratterizzata soprattutto dal perseguimento degli obiettivi di sostenibilità e di valorizzazione ambientale individuati nel "*Documento di pianificazione energetica e ambientale*", redatto ed approvato dall'A.d.S.P. ai sensi dell'art. 4-bis della Legge 84/94. A tale fine, seguendo le indicazioni del cronoprogramma allegato al vigente Piano d'Impresa LSCT, e quelle contenute nel Piano Regolatore del Porto, con l'obiettivo di riordinare le diverse attività e funzioni ed evitare, per quanto possibile, commistioni ed interferenze, A.d.S.P. ha completato

la costruzione del porto turistico presso il molo Pagliari ed iniziato la delocalizzazione e ricollocazione di tutte le attività che insistono nelle aree destinate alle operazioni portuali (Marina del Canaletto e Fossamastra) dando loro, progressivamente, una sistemazione efficiente, in grado di consentire la piena prosecuzione delle attività ed avviare gli adeguamenti infrastrutturali.

Peraltro, l'azione di delocalizzazione e ricollocazione proseguirà nel medio periodo anche attraverso il rilascio e la riconversione di aree oggi destinate ad attività industriali e commerciali.

Il completamento della copertura del canale Fossamastra e la rimozione delle strutture emerse presenti alla Marina del Canaletto - non più necessarie a seguito del trasferimento delle funzioni diportistiche al molo Pagliari - e le attività di bonifica della Marina del Canaletto avverranno in tempi coerenti e compatibili con il nuovo piano di realizzazione delle opere di ampliamento del Molo Ravano, alla cui esecuzione L.S.C.T. S.p.A. si impegna formalmente (come descritto nel successivo paragrafo e riportato nel cronoprogramma con le principali "milestone" di progetto). Da parte sua, A.d.S.P. assume comunque l'impegno a completare le suddette attività di trasferimento entro ottobre 2021 e la rimozione delle strutture della Darsena entro aprile 2022.

Inoltre, AdSP ha avviato la costruzione della nuova stazione ferroviaria "Spezia Marittima", in cui sarà realizzato un fascio di 9 binari di formazione e stoccaggio treni, due dei quali da 750 m (treno standard europeo); il completamento del nuovo fascio prevede, sempre a cura di AdSP, la realizzazione di due raccordi ferroviari sia al nuovo Molo ampliato alla calata Ravano, sia al Molo Garibaldi, nelle modalità e nei tempi previsti dal piano, che LSCT si impegna ad attuare (come descritto nel successivo paragrafo e riportato nel cronoprogramma

con le principali “milestone” di progetto). Da parte sua, AdSP si impegna a completare le suddette attività entro maggio 2024 e LSCT si impegna a rendere disponibili le aree sulle quali devono svolgersi le anzidette attività in tempi e modi coerenti con il cronoprogramma dei lavori di potenziamento dei binari ferroviari.

AdSP ha avviato anche la delocalizzazione della stazione portuale dei VV.F. secondo le indicazioni di PRP e contestualmente, ha completato lo spostamento dell’impianto “Sepor” con contestuale demolizione dei silos cementi sul molo Garibaldi; inoltre, è stata completata la sistemazione idraulica del canale Dorgia (1° lotto Marina di Canaletto) ed è in fase di esecuzione l’adeguamento idraulico dei canali Rossano e Cappelletto.

AdSP ha inoltre avviato la razionalizzazione degli accessi camionistici al varco “Stagnoni”, allo scopo di migliorare la gestione del flusso e dei picchi di traffico gommato, attraverso opportuni percorsi di condivisione con il terminalista e con le categorie dell’autotrasporto.

In tale contesto, una delle attività fondamentali per consentire il pieno sviluppo commerciale del porto è quella di eseguire le necessarie attività di dragaggio dei fondali, volti sia al superamento degli attuali limiti nel canale di accesso al porto, garantendo l’effettivo raggiungimento delle profondità previste dal PRP, sia ad assicurare analoga profondità da PRP per le nuove banchine, che saranno costruite a seguito degli investimenti dei concessionari.

Ultimate le attività propedeutiche progettuali ed autorizzative, AdSP si impegna altresì a dar luogo alle operazioni di dragaggio, sin da settembre 2022. Il completamento del dragaggio del terzo bacino è previsto in tempi coerenti e compatibili con il nuovo piano di realizzazione della prima fase delle opere di ampliamento del Molo Ravano, alla cui esecuzione LSCT si impegna formalmente (come descritto nel successivo paragrafo). Le attività di dragaggio saranno svolte in modo tale da coniugare le esigenze di unitarietà dell’appalto con quelle di

esecuzione e messa in esercizio rapida della banchina in ampliamento del molo Ravano, in accordo al cronoprogramma di seguito riportato.

