



COMUNE DI LIVORNO

22 GEN. 2009

ARCHIVIO GENERAL

Comune di Livorno

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

- estratto dal processo verbale -

Oggetto: DOCUMENTO DI INDIRIZZO: "PIANO REGOLATORE DEL PORTO"
(Approvato)

N. 126 del 7/7/2008

L'anno duemilaotto, il giorno 7 del mese di Luglio alle ore 9.58 nella Residenza Comunale di Livorno, nella sala delle adunanze, si è riunito, alla presenza della Vice Presidente Sig.ra Maristella Bottino, il Consiglio Comunale, legalmente convocato, in seduta straordinaria nelle persone dei Sigg. Consiglieri:

COMPONENTI N. 41

	PRES.	ASS.		PRES.	ASS.
1 - Cosimi Alessandro (Sindaco)	X		22 - Raghianti Franca	X	
2 - Fugi Silvia		X	23 - Costa Letizia		X
3 - Ampola Matteo		X	24 - Argentieri Giuseppe	X	
4 - Aquilini Gabriella	X		25 - Lampredi Maurizio	X	
5 - Ritorni Claudio		X	26 - Bottino Maristella	X	
6 - Altini Fabio	X		27 - Ciacchini Massimo	X	
7 - Cantù Gabriele	X		28 - Amadio Marcella		X
8 - Cecchi Claudio	X		29 - Tamburini Bruno	X	
9 - Solimano Marco	X		30 - Ghiozzi Carlo		X
10 - Uccelli Elena		X	31 - Trotta Alessandro	X	
11 - Ceccarini Massimo		X	32 - Chelli Otello	X	
12 - Luschi Francesca		X	33 - Fornaciari Gina	X	
13 - Becagli Stefano	X		34 - Raugei Enzo		X
14 - Pini Luigi	X		35 - Guastalla Guido		X
15 - Cini Laura	X		36 - D'Apice Maria Clotilde	X	
16 - Bianchi Enrico		X	37 - Gazzarri Marta	X	
17 - Dehecchi Alessandro	X		38 - Cannito Marco	X	
18 - Bartalucci Daniela		X	39 - Volpi Rosalba	X	
19 - Mancusi Giovanni	X		40 - Capuozzo Salvatore	X	
20 - Vittori Vittorio	X		41 - Volpi Gabriele		X
21 - Mainardi Susanna		X		26	15

Assiste il Segretario Generale Dr. Antonio Salonia.

Il Presidente, riconosciuto legale il numero dei Consiglieri presenti per validamente deliberare, dichiara aperta la seduta.

Come scrutatori vengono designati i Sigg.: D'Apice – Cini – Volpi Rosalba

Cod. Uff. L.210

Data Prot. n. 126

OGGETTO:

7 LUGLIO 2008

DOCUMENTO DI INDIRIZZO: "PIANO REGOLATORE PORTO"
(Approvato)

Di seguito viene riportato il testo del documento relativo all'oggetto:

INDIRIZZI PER IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

1 - Premessa

Il porto oggi, a differenza del passato, non può che essere considerato come un punto di un sistema complesso e composito e, affinché sia asse portante e risposta ad una prospettiva di ampio respiro e di essenza dell'economia e della società livornese, è necessaria per il suo sviluppo la realizzazione della piattaforma logistica-costiera.

Per cui, per pensare oggi ad un indispensabile nuovo sviluppo del porto, bisogna far tesoro di ciò che è stata l'evoluzione storica della sua pianificazione.

Con la L. 84/94 i piani regolatori portuali (P.R.P.) non sono più strumenti di programmazione ma di pianificazione territoriale, pertanto la competitività non è più soltanto tra i porti bensì tra i territori dove essi sono collocati.

In questo contesto il rapporto tra città e porto necessariamente si deve evolvere: da una stretta interconnessione in quanto scalo terminale ad una - oggi - necessaria separazione per la dimensione degli spazi utili, per una necessaria efficienza funzionale ma soprattutto per mitigarne l'impatto ambientale sulla città.

La separazione del nuovo porto dalla città permette d'altra parte la riscoperta degli antichi legami tra il territorio urbano e il porto, con la trasformazione e la rivitalizzazione delle aree di waterfront dismesse totalmente o parzialmente dall'attività portuale.

Il nuovo P.R.P. dovrà essere, quindi, uno strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile per adattarsi alla rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale.

