

CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

INTERNO

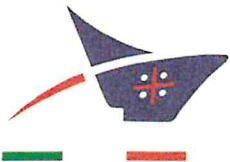
VERBALE DI CONFERENZA DI SERVIZI
(art. 14 della Legge 241/90 come modificata con D.Lgs. 127/2016)

Oggetto:

- *Riedizione autorizzazione paesaggistica del compendio del Porto Canale di Cagliari ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. ed approvazione opere di mitigazione/compensazione.*

Premesso che:

- la Soprintendenza B.A.A.A. ha autorizzato, sotto il profilo paesaggistico, in data 16/02/1981 (prott. nn. 1460 e 1461) il progetto esecutivo del Porto Canale;
- sul sito oggetto dei lavori di realizzazione delle opere esiste un vincolo di cui al D.M. 01/03/1967, a protezione della spiaggia di La Plaja, che costituisce un esteso belvedere dal quale si gode la vista di un ampio specchio di mare fra i promontori di Pula e della Sella del Diavolo, nonché, verso terra, di un quadro panoramico limitato dai monti di Pula;
- il TAR Sardegna con sentenza n.1093/1992 ha annullato le succitate autorizzazioni paesaggistiche, ritenendo che *“l'amministrazione avrebbe dovuto procedere ad una riduzione del vincolo, come previsto dall'art.14 del regolamento di attuazione alla legge n.1497/1939, o quanto meno avrebbe dovuto adeguatamente motivare in ordine alla compatibilità dell'opera con il “tipo” di vincolo imposto proprio in relazione all'entità della trasformazione della zona che si andava a realizzare”*;
- con Ordinanza n.243 del 25/02/1994 il Consiglio di Stato ha sospeso la suddetta sentenza, nelle more del proprio pronunciamento;
- i lavori di cui trattasi, per effetto della predetta Ordinanza, sono stati *“legittimamente eseguiti in forza di un espresso provvedimento che ha continuato a produrre i suoi effetti”*;
- il Consiglio di Stato con sentenza n.22/2000 ha confermato l'annullamento dell'autorizzazione paesaggistica, ritenendola illegittima per i motivi dedotti dal TAR Sardegna;
- la Direzione Marittima, con nota del 22/06/2017 (prot. n.7030/17), trasmessa all'Avvocatura Distrettuale dello Stato e, per conoscenza, all'AdSP, ha evidenziato che *“allo stato attuale, non risulta che la Soprintendenza abbia adottato i provvedimenti conseguenti alle statuizioni”* di cui alle succitate sentenze ed ha chiesto di voler rilasciare il proprio parere *“in ordine all'iter più spedito per la soluzione problematica, scongiurando nel contempo ulteriori ritardi nella realizzazione degli interventi infrastrutturali già finanziati”*;
- l'AdSP è venuta a conoscenza dei predetti fatti solamente con la predetta nota, non essendo ancora costituita all'epoca dei fatti e, pertanto, non essendo mai stata parte del giudizio amministrativo;



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

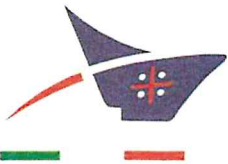
- l'Avvocatura Distrettuale dello Stato, con nota del 11/07/2017 (prot. n.7762/17), ha valutato *“la fattibilità dell'intervento ora per allora stante l'eccezionalità della fattispecie”* e che *“nella fase di rinnovazione dei procedimenti devono essere osservate le norme sul procedimento e sulla competenza vigenti al momento dell'adozione dei nuovi atti (articolo 146 del D.Lgs 42/2004), con la conseguenza che, ferme restando le fasi procedurali già svolte, l'amministrazione deve adottare gli atti di autorizzazione paesaggistica previa acquisizione del parere vincolante della Soprintendenza, che dovrà essere rilasciato, anche con eventuali prescrizioni, nel rispetto dei termini procedurali previsti dalla legge”*;
- la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del MIBACT, con nota del 01/12/2017 (ns prot. n.13332/17 del 04/12/2017), ha trasmesso il parere dell'Ufficio Legislativo del MIBACT n.35053 del 27/11/2017, che, sulla base del pronunciamento del Consiglio di Stato in analogia fattispecie, ha condiviso l'avviso dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato in merito alla riedizione dell'autorizzazione annullata;
- con la succitata nota la Direzione Generale del MIBACT ha, inoltre, rappresentato che la *“riedizione della procedura volta al rilascio della prescritta autorizzazione paesaggistica alla stregua del diritto oggi vigente – rinvenibile in quello definito dall'articolo 146 del D.Lgs 42/2004 (...) dovrà essere prodotta dal soggetto titolato ed interessato”*;
- l'AdSP, fra le cui competenze è ricompresa l'amministrazione del demanio marittimo incluso nella propria circoscrizione in cui ricade anche l'intero compendio del Porto Canale, ha prodotto, quale soggetto interessato unitamente al CACIP alla riedizione dell'autorizzazione annullata, la relazione paesaggistica necessaria per attivare la procedura ex art.146 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., al fine di poter continuare ad utilizzare le opere marittime già realizzate e proseguire con le ulteriori infrastrutturazioni, regolarmente pianificate ed approvate;
- l'AdSP, con nota del 13/11/2018 (prot. n.21059), ha trasmesso al Servizio Tutela del Paesaggio della Regione Sardegna la relazione paesaggistica di cui sopra ed i relativi allegati;
- il Servizio Tutela del Paesaggio, con nota del 18/02/2019 (prot. n.6374/TP/CA-CI), ha chiesto integrazioni alla documentazione di cui sopra e, *“tenuto conto della particolare complessità e rilevanza strategica dell'intervento e che la previsione delle importanti opere compensative implica la contestuale approvazione delle stesse, ravvisata la necessità di acquisire preliminarmente tutti i pareri, autorizzazioni e/o nulla osta da parte dei vari soggetti competenti”* ha, inoltre, chiesto all'AdSP di valutare *“l'opportunità di ricorrere al modulo procedimentale della Conferenza di Servizi in forma simultanea e modalità sincrona prevista dall'art.14 e seguenti della L.241/90”* (modalità procedimentale peraltro già utilizzata per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica e/o dell'accertamento di compatibilità ambientale di diversi progetti dell'Ente);
- l'approvazione delle opere di mitigazione/compensazione, previste nella relazione paesaggistica, necessita anche del parere favorevole delle Amministrazioni competenti per la tutela dei diritti domenicali dei siti su cui la medesime insistono, nonché competenti per le attribuzioni del Codice della