AdSP si impegna altresì ad adottare misure volte ad ottimizzare l'utilizzo delle aree retroportuali di S. Stefano Magra, ove è già stato implementato il CUS (Centro Unico dei Servizi alle merci, ove vengono svolti i controlli doganali e non, sui contenitori in import/export), nonché ad implementare l'intermodalità ferroviaria, in modo da perseguire l'obiettivo comune dello "share" del 50% di trasporto ferroviario entro il 2026.

### **Impegni di LSCT SpA**

In attuazione della sottoscrizione del presente accordo, LSCT SpA si impegna a presentare istanza per la revisione dell'Accordo sostitutivo LSCT rep. n. 7/2016, con l'aggiornamento non sostanziale del Piano di Impresa ricompreso nell'Accordo sostitutivo LSCT rep. n. 7/2016, da un punto di vista economico-finanziario, allo scopo di garantire il raggiungimento degli obiettivi di capacità del Terminal previsti dal Piano di Impresa vigente, i cui elementi essenziali rimarranno invariati, sia in termini di volumi di container movimentabili (capacità incrementata del 50%, fino 2 milioni di TEU), sia di percentuale di utilizzabilità della ferrovia (capacità incrementata fino al 50%), nonché del conseguente piano occupazionale. L'aggiornamento del piano di impresa avrà ad oggetto le attività già previste in quello vigente, con una rimodulazione della sequenza esecutiva, alla luce delle mutate condizioni di occupazione della Marina del Canaletto, in conformità al piano di investimento così sviluppato:

- Ampliamento del Molo di calata Ravano, mediante accorpamento dell'area del terzo bacino (Marina del Canaletto), con la realizzazione completa dell'intera banchina raccordata alla

esistente, dei piazzali, del fascio ferroviario, con l'installazione dei nuovi *equipment* (prima fase), e la prosecuzione delle opere di piazzale e ferrovia sull'attuale molo calata Ravano (seconda fase). Il completamento delle attività della prima fase, con l'entrata in servizio del nuovo Terminal, è previsto in linea di massima nel primo semestre 2024.

Il rispetto del piano di sviluppo, con l'avvio dei lavori di realizzazione entro ottobre 2022, è subordinato alla piena disponibilità della Marina del Canaletto ed alla definizione del piano di bonifica ambientale e bellica, che rimangono in capo ad AdSP. Resta inteso che le attività di dragaggio a -15m dell'area di evoluzione e dell'area sotto banchina del Ravano, a cura di AdSP, saranno coordinate con quelle di costruzione delle banchine medesime, da parte di LSCT, al fine di assicurare il buon andamento di entrambe le attività.

Il fine lavori della banchina di attracco, a cura di LSCT, è previsto nel 2023; pertanto i lavori di dragaggio a -15 m saranno eseguiti in accordo al cronoprogramma, coerentemente con le fasi esecutive di realizzazione della banchina, tenuto conto che l'attuale banchina del molo Ravano è progettata a - 12,5 m.

Al fine di consentire alla AdSP di attivare le procedure amministrative finalizzate all'acquisizione dei pareri e nulla osta necessari sul progetto delle opere, in tempi coerenti con l'obiettivo finale e con quelli intermedi, L.S.C.T. SpA si impegna a presentare il progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi alla AdSP entro il 30/11/2021, per i successivi adempimenti. La realizzazione di tale progetto, come la redazione dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva) saranno affidate direttamente dal concessionario a professionista di fiducia.

Nella spiegata qualità di concessionaria, LSCT SpA ritiene infatti che le attività di progettazione, di che trattasi, non siano direttamente riconducibili agli "scopi istituzionali"

dell'Azienda e quindi, non impongano l'osservanza del Codice dei contratti pubblici (Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato, sentenza n. 16 del 1° agosto 2011; Cons. Stato, sez. VI, 22 aprile 2014, n. 2026; Cass. Civ., SS.UU., n. 4899/2018).

L'assoggettabilità alla disciplina del Codice dei contratti pubblici non può essere desunta sulla base del solo criterio soggettivo, relativo cioè al fatto che le attività progettuali sono affidate da un concessionario, ma anche in applicazione di un parametro oggettivo, relativo alla strumentalità delle attività rispetto all'ambito di operatività dell'ente.