Il Piano regolatore dovrà delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell'area portuale, definendone l'ambito e individuandone le condizioni di sostenibilità ambientale.

Con esso si preciseranno le opere marittime e infrastrutturali, i regimi d'uso e di trasformabilità delle aree portuali, gli strumenti e le fasi attuative, in una visione organizzativa e funzionale unitaria, finalizzata all'ottimizzazione delle attività portuali e all'integrazione con le reti del territorio alle spalle del porto.

La redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale, dovrà tenere di conto delle scelte che, sul piano urbanistico, l'Amministrazione dovrà fare nella revisione dei suoi strumenti di governo del territorio.

2 - L'evoluzione della pianificazione del porto

L'attuale Piano Regolatore Portuale è del 1953, ciò però non significa che da allora non vi siano stati tentativi di nuova pianificazione e progettazione, anche se solo in minima parte realizzati.

Negli anni cinquanta, oltre alla ricostruzione post-bellica, l'unica opera di ampliamento realizzata è stata quella della calata Alto fondale.

Negli anni sessanta, con la stipula dei cosiddetti "Patti di Roma", si interviene nella parte industriale del porto con la realizzazione del Grande Bacino di carenaggio.

Non ha grande fortuna invece il progetto elaborato dalla commissione predisposta nell'aprile del 1965 dalla Camera di Commercio e presieduta dall'Ing. Vian: il piano viene bloccato da pareri negativi incrociati.

L'esigenza di un ampliamento del porto era comunque reale e dopo che il progetto dell'Ing. Vian viene bloccato da pareri negativi, il Genio Civile OO.MM. avvia la redazione nel 1971 del nuovo P.R.P. che assomiglia molto al progetto Vian. Ma anche in questo caso pareri contrastanti portano al ridimensionamento del progetto e ad approvarne uno stralcio per la realizzazione della Darsena Toscana i cui lavori iniziano nel 1976.

Agli inizi del 1980, in relazione alla definizione del nuovo P.R.G. comunale, gli enti locali livornesi e pisani affidano alla soc. Bonifica S.p.A. lo studio per il nuovo P.R.P. Il progetto che ne scaturisce - l'ampliamento a mare verso nord-ovest ne è il cuore - frutto anche del contributo del Genio Civile OO.MM., viene di fatto bloccato da pareri contrari, che optavano per uno sviluppo del porto verso terra, più in sintonia con il nuovo Piano Generale dei Trasporti, anche se tale studio ha influenzato la redazione del Piano Regolatore della città.

La seconda metà degli anni ottanta è anche la fase di avvio, con la costituzione di una società ad hoc per la realizzazione dell'Interporto Toscano A. Vespucci, tuttora in corso.

Una nuova fase si apre con la riforma della legislazione portuale ad opera della L. 84/94 che istituisce le autorità portuali alle quali viene affidata la competenza della pianificazione portuale.

Con l'insediamento dell'Autorità Portuale nel 1995 si avviano a realizzazione una serie di progetti previsti dal P.R.P. vigente, approvati dal Consiglio Superiore dei LL.PP. e finanziati con la L. 413/98 e successive modifiche.

Con la legge 84/94, art. 5, i P.R.P. passano da strumento di programmazione di opere pubbliche ed interventi, a strumento di pianificazione territoriale contenente "l'ambito e l'assetto del porto" riferendosi alla destinazione funzionale delle diverse aree interessate (portuali, produzione industriale, attività cantieristica, infrastrutture stradale e ferroviarie). Il P.R.P. definisce i contenuti qualitativi e dimensionali delle funzioni previste, ed è il riferimento essenziale per la progettazione di interventi da realizzare e per le destinazioni funzionali non strettamente portuali.

3 - Quadro di riferimento ed intese istituzionali

Il Piano Nazionale e il Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica nonché il Master Plan dei porti della Regione Toscana rappresentano i punti di riferimento per la pianificazione portuale di Livorno.

Il Master Plan dei Porti della Regione Toscana, in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale regionale, in particolare assegna quali *obiettivi strategici* al porto di Livorno e alla rete dei porti toscani:

- Un ruolo centrale nell'organizzazione della mobilità delle merci assumendo per questo l'obiettivo strategico dello sviluppo della Piattaforma logistica costiera, quale sistema di infrastrutture puntuali e lineari plurimodali interconnesse internazionalmente via mare e via terra;
- La realizzazione delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo delle Autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico realizzando:
 - a. Una nuova darsena nel porto di Livorno;
 - b. I collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e nodo di Pisa;
 - c. Il potenziamento della direttrice tirrenica con gli interventi di completamento a tipologia autostradale della tratta Rosignano - Civitavecchia e del lotto zero della Variante Aurelia Maroccone - Chioma;
 - d. La realizzazione della navigabilità dello Scolmatore d'Arno.