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

Navigazione in materia di sicurezza e di pubblico uso del mare e, pertanto, si rende necessario coinvolgerle mediante il modulo procedimentale della conferenza dei servizi;

- per quanto sopra, l'AdSP, con nota del 01/04/2019 (prot. n.6678), ha indetto, ai sensi dell'art.14 e segg. della Legge 241/90 e ss.mm.ii., la conferenza di servizi decisoria per l'ottenimento dell'autorizzazione ex all'art.146 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. sul progetto di costruzione del compendio portuale del Porto Canale, nonché per l'approvazione delle opere di mitigazione/compensazione, da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona ex art.14-ter della legge 241/90, in data 08/05/2019 alle ore 10.30 presso la sala riunioni dell'AdSP al primo piano del Molo Ichnusa;
- il Servizio Tutela del Paesaggio della RAS, con nota del 17/04/2019 (prot. n.14602), ha chiesto il differimento della stessa a causa di inderogabili e precedenti impegni assunti;
- l'AdSP, con nota del 18/04/2019 (prot. n.8168), ha posticipato la conferenza dei servizi al 09/05/2019;
- la Soprintendenza, con nota del 29/04/2019 (prot. n.7792), ha chiesto il differimento della stessa;
- l'AdSP, con nota del 30/04/2019 (prot. n.8624), ha posticipato la conferenza dei servizi al 10/05/2019;
- la Soprintendenza, con nota del 02/05/2019 (prot. n.8018), ha, inoltre, evidenziato che, qualora dovesse emergere la necessità di ulteriori pareri da parte di altre Amministrazioni dello Stato, l'art.14ter comma 4 della Legge 241/90 prescrive la presenza di *"un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente in modo univoco e vincolante la posizione di tutte le Amministrazioni"* nominato dal Prefetto che deve, pertanto, essere invitato alla conferenza dei servizi per poter esercitare la succitata prerogativa di legge;
- l'AdSP, pertanto, con nota del 07/05/2019 (prot. n.8946), ha comunicato al Prefetto la data di convocazione della conferenza dei servizi (10/05/2019);
- la Prefettura, con nota del 09/05/2019 (prot. n.9156), stante *"i ridotti margini temporali"*, nonché *"la evidenziata particolare complessità e rilevanza strategica dell'intervento e la previsione di importanti opere compensative"* ha chiesto di posticipare la data della conferenza dei servizi;
- l'AdSP, con nota del 09/05/2019 (prot. n.9181), ha posticipato la conferenza dei servizi al 27/05/2019;
- l'AdSP, con nota del 16/05/2019 (prot. n.9638), ha trasmesso ulteriore documentazione sugli interventi di mitigazione e compensazione, già previsti nella relazione paesaggistica e richiesti dal Servizio Tutela del Paesaggio;
- la conferenza di servizi è indetta dall'amministrazione precedente quando la conclusione positiva del procedimento sia subordinata all'acquisizione di più pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, resi da diverse amministrazioni ex art. 1, comma 2 della Legge 241/90;
- ciascuna amministrazione partecipa alla conferenza attraverso un unico rappresentante, legittimato dall'organo competente ad esprimere in modo vincolante la volontà dell'amministrazione che rappresenta, su tutte le decisioni di competenza della stessa. Pertanto, le amministrazioni invitate alla conferenza dovranno aver incaricato formalmente, con apposito atto, il proprio rappresentante in seno alla stessa, che dovrà essere dotato di adeguati poteri; tale atto può essere trasmesso al più tardi al



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

momento dell'insediamento della conferenza e, farà parte degli atti ufficiali della medesima. Inoltre, l'amministrazione il cui rappresentante non sia dotato dell'atto di cui sopra, sarà considerata assente;

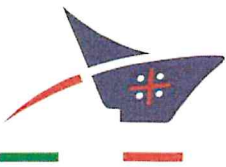
- la conferenza di servizi assume le determinazioni relative all'organizzazione dei propri lavori a maggioranza dei presenti;
- all'esito dei lavori della conferenza l'AdSP, valutate le specifiche risultanze della stessa e tenuto conto delle posizioni prevalenti espresse in quella sede, adatterà la determinazione motivata di conclusione del procedimento, che sostituisce a tutti gli effetti ogni autorizzazione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato di competenza delle amministrazioni partecipanti o comunque invitate a partecipare ma risultate assenti alla predetta conferenza;
- sarà considerato acquisito l'assenso dell'amministrazione il cui rappresentante non abbia espresso definitivamente la volontà dell'amministrazione rappresentata;
- in caso di mancata partecipazione dei soggetti invitati, ovvero di mancata presentazione di osservazioni entro la data di svolgimento della conferenza stessa, i pareri, le autorizzazioni e gli altri provvedimenti dovuti, si intendono positivamente espressi, ferma restando la responsabilità istruttoria dei soggetti invitati alla conferenza;
- in sede di conferenza di servizi possono essere richiesti, per una sola volta, chiarimenti e/o ulteriore documentazione;
- il dissenso di uno o più rappresentanti delle amministrazioni, regolarmente convocate alla conferenza di servizi, a pena di inammissibilità dovrà essere manifestato nella stessa, essere congruamente motivato, non potrà riferirsi a questioni connesse che non costituiscano oggetto della conferenza medesima e dovrà recare le specifiche indicazioni delle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'assenso;

Ciò premesso l'anno **duemiladiciannove** il giorno **27 (ventisette)** del mese di **maggio** alle ore 10:00, presso la sala riunioni del piano primo della Struttura polifunzionale del Molo Ichnusa del Porto di Cagliari, ha luogo la Conferenza di Servizi indetta dall'AdSP per le finalità riportate in premessa.