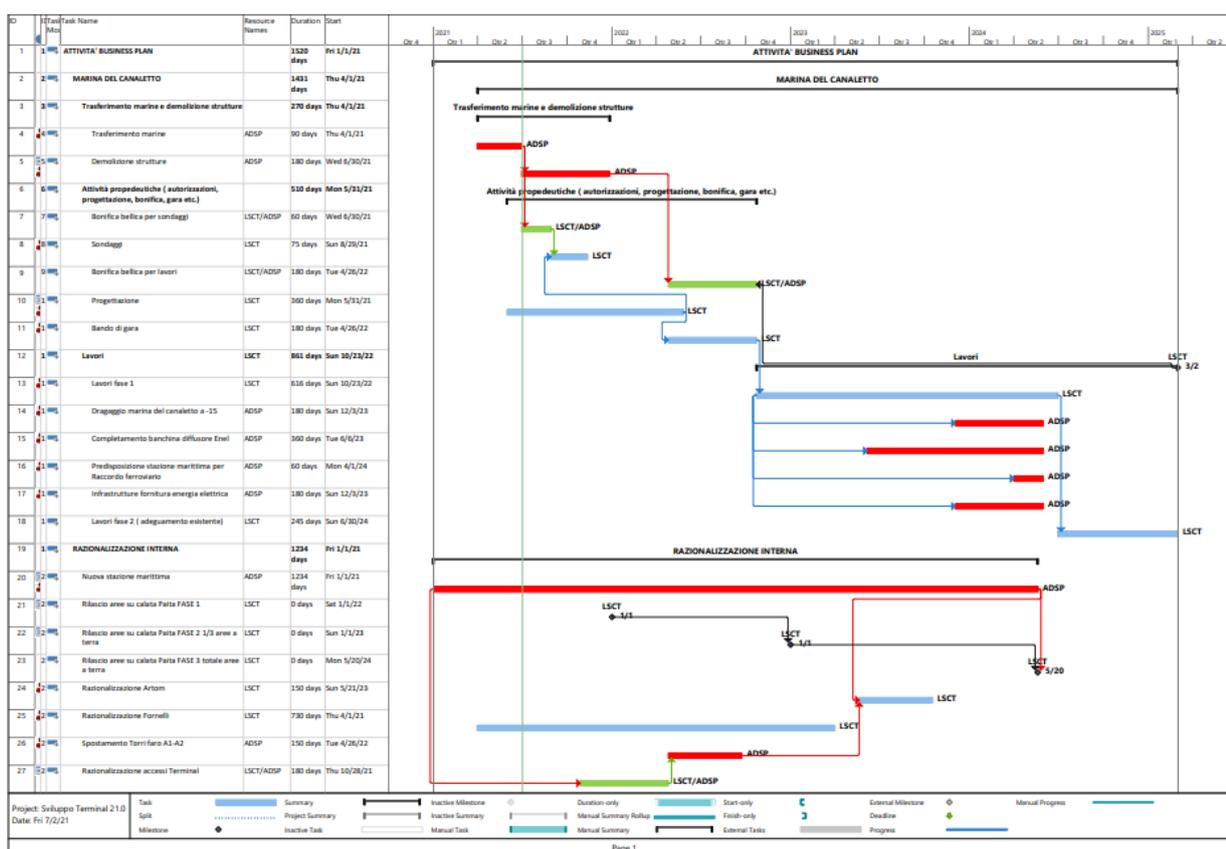
In buona sostanza, rispetto alle attività "non strumentali" o "non funzionali" agli scopi della Società, quest'ultima è legittimata ad operare sul mercato in regime di libera concorrenza, quale contraente privato e, quindi, compiere tutte le operazioni ritenute necessarie ed utili, instaurando rapporti negoziali con soggetti "terzi", senza dover assoggettare la procedura di acquisizione del progetto alle disposizioni del C.c.p..

Senza tralasciare di considerare poi l'ulteriore profilo connesso alla circostanza che dette attività di progettazione sarebbero poste interamente a carico esclusivo di LSCT, secondo quanto previsto nell'accordo sostitutivo della concessione, che non sarebbero ricomprese nel computo complessivo dell'investimento, sul quale vengono operate le contabilizzazioni relative alla definizione degli oneri concessori.

Discorso diverso attiene, invece, alla realizzazione dei lavori, trattandosi di opere pubbliche che, ancorchè eseguite a carico della Società concessionaria, in conformità alle specifiche prescrizioni della concessione, saranno devolute al demanio portuale, ai sensi dell'art. 49 del Codice della navigazione.

In tale prospettiva, la procedura di gara per l'affidamento dell'incarico esecutivo dei lavori sarà necessariamente assoggettata alla disciplina normativa in materia di contratti pubblici.