Il Master Plan stabilisce inoltre quali *indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale*:

- l'adeguamento infrastrutturale del bacino portuale, nonché il miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto;
- l'utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;
- la tutela degli ambiti portuali e delle relative vie di accesso, prevedendo la separazione dei flussi di traffico commerciale, turistico e cittadino e promuovendo l'uso del mezzo ferroviario;
- la valorizzazione e riqualificazione urbanistica del waterfront.

La Provincia di Livorno ha in fase di predisposizione il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento e quindi, per la parte relativa al porto di Livorno, potrà essere definito e armonizzato con il Piano Regolatore Portuale.

L'Amministrazione Comunale di Livorno ha annunciato l'avvio delle procedure per la revisione dei propri strumenti urbanistici con l'obiettivo di rispondere alle esigenze che si manifestano per lo sviluppo a mare del porto e ciò che questo comporta.

La Legge Regionale 1/2005 all'art. 21 comma 4, prevede comunque che per la definizione del Piano Regolatore Portuale di cui all'art. 5 della Legge 84/94 si proceda mediante Accordo di pianificazione a cui partecipano il Comune e la Provincia interessata: ciò permetterà così di definire d'intesa i contenuti di tutti gli strumenti di pianificazione territoriale e del Piano Regolatore Portuale.

L'Autorità Portuale ha affidato l'incarico per la elaborazione del Piano Regolatore Portuale ad un'Associazione temporanea d'impresa composta dalla Soc. Modimar S.r.l., come capofila nel novembre del 2004, dopo una procedura iniziata dal Comitato Portuale nel 2002.

Il lungo commissariamento non ha permesso di procedere alla stesura del P.R.P. con i tempi previsti, infatti il lavoro svolto è solo quello relativo al Quadro conoscitivo: elementi oggettivi naturalmente fondamentali ai fini della stesura della proposta di Piano.

L'Autorità Portuale è impegnata alla realizzazione degli studi ed all'elaborazione degli indirizzi, al fine di definire in modo condiviso i punti programmatici di riferimento per la stesura del P.R.P. relativi al contesto territoriale di area vasta, oltre che alle interrelazioni porto - città

Dalla costituzione delle Autorità portuali, per una concertata programmazione tra porto e città, si sono rese sempre più necessarie intese istituzionali. A tale scopo nel settembre 1997 viene stipulato tra Regione Toscana, Provincia, Comune e Autorità Portuale di Livorno un **Accordo di programma per il porto di Livorno**, ai fini stessi della nuova strumentazione urbanistica del Comune di Livorno.

Con Del. 32 del 3.6.2003, il Comitato Portuale si è impegnato ad aggiornare gli studi di fattibilità relativi alla Stazione Marittima presentati nell'aprile del 2000, per armonizzarli con gli obiettivi urbanistici del P.P. della S.T.U. Porta a Mare, allo scopo ed in stretto rapporto con questo P.P., l'Autorità Portuale ha adottato una Variante al P.R.P. per la realizzazione del porto turistico nel porto Mediceo e nella darsena Nuova.

Il **Protocollo d'intesa** per l'attuazione del *Programma Innovativo in Ambito Urbano per Porti e Stazioni ferroviarie*, sottoscritto presso Il Ministero delle infrastrutture il 5 luglio 2004 tra lo stesso Ministero, il Comune e l'Autorità Portuale di Livorno e le Ferrovie dello Stato, definisce gli obiettivi di progettazione dell'area di interfaccia tra la città e il porto e fornisce risorse finanziarie per lo scopo.

Il **Protocollo di intesa per lo sviluppo dell'area costiera Pisa- Livorno** - iniziative coordinate per l'attuazione dei progetti: valorizzazione turistico ambientale e piattaforma logistico costiera sottoscritto in data 21 luglio 2005 dalla Regione Toscana, Autorità di Bacino Fiume Arno, Provincia di Livorno, Provincia di Pisa, Comune di Collesalveti, Comune di Livorno, Comune di Pisa, Ente Parco Migliarino-San Rossore- Massaciuccoli, Camera di Commercio di Livorno e Camera di Commercio di Pisa.