Sono presenti:

per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna:

- il Presidente Prof. Massimo Deiana;
- il Segretario Generale Avv. Natale Ditel;
- il Dirigente dell'Area Tecnica Ing. Sergio Murgia, in qualità di Responsabile del Procedimento, giusto Ordine di Servizio n.10 del 16/05/2019, e Presidente della Conferenza;
- Ing. Alessandra Mannai – Ufficio Tecnico;
- Dott. Ivan Doglio – Area legale;



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

per la R.A.S. - Servizio tutela del paesaggio e vigilanza province di Cagliari e di Carbonia-Iglesias:

- il Direttore Generale dell'Assessorato dell'Urbanistica Ing. Antonio Sanna;
- il Direttore del Servizio Tutela del paesaggio Ing. Giovanni Spanedda;
- Ing. Pio Sollai – Servizio Tutela;

per il CACIP:

- Dott.ssa Anna Maria Congiu;
- Dott. Nicola Miglior;
- Ing. Vasco Ciuti;
- l'Ing. Giuseppe Frongia, Direttore Tecnico della Soc. IAT Consulenza e Progetti, supporto all'Ufficio Tecnico del CACIP nella predisposizione della relazione paesaggistica.

per le Amministrazioni periferiche dello Stato convocate (Agenzia del Demanio, Direzione Marittima, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche e Soprintendenza):

- il rappresentante unico C.V. (CP) Giuseppe Minotauro, Direttore Marittimo, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Cagliari, nominato dal Prefetto con nota prot. n. 45830/2019/Gab del 24.05.2019;
- C.F. (CP) Carlo Balata;

per il MiBACT – Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Cagliari e le province di Oristano, Medio Campidano, Carbonia-Iglesias e Ogliastra:

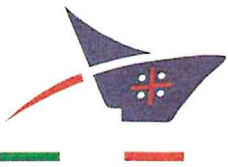
- la Soprintendente Dott.ssa Maura Picciau;
- Ing. Antonella Sanna;
- Arch. Paolo Margaritella.

Il Presidente dell'AdSP - Prof. Deiana interviene per rappresentare che la situazione citata in premessa produce effetti molto gravi e non consente, ormai da due anni, lo sviluppo del Porto di Cagliari secondo gli obiettivi del Piano Regolatore Portuale nonché di tutta la portualità di sistema.

Ciò ha comportato anche la perdita di circa 30 milioni di euro di fondi comunitari concessi dalla Regione Sardegna per la realizzazione di opere di infrastrutturazione negli avamposti del Porto Canale e non consente, inoltre, di prendere impegni per ulteriori finanziamenti oltreché con operatori potenzialmente interessati ad investire nel comparto.

Inoltre, la predetta situazione ha comportato il perdurare della commistione, nel Porto Storico, del traffico commerciale con il traffico crocieristico, con le conseguenti problematiche.

Pertanto, salvaguardando gli interessi di cui sono portatori tutti i soggetti coinvolti, occorre trovare una soluzione della problematica in tempi brevissimi. Sottolinea infine che, in considerazione degli interventi



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

infrastrutturali svolti nel compendio, l'eliminazione/riduzione del vincolo auspicata dal TAR Sardegna nella citata sentenza n. 1093/1992 avrebbe evitato la complessa procedura posta in essere grazie all'intervento dell'Avvocatura dello Stato e degli Enti coinvolti e sottolinea come, per addivenire in maniera più lineare ad una soluzione della complessa vicenda, sarebbe comunque auspicabile un intervento legislativo teso all'abrogazione del DM 01/03/1967 del quale si ritiene siano venuti meno i presupposti fondanti.

Viene data la parola al **Comandante della Capitaneria di porto di Cagliari – C.V. (CP) Minotauro** che, attesa la complessità della vicenda, anche alla luce del complesso iter risalente nel tempo, ritiene di doversi avvalere della collaborazione del C.F. (CP) Carlo Balata che con pregressa corrispondenza è stato incaricato di partecipare alla riunione convocata dalla Prefettura di Cagliari con foglio 19663 del 20.05.2019, oltre che precedentemente preposto, alla conferenza di servizi relativa all'oggetto indetta dall'Autorità di Sistema Portuale.

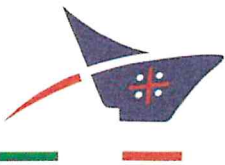
Il **C.F. Balata**, al fine di chiarire i presupposti che hanno orientato la richiesta di supporto legale formulata all'Avvocatura Distrettuale, ritiene opportuno premettere che nell'intento di superare le limitazioni del processo di sviluppo regionale derivanti dalla condizione di insularità, la componente politica isolana, negli anni '60, si fece promotrice innanzi alla Cassa per il Mezzogiorno, di un complesso progetto infrastrutturale volto a migliorare l'efficienza dei trasporti, a creare nuove economie esterne a vantaggio del tessuto industriale della Sardegna centro-meridionale e a rilanciare lo sviluppo industriale sardo interrompendone l'isolamento dalle direttrici del traffico marittimo.

Concluso l'iter procedurale della variante del Piano regolatore portuale (approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 14.7.1972 – all. 1), il C.I.P.E., accogliendo la proposta di iniziativa regionale, il 4.8.1972 deliberava l'approvazione dell'opera denominata "Progetto Speciale n. 1" (all. 2), disciplinata dalla successiva Convenzione Quadro stipulata in data 7.2.1974 (all. 3) tra la Cassa per il Mezzogiorno, la SIACA (Sviluppo Infrastrutture Area Cagliari S.p.A.) e il CASIC (Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Cagliari), avente ad oggetto la progettazione delle varie opere necessarie per assicurarne l'attuazione.

L'opera pubblica, fin dalle prime fasi progettuali, tra i vari interventi, prevedeva la realizzazione dei moli foranei di sopraflutto e sottoflutto, del canale navigabile e delle colmate. Quest'ultime venivano così individuate: "A ridosso della linea di battigia, e cioè della costa, ed ai due lati del canale, è prevista la costruzione, all'interno quindi dell'avamposto, di due grandi piazzali da realizzare mediante colmate" (all. 4 – in particolare, doc. allegato n. 4 pag. 2-3).

Per effetto della Convenzione Esecutiva stipulata tra la CASMEZ, la SIACA e il CASIC, il 23.12.1981 (all. 5) alla SIACA venivano affidate le opere previste nel 1° lotto funzionale del Porto Industriale di Cagliari, Progetti speciali n.:

- 1/16/B (canale e colmate a mare);
- 1/17 (svincolo Pula Scafa San Paolo);
- 1/21 (banchine canale colmate);
- 1/22 (strada San Paolo);
- 1/23 (sistemazione foce Santa Gilla);



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

- 1/25 (strada di circonvallazione portuale),

riuniti in un unico pacchetto progettuale denominato progetto speciale n. 1/30/A.