- Realizzazione del nuovo polo ferroviario, già previsto dal progetto di “ampliamento del Molo Garibaldi”, è pianificato subito dopo l’avvio dell’operatività del Molo Ravano.
- Ampliamento del Molo Garibaldi, tenuto conto della evoluzione dei mercati, sarà ridefinito temporalmente e dimensionalmente nell’ambito del nuovo piano di impresa che LSCT presenterà in attuazione del presente accordo. Le parti verificheranno la sussistenza di tali condizioni di mercato entro il 31/12/2032.



### Misure di sostenibilità ambientale

I soggetti sottoscrittori del presente accordo procedimentale si impegnano, congiuntamente e disgiuntamente, anche mediante l’accesso a Fondi comunitari dedicati a tali scopi, a realizzare, nell’ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità,

di aumento della fascia di rispetto fra città e porto; il tutto in congruità alla determina di esclusione dalla procedura di VIA ( U.prot DVADEC – 2015 – 0000474 del 17/12/2015) emanata a seguito della domanda di verifica di assoggettabilità a VIA presentata dall'AdSP con nota prot. 517 del 14 gennaio 2015, acquisita con nota DVA-2015-1642 del 20 gennaio 2015, per il progetto “Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia – Ambito omogeneo 5 “Marina della Spezia” e “Ambito omogeneo 6 “Porto mercantile”.

Tali misure saranno oggetto di un protocollo specifico, contenente il relativo cronoprogramma, i cui contenuti dovranno essere coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel “Documento di pianificazione energetica e ambientale” redatto ed approvato dall'AdSP, ai sensi dell'art. 4-bis della Legge 84/94.

### **Calata Paita, Waterfront e Molo passeggeri**

In data 19/06/2018, AdSP, Comune della Spezia, Regione Liguria, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia del Demanio hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa per il riassetto del Waterfront, che all'art.4, comma 1, punto 6, tra i compiti della AdSP, prevede quello di *“porre in essere con immediatezza, con riguardo alle aree da destinare a funzioni urbane attualmente adibite ad usi portuali, tutte le iniziative tali da pervenire nel minor tempo possibile alla cessazione dei predetti usi.”*

Nello specifico, trattasi della riconversione ad usi urbani della calata Paita, con annesso fascio ferroviario retrostante.

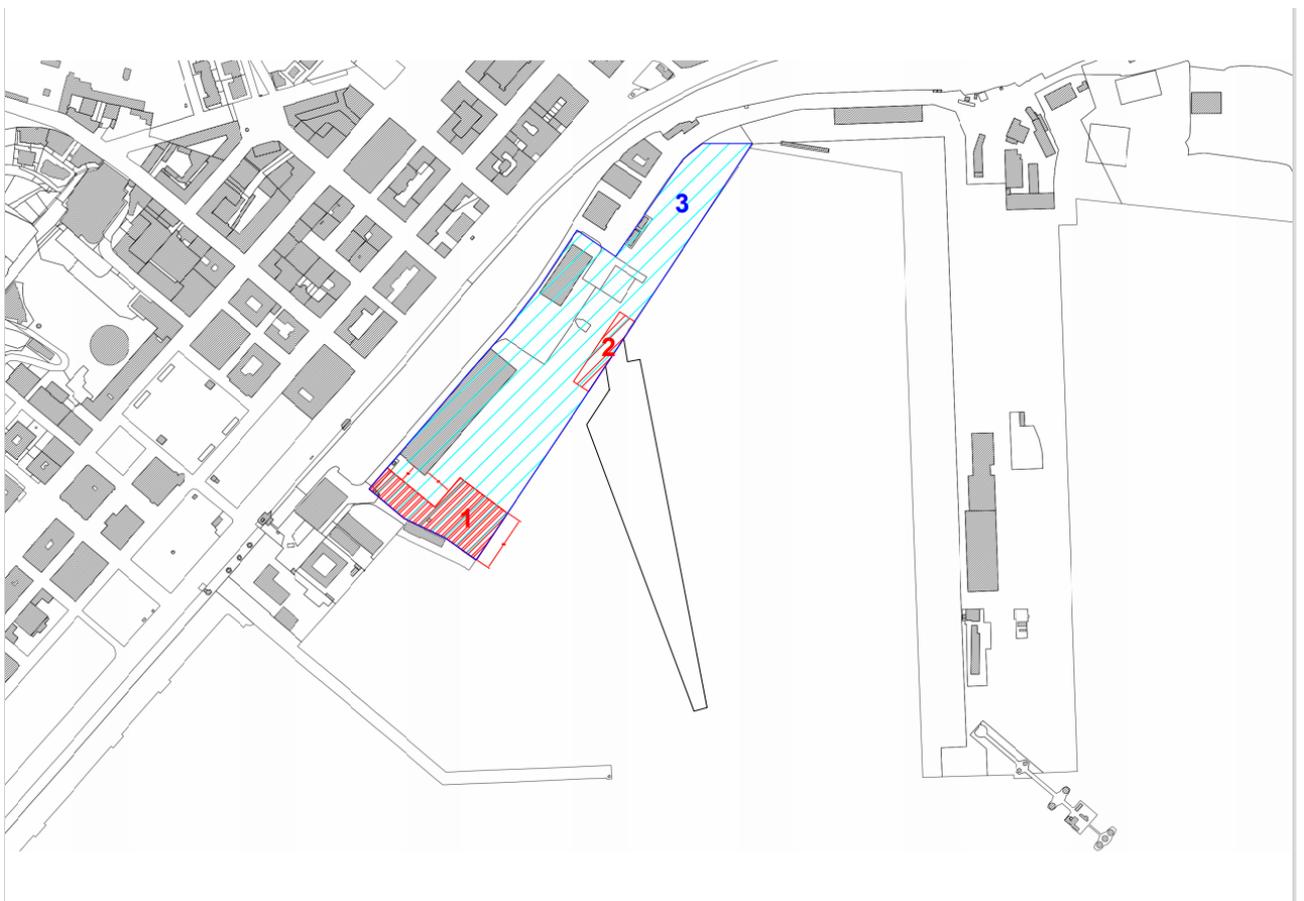
A partire da gennaio 2022 avrà inizio, da parte di LSCT, il rilascio parziale e progressivo delle aree di cui alla concessione della calata Paita, secondo le seguenti modalità (si veda estratto planimetrico):