L'**Accordo per lo sviluppo dell'area costiera Pisa - Livorno** finalizzato a *Iniziative coordinate per l'attuazione dei progetti: valorizzazione turistico - ambientale, piattaforma logistica costiera e difesa idraulica*, sottoscritto l' 11 gennaio 2007 alla Stazione marittima di Livorno, definisce un quadro condiviso di obiettivi - punto di riferimento quindi per la stesura del nuovo P.R.P. - tra i sottoscrittori: Regione Toscana, Autorità di Bacino del fiume Arno, province e comuni dell'area Pisa - Livorno, camere di commercio di Pisa e Livorno, Ente Parco Migliarino-San Rossore e Autorità Portuale di Livorno.

L'**Accordo di programma per lo sviluppo e la trasformazione urbanistica dell'ex Cantiere Navale Orlando di Livorno** e delle aree portuali limitrofe sottoscritto presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, dai Ministeri degli interni, difesa, trasporti, infrastrutture, sviluppo economico, ambiente, beni culturali, agenzia del demanio, Guardia di Finanza, Regione Toscana, Provincia, Comune, Autorità Portuale, Capitaneria di Porto di Livorno, STU Porta a Mare e Soc. Azimut-Benetti S.p.A. il 1 agosto 2007 e finalizzato alla definizione degli impegni reciproci dei contraenti per favorire la trasformazione delle aree urbano-portuali oggetto dell'Accordo.

133

Tutto ciò consente di dar luogo ad un accordo per il P.R.P. del porto di Livorno, ai sensi dell'art. 15 della L.241/90, tra Regione toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno e Autorità portuale, finalizzato alla necessaria intesa che il Comune deve dare per la redazione del P.R.P. ed agli impegni che gli enti firmatari si assumono per i percorsi procedurali di competenza.

A questo fine il Comune di Livorno è impegnato ad avviare la revisione dei propri strumenti di governo del territorio e, contestualmente, ad avviare gli atti necessari per la variante anticipatrice al Piano Strutturale per la definizione del P.R.P.

4 - Indirizzi per il Piano Regolatore Portuale

Lo sviluppo del porto trova la sua ragion d'essere con la sua espansione a mare, assumendo definitivamente quanto il progetto Bonifica S.p.A. degli anni '80 indicava, ritrovando alcuni principi fondamentali nell'attuale PRG della città.

Sono risorse per lo sviluppo del porto quindi le aree a mare ad ovest della Darsena Toscana e il corridoio territoriale e infrastrutturale lungo l'asse della strada di grande comunicazione FI - PI - LI e il canale Scolmatore d'Arno.

Una riorganizzazione delle funzioni, attraverso *rilocalizzazioni* e *razionalizzazioni* degli spazi portuali, dovrà essere prevista dal P.R.P. e portata avanti nei tempi necessari, *realizzando ovunque possibile la terminalizzazione*, a fronte dei nuovi piazzali e banchine realizzate con l'ampliamento del porto, e nello specifico:

- Le opere marittime di grande infrastrutturazione (dighe, canali, bacini, banchine, escavi);
- Le infrastrutture viarie e ferroviarie;
- Le aree portuali e retroportuali destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla logistica;
- Le aree di interesse comune tra città e porto;
- Le aree con i beni culturali da tutelare.

La parte propositiva e progettuale del P.R.P. andrà definita mettendo a confronto i punti di forza e i condizionamenti che il porto di Livorno deve invece correggere od eliminare, per cogliere fino in fondo le opportunità che si presentano per lo sviluppo dei traffici e delle attività economiche connesse.

I punti di forza del porto di Livorno sono:

1. Posizione geografica strategica;
2. Aree retroportuali adibite a interporto e piattaforma distributiva;
3. Collegamenti ferroviari e stradali.

I condizionamenti sono:

1. Fondali insufficienti;
2. Unica imboccatura ed unico canale d'ingresso;
3. Uno sviluppo delle banchine limitato;
4. Interferenza del canale dei Navicelli con la Darsena Toscana;
5. La bonifica delle aree marine inquinate entro la perimetrazione del S.I.N.;
6. Una rete di collegamenti stradali e ferroviari pur buona ma con limiti da superare nei collegamenti tra le varie parti del porto;
7. un miglior sfruttamento della risorsa fondamentale di aree retroportuali sia per la sua destinazione d'uso che per i collegamenti funzionali con il porto;
8. L'interfaccia città - porto con il suo assetto insediativo urbano ed una viabilità promiscua di traffici urbani, del porto passeggeri e del porto commerciale.