La relazione generale – ed. marzo 1980 che accompagna i progetti (all. 6), nonché il relativo elaborato planimetrico (all. 7), anch'esso del marzo del 1980, coerentemente ai contenuti dell'allegato 3 citato, non lasciano alcun margine di incertezza circa la reale estensione e consistenza delle opere, in parte ricadenti in sedimi sottoposti al vincolo di bellezza panoramica introdotto con il D.M. 01.03.1967 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della spiaggia della Plaia, in Cagliari".

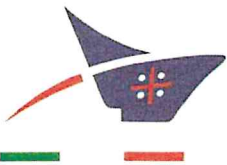
Per le opere che precedono, con foglio n. 1460 acquisito in data 19.02.1981 al protocollo n. 622 del CASIC, la Soprintendenza restituiva a quest'ultimo, con il richiesto visto, la documentazione progettuale con la prescrizione di prevedere studi correntometrici a presidio dell'equilibrio idraulico della laguna (all. 8).

Il predetto parere seguiva quello precedentemente reso con foglio prot. 11099 del 30.07.1970 (all. 9), relativo, si precisa, ad un'opera la cui articolazione sarebbe stata poi modificata per effetto delle varianti introdotte al Piano Regolatore Portuale.

Come già evidenziato con la richiesta di parere avanzata all'Avvocatura Distrettuale dello Stato con il quesito del 22.06.2017, alcuni soggetti privati, cui erano state espropriate le aree necessarie per la realizzazione dell'opera pubblica, hanno impugnato i provvedimenti ablativi innanzi al TAR Sardegna che con sentenza n. 1083/1992 del 12.05.1992 (all. 10) ha ritenuto l'atto della Soprintendenza non adeguatamente motivato circa l'avvenuta ponderazione degli interessi in gioco: *"può certamente sostenersi che l'autorità amministrativa preposta alla tutela di quell'interesse pubblico (paesistico), nell'esercizio dei suoi poteri discrezionali, può ritenere quel valore non più tutelabile o perché ha perso quelle caratteristiche (d'insieme o individue) che ne imponevano l'utilizzo con determinate cautele e/o condizioni, o perché sono sopravvenuti altri interessi pubblici rilevanti se non preminenti, realizzabili solo attraverso il sacrificio di quel bene. In tale evenienza, che probabilmente nel caso di specie si è verificata, doveva essere esercitato una sorta di potere di disconoscimento del notevole interesse pubblico del bene, con la conseguente eliminazione o riduzione della peculiare e specifica protezione dello stesso accordata dall'ordinamento. ... Ma anche a voler ritenere che l'amministrazione potesse prescindere dalla adozione di un provvedimento di riduzione od eliminazione del suddetto vincolo ravvisando ancora nel tratto di costa pur radicalmente trasformato la caratteristica di belvedere, avrebbe dovuto adeguatamente motivare sulla base di un'approfondita istruttoria, in ordine all'intervenuta valutazione della compatibilità delle trasformazioni da apportare allo stato dei luoghi con il preesistente vincolo"*.

In previsione dell'impugnazione di detta pronuncia, in data 12.10.1993 (all. 11) il CACIP richiedeva alla Soprintendenza *"un'approfondita verifica che descriva e rappresenti le opere progettuali ormai interamente realizzate, la localizzazione delle stesse anche in rapporto alle aree dei ricorrenti, l'inserimento delle opere nello scenario del paesaggio e la compatibilità con quest'ultimo, anche alla luce delle opere di ripristino ambientale realizzate"*.

In riscontro, con nota 9572 del 29.10.1993 (all. 12), l'interpellata Soprintendenza, effettuata un'approfondita verifica a mezzo sopralluogo sull'opera realizzata, affermava, conclusivamente, che *"il progetto delle opere*



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

del porto industriale di Cagliari ha prestato la massima attenzione agli aspetti paesaggistici e a quelli ambientali”.

Le statuizioni del TAR Sardegna, seppur sospese con l’Ordinanza 243 del 25.02.1994, venivano confermate dal Consiglio con la sentenza 22/2000 (all. 13), intervenuta allorquando l’infrastruttura era stata oramai ultimata.

Si osserva, altresì, che con deliberazione 32/78 del 15.09.2010, la Giunta Regionale all’esito di un complesso iter amministrativo finalizzato al rilascio del parere su PRP e VAS ed in cui sembrerebbe essere stata assicurata ogni garanzia partecipativa alle competenti Soprintendenze (Belle Arti e Archeologia), approvava un nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari, comprendente anche l’intero corpo delle lavorazioni oggetto delle censure che precedono (all.ti 14).

Ricostruito succintamente l’iter amministrativo che ha condotto allo strumento di pianificazione portuale oggi esistente, si evidenzia che al fine di dirimere le questioni sorte a seguito di una diversa valutazione della portata delle sentenze che sommamente emergevano agli atti, la Direzione Marittima di Cagliari, condividendo l’iniziativa con tutte le Amministrazioni Pubbliche coinvolte nella vertenza, in data 22.06.2017 avanzava uno specifico quesito all’Avvocatura Distrettuale dello Stato (all. 15) attesa la complessità della problematica e la rilevanza degli interessi pubblici ad essa correlati, succintamente delineati nella richiesta di parere.

L’Organo Legale, riscontrando prontamente la richiesta di supporto a favore dell’intero spettro delle Amministrazioni Pubbliche coinvolte, in data 11.07.2017 rendeva il parere richiesto delineando la possibilità di risolvere il quesito *“nel senso di affermare la fattibilità dell’intervento ora per allora stante l’eccezionalità della fattispecie”* (all. 16 – pag. 18).

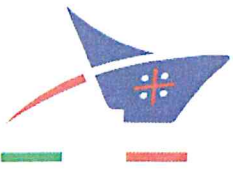
Si ritiene altresì opportuno, al fine di fornire il più ampio quadro conoscitivo, riprendere per sommi capi, anche la corrispondenza originata successivamente all’autorevole parere reso dall’Avvocatura.

Con distinte note n. 20455 e 20459 del 13.07.2017 (all. 17 e 18), la Direzione Generale Archeologia Belle arti e Paesaggio – Servizio V, affermava di non essere in possesso dei pareri espressi dall’Ex competente soprintendenza di Cagliari negli anni ’70 e ’81 e, pertanto, di non comprendere gli ambiti territoriali a cui i succitati pareri facevano riferimento.

Con ulteriore nota n. 21044 del 19.7.2017 (all. 19), per le motivazioni che precedono, la stessa Direzione Generale riteneva di dover arrestare *sine die* – come per i progetti cui sono riferiti gli allegati 18 (terminal ro-ro porto canale) e 19 (prolungamento banchinamento porto canale) - il procedimento teso al rilascio del parere sull’impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL nel Porto Canale proposta da privato.