- Fase 1 – Rilascio, a partire dal 1/1/2022, della porzione in testata della calata Paita, lato società nautiche e di canottaggio, per una fascia di 100 metri e fino all'attuale cinta portuale, zona 1, intorno al capannone che rimane nella disponibilità della LSCT, unitamente al rimanente tratto della ferrovia e al corrispondente tratto di banchina, per costituire un primo accesso al fronte mare di libero accesso da parte della cittadinanza, per una superficie complessiva di circa 5.000 mq.. Saranno realizzate a cura AdSP tutte le opere necessarie alla sicurezza delle aree restituite, quali ad esempio, lo spostamento e la realizzazione di adeguata recinzione di confinamento, la realizzazione di paraurti ferroviari per limitazione di esercizio;
- Fase 2 – Rilascio, a partire dal 1/7/2022, di una area ridotta del fronte banchina, per consentire le attività di cantierizzazione del nuovo molo passeggeri inserito dal Governo tra le opere che fruiranno dei finanziamenti e delle procedure di cui al Fondo Complementare allegato al PNRR. La prima area di cantierizzazione, con realizzazione degli uffici di cantiere, avverrà in testata della Calata Paita e comunque, in modo da consentire il prosieguo delle attività rail in calata Paita fino alla effettiva cantierizzazione (zona 2);
- Fase 3 - Rilascio, a partire dal 01/09/2023, della restante area della Calata Paita attualmente in concessione a LSCT, per il completamento delle opere dedicate alla funzione crocieristica, in coerenza con il piano di realizzazione del pontile e del Terminal Crociere.

Resta inteso che, ove per ragioni – allo stato - non preventivabili da AdSP e LSCT, che determinassero lo slittamento dei tempi di esecuzione di tutte le opere pubbliche su indicate, le parti convengono sin d'ora la necessità di concordare una diversa tempistica di rilascio delle aree della calata Paita, relative alle fasi 2 e 3.

Per tutte le suddette fasi le aree verranno rilasciate dal concessionario nello stato in cui si trovano, comprensivi degli esistenti edifici e manufatti, ferme restando le ordinarie operazioni

di rimozione rifiuti e di spostamento delle attrezzature e macchinari. Saranno a carico di ADSP tutte le modifiche necessarie al mantenimento dell'operatività degli impianti per tutte le fasi di rilascio (es. modifica della cinta portuale; modifica del raccordo ferroviario, etc.). Sarà sempre cura di ADSP provvedere in tutte le fasi di rilascio all'aggiornamento della licenza di concessione ed all'aggiornamento delle mappe catastali.



## **Conclusioni**

Ferme restando le valutazioni istruttorie nell'ambito del procedimento demaniale e la non sostanzialità della revisione del piano di impresa e di investimenti, la sottoscrizione del presente atto consente il mantenimento della durata della concessione.

Letto, confermato e sottoscritto

La Spezia, xx luglio 2021

Per LSCT

Per AdSP

Il Presidente

Dott. Mario Sommariva