Il P.R.P. dovrà definire il suo ambito evidenziando che occorrerà una necessaria articolazione, in due sub-ambiti quello **del porto operativo e del porto città**.

a. Sotto ambito Porto operativo

- La Piattaforma Europa: consistente nella nuova espansione a mare del porto nello specchio acqueo ad ovest della Darsena Toscana. La nuova grande opera infrastrutturale dovrà essere compatibile con la vasca di contenimento dei fanghi di escavo in fase di completamento e della nuova vasca in fase di progettazione. A protezione delle nuove banchine e dello specchio acqueo sarà necessaria una nuova diga foranea, dotando il porto di un nuova imboccatura a nord e nuovo canale di navigazione, differenziandone i traffici. La configurazione finale dell'opera deve essere raggiunta attraverso fasi intermedie che abbiano carattere funzionale; l'assetto della diga foranea di protezione dovrà essere raccordato con gli interventi in corso di progettazione per lo Scolmatore d'Arno in attuazione del relativo Accordo di Programma, valutando e minimizzando gli effetti sulle risorse territoriali e ambientali
- La presenza dell'attività cantieristica sia quella rinnovata nella produzione con l'attività di Azimut Benetti, che quella tradizionale delle RR.NN sono considerate punti di forza dell'attività stessa del porto e, come tali, sono state salvaguardate dal vigente strumento urbanistico che ne ha consentito il loro mantenimento, anche di fronte al Piano Particolareggiato della STU Porta a Mare. Le RR.NN. devono trovare un loro assetto programmato definitivo, a partire dalle loro strutture di servizio ed il loro utilizzo. In particolare per quanto riguarda il bacino grande in muratura si è ritenuto necessario elaborare uno studio di fattibilità per valutare modi, tempi e costi di

un suo utilizzo, compatibile con la realizzazione del progetto della S.T.U. Porta a Mare, così come definito nell'accordo firmato alla Presidenza del Consiglio. Le conclusioni dello studio di compatibilità ambientale sul bacino Grande, indirizzeranno anche le scelte definitive sulla modalità di esercizio del bacino galleggiante.

- Definizione del nuovo assetto dell'integrazione tra canale Scolmatore d'Arno e canale dei Navicelli con il porto, prevenendo i problemi d'interramento;
- La razionalizzazione e il potenziamento delle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie dovrà consistere essenzialmente nel collegare le aree interne del porto e le nuove aree di espansione portuale con la rete nazionale ed europea. In particolare si ritiene necessario ed indispensabile raggiungere i seguenti obiettivi e realizzare le relative opere:
 - Realizzazione del collegamento ferroviario diretto della Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, con relativa elettrificazione, utile anche in previsione della realizzazione della Piattaforma Europa ad ovest della Darsena Toscana, una tale opera appare strategicamente fondamentale per cogliere l'opportunità dell'operatività della linea ad alta capacità Firenze-Bologna operativa dal 2008/2009;
 - Collegamento della Darsena Toscana con l'Interporto Toscano A. Vespucci con un'opera di scavalco della linea Tirrenica, con suo proseguimento sino al collegamento con la linea Pisa-Collesalveti-Vada e quindi con la linea Firenze-Pisa in direzione Firenze, integrando così le aree a vocazione logistica del territorio;
 - Completamento del Lotto 0 della Variante Aurelia, come ingresso a sud per il porto, che consenta al traffico merci di non attraversare la città;
 - Separazione dei flussi di traffico passeggeri e merci, in entrata ed in uscita dal porto, e cittadini con l'organizzazione di una viabilità dedicata ristrutturando la viabilità esistente, sia interna al porto che nelle aree di interfaccia porto-città.

b. Sotto ambito Porto città

- Il Piano Regolatore Portuale deve ridefinire l'assetto complessivo delle aree di interfaccia, recuperando efficienza alle funzioni portuali qui ancora presenti e compatibili, integrandole con quelle della città e liberando le aree urbane, dalla Dogana d'Acqua ai quartieri nord, dalle interferenze con le attività portuali;