In ragione della rilevanza strategica degli interventi, la Capitaneria, al fine di sciogliere le riserve avanzate dalla Direzione Generale, con nota n. 31410 del 31.07.2017 (all. 20) trametteva al Superiore Dicastero copia dei provvedimenti autorizzativi citati, nonché gli elaborati cui gli stessi erano riferiti.

Con l’ulteriore nota 24151 del 25.08.2017 (all. 21), la citata Direzione Generale, osservava sia che l’area in cui il Consorzio avrebbe dovuto realizzare l’opera era esterna a quella soggetta alla tutela paesaggistica di



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

cui al DM del 1967, sia che mancavano titoli legittimanti la detenzione dei sedimi in cui doveva sorgere l'importante opera pubblica.

In riscontro, la Capitaneria, con nota n. 35817 del 31.08.2017 (all. 22), nel chiarire che le colmate erano ricomprese nella succitata opera pubblica, giacché contemplate nella documentazione progettuale (tavole e relazioni) trasmessa anche alla Soprintendenza, assicurava la trasmissione della documentazione amministrativa comprovante la legittima detenzione dei sedimi demaniali da parte del Consorzio.

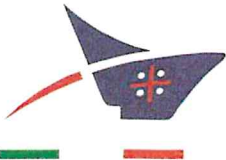
Alla luce della corrispondenza che precede, con foglio prot. n. 33820 del 1.12.2017 (all.23) il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo nel trasmettere il parere del proprio Ufficio Legislativo, comunicava di essere in attesa di ricevere la comunicazione di avvio del procedimento teso alla riedizione della procedura finalizzata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.

L'Autorità di Sistema Portuale, aderendo alle superiori determinazioni, al fine di attivare la procedura ex art. 146 D.Lgs 42/2004, ha pertanto predisposto e inoltrato la relazione paesaggistica al Servizio tutela del paesaggio della Regione che, in riscontro, con nota 6374 del 18.02.2019 (all. 24), ha sospeso l'istruttoria ravvisando la necessità di un'integrazione delle opere di mitigazione e ha, inoltre, chiesto all'AdSP di valutare l'opportunità di ricorrere al modulo procedimentale della Conferenza di Servizi in forma simultanea e modalità sincrona prevista dall'art.14 e seguenti della L.241/90, attesa l'estrema rilevanza e complessità delle questioni trattate – opere originarie e opere complementari e di mitigazione/compensazione che richiedono l'acquisizione di pareri, concerti e nullaosta comunque denominati di diverse amministrazioni.

Con nota 6678 in data 1.4.2019 (all. 25) l'Autorità di Sistema Portuale ha convocato la conferenza di servizi ex art. 14-ter della Legge 241/90, previa implementazione delle misure di mitigazione richieste dalla Regione. La predetta Autorità di Sistema e, in linea con le osservazioni della Soprintendenza, ha poi richiesto al Sig. Prefetto la nomina del rappresentante unico delle Amministrazioni periferiche dello Stato (all. 26)

A seguito dell'incontro convocato dalla Prefettura (all. 27) per il 24.05.2019, il Sig. Prefetto, dopo avere acquisito agli atti le posizioni delle Amministrazioni Periferiche dello Stato, ivi incluse quelle depositate dalla Capitaneria e dall'Agenzia del Demanio (all. 28 e 29), con Determinazione n. 45830 di pari data, ha nominato il Comandante della Capitaneria quale rappresentante unico delle succitate Amministrazioni e, a tal fine, ha trasmesso il verbale della riunione con acclusa la nota che la rappresentante della Soprintendenza si era riservata di trasmettere (all. 30).

Il C.F. Balata, a conclusione dell'intervento precisa che, in quel contesto, è stata depositata una propria nota in cui sono riassunte le criticità che consigliano, se non impongono, l'avvio degli interventi infrastrutturali pianificati nel porto canale, con particolare riferimento al terminal ro-ro sulla colmata ovest. Infatti è noto che il porto storico di Cagliari soffre di evidenti limitazioni in termini di punti di accosto delle navi, oltre che di una drammatica carenza di aree a terra indispensabili per il corretto svolgimento delle attività portuali, nonostante a partire dal 2014, con il completamento di alcuni interventi nella sponda ovest del bacino di evoluzione del porto canale, sia stato possibile dirottare all'interno dello scalo industriale gli accosti e le attrezzature di movimentazione dei carichi delle unità adibite al trasporto di merci alla rinfusa.



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

Le croniche limitazioni del porto storico impongono ancora oggi sia un'indesiderata commistione della movimentazione di merci su semirimorchi con le operazioni di imbarco passeggeri muniti o meno di auto al seguito, sia l'accosto di navi da crociera su banchine sature di semirimorchi.

Non scevro da criticità è il comparto della nautica da diporto, le cui attività manutentive nel porto storico presuppongono l'alaggio e il varo delle unità da diporto in prossimità delle strade aperte al pubblico transito e la loro messa a secco in aree che, più o meno limitrofe al molo, implicano comunque l'attraversamento della pubblica via con i mezzi pesanti con carichi sospesi.

E' peraltro intuitivo che, essendo impraticabile l'attivazione di un terminal movimentazione merci alla rinfusa e/o containerizzate nel porto storico di Cagliari, in adiacenza alla via Roma connotata da elevata percorrenza e da particolare pregio, la conclusione in senso negativo dei lavori della conferenza comporterebbe, ameno di non salvaguardare ciò che già esiste nel porto canale, la fine del trasporto merci rinfuse solide e su container, con immani danni per l'economia regionale oltre che la perdita sia dell'indotto costituito da imprese portuali, terminalisti e servizi tecnico-nautici, sia delle infrastrutture che oggi accolgono, pressoché integralmente i Corpi di Polizia che operano in mare.

Le problematiche che precedono, in disparte le implicazioni di natura erariale correlate allo stralcio degli incameramenti dell'opera portuale (procedimenti ex. artt. 32 e 49 c.n. incardinati presso il Compartimento Marittimo) e sempre che siano eventualmente disponibili somme per l'integrale ripristino dello stato dei luoghi, questioni su cui sembra potersi seriamente dubitare, hanno pertanto imposto l'espressione di un parere favorevole in ordine al rilascio dell'autorizzazione oggetto della conferenza.

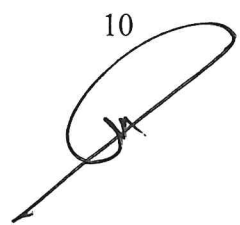
Il Responsabile del Procedimento – Ing. Murgia espone le vicende che hanno determinato la necessità di "riedizione" dell'autorizzazione paesaggistica, richiamando gli atti menzionati in premessa e, in particolare, la nota dell'Avvocatura e dell'Ufficio Legislativo del MIBAC che hanno indicato la procedura da adottare a tal fine.

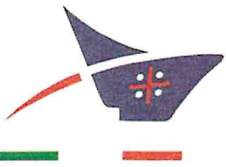
Evidenzia inoltre, che il Servizio Tutela del Paesaggio con nota del 18.02.2019 (prot. N. 6374/TP/CA-CI) ha chiesto che venissero individuate e definite le misure di mitigazione al fine di ripristinare, per quanto possibile, se non materialmente, la porzione di belvedere compromessa e le medesime visuali. Detti interventi, come richiesto dal succitato servizio dovranno essere integrati e messi a sistema con le azioni di compensazione già individuati con i progetti di infrastrutturazione.

L'Ing. Murgia procede, pertanto, a illustrare le nuove opere di mitigazione/compensazione, nonché quelle già previste dal DM 102 del 03.06.2015 (Decreto di compatibilità ambientale dell'intervento di realizzazione delle opere a mare del distretto della cantieristica), di seguito indicate:

- *parco della chiesa di S. Eufisio presso l'avamporto est;*
- *percorso ciclo-pedonale del tratto viario che collega il villaggio dei pescatori e la chiesa di S. Eufisio;*
- *sistemazione a verde e percorsi pubblici di accesso della sottozona H3 del P.R.P. nell'avamporto est (destinata ad "attività ricettive e professionali di servizio per la nautica");*

[Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin]





CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

- *percorso ciclo-pedonale nella diga foranea di levante;*
- *verde attrezzato della sottozona G6 del P.R.P.*
- *fascia di mitigazione nella zona ovest del Porto Canale;*
- *percorso pedonale nella diga foranea dell'avamposto ovest.*

Esse costituiscono un sistema infrastrutturale finalizzato alla fruizione della cittadina e turistica della zona, al fine di ripristinare, per quanto possibile, i valori tutelati dal Dm del 1967.

Dette opere sono già state previste in parte durante la procedura di VIA, conclusa nel 2015, dell'intervento di realizzazione delle opere a mare del distretto della cantieristica ed in parte richieste e concordate con il Servizio tutela del paesaggio.

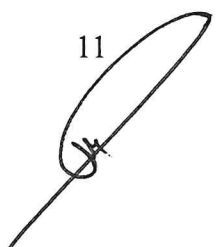
La riqualificazione paesaggistica del litorale di La Playa ricade, per gran parte, in aree private e, pertanto, i qualsiasi intervento non potrà prescindere anche dalla condivisione delle iniziative e degli obiettivi con i titolari dei sedimi interessati.

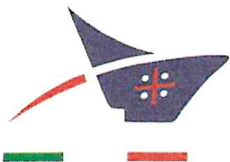
Alcuni degli interventi necessitano di una modifica al P.R.P. vigente che dovrà essere approvata prima della realizzazione dei medesimi.

Rappresenta, inoltre, che per alcuni di essi, e in particolare per la passeggiata esterna alla diga foranea di ponente, sarà necessario fare delle valutazioni specifiche (con la predisposizione di uno studio meteo marino) in modo che sia progettabile un intervento compatibile con l'esigenza di salvaguardare la pubblica incolumità.

Informa, infine, sulla tempistica prevista per la realizzazione delle succitate opere, rappresentando che per alcune di esse i tempi sono imposti dal succitato DM 102/2015:

- *parco della chiesa di S. Efisio presso l'avamposto est: i lavori saranno avviati contemporaneamente a quelli delle opere a mare del distretto della cantieristica, come prescritto al punto B.7 del Decreto di compatibilità ambientale (DM n.102 del 03/06/2015);*
- *percorso ciclo-pedonale del tratto viario che collega il villaggio dei pescatori e la chiesa di S. Efisio: l'intervento sarà realizzato entro il termine previsto per la conclusione dei lavori delle opere a mare del distretto della cantieristica;*
- *sistemazione a verde e percorsi pubblici di accesso della sottozona H3 del P.R.P. nell'avamposto est (destinata ad "attività ricettive e professionali di servizio per la nautica"): il progetto esecutivo sarà redatto entro il termine previsto per la realizzazione delle opere a mare del distretto della cantieristica (come prescritto al punto B.6 del Decreto di compatibilità ambientale - DM n.102 del 03/06/2015) ed i lavori saranno avviati entro tre anni dal termine previsto per la realizzazione delle opere a mare del distretto della cantieristica (come prescritto al punto B.8 del Decreto di compatibilità ambientale - DM n.102 del 03/06/2015);*





CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

- *percorso ciclo-pedonale nella diga foranea di levante*: l'intervento sarà realizzato unitamente alla sistemazione a verde della zona H3, trattandosi di progetti che insistono su aree adiacenti; l'AdSP proporrà, unitamente al progetto, l'ATF per l'adeguamento del P.R.P.;
- *verde attrezzato della sottozona G6 del P.R.P.*: qualora l'intervento non venga compreso in quello di realizzazione dell'impianto GNL della Soc. ISGAS, verrà realizzato con la stessa impiantistica delle opere a verde della zona H3;
- *fascia di mitigazione nella zona ovest del Porto Canale*: l'AdSP si impegna a presentare al Comitato di Gestione la modifica al P.R.P. prima dell'approvazione del progetto definitivo del Terminal Ro-Ro;
- *percorso pedonale nella diga foranea dell'avamposto ovest*: l'AdSP si impegna a realizzare l'opera entro i termini stabiliti per la realizzazione del Terminal Ro-Ro;
- *riqualificazione Villa Marongiu (nel tratto ovest del litorale La Playa)*: l'immobile insiste su aree CACIP; che dovrà esprimersi al riguardo.

Tutto ciò premesso, il **Responsabile del Procedimento – Ing. Murgia** invita i convenuti a voler esprimere i rispettivi pareri in relazione a quanto esposto.