-
- Le aree urbane che vanno dalla Dogana d'Acqua, alla Stazione S. Marco sino ai quartieri nord hanno subito la promiscuità dei traffici e delle attività portuali con le normali funzioni urbane, vivendo i disagi del loro impatto ambientale.
 - Il Piano Regolatore Portuale, per la sua parte, e la pianificazione urbanistica comunale devono individuare soluzioni per eliminare tale promiscuità:
 - innanzitutto separando i flussi di traffico turistico, commerciale e cittadino, razionalizzando la rete viaria e ripristinando il collegamento ferroviario tra la Stazione Marittima e la Stazione centrale ferroviaria;
 - in secondo luogo riqualificando urbanisticamente le aree della Dogana d'Acqua, della Stazione S. Marco e dei quartieri nord creando anche dei veri e propri "cuscinetti" urbani tra le aree portuali-retroportuali e la città.
 - Il Protocollo d'intesa per il Programma innovativo in ambito urbano per i porti e le stazioni fornisce il quadro di riferimento programmatico e metodologico e le risorse finanziarie per le attività di progettazione.
 - La nuova progettazione, con l'obiettivo di riqualificazione e razionalizzazione del waterfront storico, dovrà tenere conto del nuovo contesto rappresentato dal progetto della S.T.U. Porta a Mare, del porto turistico in fase di valutazione di impatto ambientale, valorizzare il circuito delle fortezze medicee e dei fossi della città fortificata. Dovrà in particolare trovare soluzioni urbanistiche e ambientali adeguate per integrare funzioni cittadine, funzioni del porto commerciale e funzioni del porto passeggeri per accogliere il crescente traffico passeggeri, in coerenza con le normative relative alla sicurezza in ambito portuale.

E' bene evidenziare che, per quanto di competenza dell'Amministrazione Comunale, gli interventi sopra detti sono già previsti dal vigente PRG, anche se si renderà necessaria una loro verifica nell'ambito della redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Il Presidente invita i Componenti del C.C. a procedere alla votazione – palese – del documento relativo all'oggetto.

La votazione offre il seguente risultato:

Componenti assegnati n. 41

Componenti presenti “ 29 (Altini, Amadio, Aquilini, Argentieri, Bartalucci, Becagli, Bottino, Cantù, Capuozzo, Cecchi, Chelli, Cini, Cosimi, D'Apice, Dehecchi, Fornaciari, Gazzarri, Mainardi, Mancusi, Pini, Raghianti, Ritorni, Solimano, Tamburini, Trotta, Uccelli, Vittori, Volpi Gabriele e Volpi Rosalba)

Componenti votanti n. 22

Voti favorevoli “ 17 (Altini, Aquilini, Bartalucci, Becagli, Cantù, Cecchi, Cini, Cosimi, Dehecchi, Gazzarri, Mainardi, Mancusi, Pini, Raghianti, Ritorni, Solimano e Vittori)

Voti contrari “ 5 (Chelli, Fornaciari, Trotta, Volpi Gabriele, Volpi Rosalba)

Astenuti “ 5 (Amadio, Argentieri, Bottino, Capuozzo e D'Apice)

Non hanno espresso alcuna opzione di voto i consiglieri Tamburini ed Uccelli.

E pertanto, con il risultato di cui sopra – accertato e proclamato dal Presidente con l'assistenza degli scrutatori – il documento relativo all'oggetto è approvato.

Del che si è redatto il presente verbale che, previa lettura e conferma, viene approvato e sottoscritto

La Vice Presidente
f.to BOTTINO

Il Segretario Generale
f.to SALONIA

CERTIFICATO PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione è stata affissa in data odierna all'Albo Pretorio del Comune per rimanervi in pubblicazione per quindici giorni consecutivi.

Livorno, 22/05/2000

Il Resp. Servizio Commessi
(Mauro Marini)

Il Segretario Generale
f.to SALONIA

SI ATTESTA CHE LA PRESENTE DELIBERAZIONE

- E' eseguibile trascorso il decimo giorno dalla sua pubblicazione, senza reclami, all'albo pretorio ai sensi dell'art. 134, comma 3 del D.Lgs 267/2000
- E' eseguibile dal momento della sua adozione ai sensi dell'art. 134, 4° comma D.Lgs 267/2000

Livorno,

Il Segretario Generale
f.to SALONIA

Per copia conforme

Livorno,

IL SEGRETARIO GENERALE

COPIE PER	
ALBO	
ATTI	