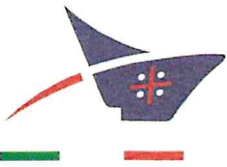
Il CACIP – Dott.ssa Congiu esprime parere favorevole, significando che i progetti sopra illustrati e ricadenti nelle aree di propria competenza andranno valutati nel dettaglio, anche tenuto conto delle iniziative assunte innanzi al Giudice Penale per rientrare in possesso dell'immobile Villa Marongiu occupato abusivamente e della necessità di reperimento dei relativi fondi.

In particolare, per ciò che riguarda Villa Marongiu il Consorzio ha già in passato proposto al Ministero dello Sviluppo Economico, all'interno del Patto di Sviluppo della Sardegna Meridionale, un progetto di recupero di valorizzazione di tutta l'area, che parte dal molo e arriva fino alla quattro corsie, sostanzialmente in accordo anche con i privati, che prevede percorsi ciclabili, rinaturalizzazione, nonché il recupero della Villa Marongiu stessa per fini educativo - ambientali, perché si vorrebbe realizzare un centro per la diffusione degli sport del mare, punti di osservazione, acquari. Si tratta di un progetto abbastanza interessante, che ha un valore economico complessivo, compreso anche l'eventuale recupero e la bonifica in quanto l'area è in condizioni di degrado totale, che si aggira intorno ai 10 milioni di euro.

Se il progetto verrà finanziato verrà portato avanti, se invece il Ministero non dovesse concedere il finanziamento, sarà necessario trovare altre soluzioni quali il project financing.

Pertanto, il Consorzio garantisce la massima disponibilità, compatibilmente con quella che è la finalità di un Ente industriale, alla realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione di cui sopra, anche attraverso il coinvolgimento di altre amministrazioni interessate.

Il Direttore Generale dell'Urbanistica R.A.S. – Servizio tutela del paesaggio e vigilanza province di Cagliari e di Carbonia-Iglesias – Ing. Sanna fa presente che la partecipazione della Regione in questi ultimi due anni e mezzo si è svolta con un serrato confronto con i diversi soggetti coinvolti, secondo le



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

indicazioni fornite anche dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato e dalla citata nota dell'Ufficio legislativo del MiBAC, trasmessa dalla Direzione generale del MiBAC, per risolvere la problematica.

In quest'attività congiunta è stato sviluppato, attraverso diverse riunioni e incontri, il confronto con Avvocatura distrettuale, Soprintendenza, l'AdSP e CACIP per cercare di ricondurre un problema veramente complesso ad una condizione di gestibilità procedurale nel rispetto delle funzioni e competenze dei diversi soggetti e di individuare gli interventi di compensazione e di mitigazione sopra illustrati che, come riferirà anche l'Ing. Spanedda, Direttore del Servizio Tutela del Paesaggio, costituiscono una condizione indispensabile per poter esprimere un parere positivo sull'intero intervento.

Il Direttore del Servizio Tutela del Paesaggio – Ing. Spanedda significa che non è irrilevante ricordare che è intervenuta nel 1974 una precedente autorizzazione paesaggistica rilasciata dalla Sovrintendenza, che ha dato origine a una consistente trasformazione dello stato dei luoghi e, quindi, ad un'importante obliterazione dei valori che il vincolo stesso intendeva tutelare che, si evidenzia, è un vincolo di tutela delle vedute, soprattutto sulla zona che si estende dalla Sella del Diavolo sino ai monti di Pula.

Detta autorizzazione, mai annullata e quindi pienamente vigente, ha consentito la realizzazione delle dighe foranee che nel 1977 erano state ultimate.

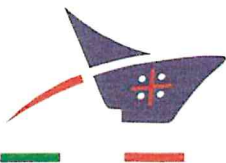
Di fatto, pertanto, c'era già stata una compromissione dei valori tutelati dal vincolo e questo è stato proprio alla base del ragionamento che ha indotto la Sovrintendenza, nel 1981, a rilasciare i pareri favorevoli. Ciò è facilmente desumibile anche dalla corrispondenza che è stata rinvenuta nel fascicolo in proprio possesso, da cui si rileva che la Sovrintendenza stessa, in esito al ricorso presentato, aggiunge motivazioni al proprio parere, inizialmente espresso in maniera molto succinta e, quindi, in sede giurisdizionale ritenuto troppo carente portando all'annullamento del medesimo.

Fatta questa premessa, si è valutato che le opere di realizzazione del Porto Canale sono state legittimamente realizzate e che solo successivamente alla loro ultimazione, come è possibile desumere dalla documentazione fotografica, è arrivata la prima sentenza del TAR Sardegna.

Quanto sopra esula dalle valutazioni paesaggistiche, ma ha a che fare con la procedura, così come attesta correttamente l'Avvocatura di Stato. Fra l'altro l'intero iter procedimentale è stato confermato dalla Direzione Generale del MiBACT, che sposa con una sua nota, che è stata già citata dal Comandante della Direzione Marittima, con cui, fra l'altro, cita una serie di casistiche analoghe riportando una serie di esempi a dimostrazione del fatto che si tratta di un iter oramai consolidato e strutturato al quale come Servizio Tutela ci si è rifatti.

Un ulteriore ragionamento è stato fatto valutando le considerazioni del TAR che sostiene si dovesse procedere ad una riduzione del vincolo. Rappresenta che, in base a queste sentenze, è stato avviato l'iter per la riduzione del vincolo e, quindi, è stata interessata la Regione e convocata una Commissione.

Tuttavia, al riguardo è intervenuto da Roma la Direzione Generale del MiBACT che, con la nota con nota del 08.04.2016 - prot. 9648, nel sostenere che il soggetto competente per una eventuale riduzione del vincolo non è la Regione Sardegna, significa anche che *“un eventuale intervenuto degrado degli elementi di interesse*



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019

- PORTO CANALE -

riconosciuti dal Decreto Ministeriale...non è di per sé giustificazione della rimozione di un provvedimento accertativo dei suddetti valori, ma al contrario, deve essere motivo per attivare qualsivoglia azione per il ripristino dei valori paesaggistici ridotti per l'intervenuta realizzazione di opere non pienamente congrui con gli stessi. In tal senso si ritiene che anche con la dichiarazione di compatibilità ambientale del secondo lotto del distretto della cantieristica, previsto nell'avamposto est, si sia dimostrato come un'attenta e specifica progettazione degli interventi possa condurre al recupero, e quindi alla conservazione dei valori paesaggistici accertati dal decreto ministeriale, attraverso anche nuove forme di pubblico godimento. Lo stesso si auspica possa essere conseguito anche con l'intervento dell'avamposto ovest, costituito dal nuovo terminal ro-ro, sempre che la imprescindibile tutela del paesaggio sia posta quale elemento connaturale".

Quindi, posto che le opere sono già state realizzate, si è cercato, in linea con il dettato del Ministero, di trovare nuove forme di godimento dei beni tutelati, ripristinando o migliorando addirittura le visuali, con tutte le opere di mitigazione sopra illustrate che consentono di ricostruire quel sistema di relazioni che la città aveva con l'abitato di Giorgino e con la vecchia spiaggia di La Plaja e di renderlo un posto fruibile e visitabile dalla collettività.

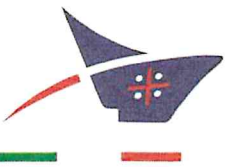
In quest'ottica, sono stati valutati positivamente tutti gli interventi nel loro complesso ed è stata formulata una proposta di parere favorevole in merito alla riedizione dell'autorizzazione paesaggistica delle opere di realizzazione del Porto Canale di Cagliari, a suo tempo realizzato in forza dei provvedimenti di autorizzazione rilasciati dalla competente Soprintendenza prot. n. 1460 e 1461 del 19.02.1981, successivamente annullati in sede giurisdizionale ad opere sostanzialmente ultimate, a condizione che vengano attuati tutti gli interventi di compensazione previsti nella relazione paesaggistica e successiva integrazione.

Tenuto conto che le opere oggetto della riedizione delle annullate autorizzazioni risultano già eseguite e che sono tuttora in corso le procedure di VIA per la realizzazione delle ulteriori opere di completamento del compendio portuale, si ritiene sussistano i presupposti per rendere il predetto parere ora per allora, subordinandone l'efficacia alla redazione di un successivo atto unilaterale d'obbligo da parte dell'AdSP coerente con il cronoprogramma di attuazione degli interventi compensativi sopra indicati.

Procede, infine, alla lettura integrale del succitato parere (ALLEGATO N. 1 AdSP).

Il Comandante della Capitaneria di Porto – C.V. Minotauro significa che, successivamente alla riunione del 24/05/2019, il Sig. Prefetto lo ha delegato quale rappresentante unico delle Amministrazioni statali periferiche e, a tal fine, ha trasmesso la volontà delle Amministrazioni emerse nel corso dell'incontro:

- a) *Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche*: parere favorevole con la precisazione che, prima della realizzazione degli interventi sarà comunque necessario una variante o un adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore portuale;
- b) *Agenzia del Demanio – Filiale Sardegna*: parere favorevole per i soli fini dominicali gestiti dall'Agenzia, preso atto sia della complessa situazione venutasi a creare, sia del parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato;
- c) *Capitaneria di Porto*: parere favorevole per quanto già indicato dal C.F. Balata;



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

- d) *La Soprintendenza*, invece, ha ricevuto direttive vincolanti impartite dal Superiore Dicastero a norma dell'art. 2 del D.M. 44/2016.

Come da direttive del Prefetto, si chiede al CF Balata di leggere integralmente la nota pervenuta da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio:

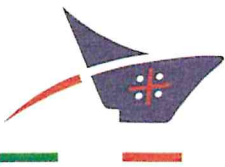
“In riferimento alla nota dell’Autorità Portuale, protocollo 9210 del 09.05.2019, con la quale si comunica il differimento al 27 maggio della Conferenza di Servizi relativa alle opere in oggetto, facendo seguito alla riunione tenutasi in data odierna presso gli Uffici di questa Prefettura, ed al fine della rappresentanza unica degli Enti dello Stato nella predetta Conferenza, si rappresenta quanto segue: in riferimento al procedimento in argomento, volto all’ottenimento delle autorizzazioni paesaggistiche a suo tempo annullate con le sentenze TAR Sardegna 1093/92 e Consiglio di Stato n. 22/2000, si è ricevuto dal Direttore generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, un atto di indirizzo ai sensi del decreto ministeriale 44/2016, articolo 2, comma 1, trasmesso con nota prot. 14483 del 23 maggio 2019, ed assunto al nostro protocollo 9570 il 24 maggio, nel quale l’organo superiore del Ministero, a seguito di attenta valutazione dell’iter pregresso, ha dettato le seguenti istruzioni operative.

Preso atto delle valutazioni espresse dall’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con nota dell’11 luglio 2017, e dall’Ufficio Legislativo di questo Ministero, con nota del 27.11.2017, alla luce di quanto sopra esposto in merito al susseguirsi degli atti rilevanti ai fini di quanto di competenza di questo Ministero, si evidenzia, quale dato storicamente acquisito, il fatto che i lavori sono stati realizzati in perduranza di efficaci di nullaosta o autorizzazione rilasciati in diversi momenti temporali e per diversi interventi dello stesso progetto, tutte ugualmente prive di motivazione, le sole ultime due delle quali, già a carattere paesaggistico, sottoposte al vaglio della Magistratura amministrativa, che le ha ritenute, con pronuncia passata in giudicato, illegittime per difetto in sede di nullaosta di adeguate motivazioni e di puntuale istruttoria circa la compatibilità paesistica dell’intervento complessivamente inteso.

Pertanto, a fronte del rammentato giudicato della giustizia amministrativa, c’è il dato altrettanto storicizzato degli interventi che hanno dato luogo alla realizzazione di quanto oggi di fatto esistente, come Porto Canale.

Tale complessivo dato storico non appare rivalutabile né nel senso di esprimere ora per allora un assenso sotto il profilo della compatibilità paesistica delle opere realizzate, perché si entrerebbe in un conflitto con il giudicato giurisdizionale, né nel senso di esprimere ora per allora un diniego di autorizzazione sulle opere già realizzate, atteso che si tratta di interventi risalenti a oltre trent’anni fa, relativi, comunque, ad opere di interesse pubblico, e che hanno in qualche modo modificato in via definitiva il tratto di costa da essi interessate, rendendone irrealistico il ripristino secondo la relativa conformazione originaria.

Codesta Sovrintendenza vorrà, pertanto, allo stato dei fatti, valutare i progetti delle sole opere ancora da realizzare, che verranno proposte a codesto Ufficio secondo le prerogative a quest’ultimo riservate per la tutela del territorio di competenza, e secondo il principio stabilito dall’articolo 146, comma primo, del decreto legislativo 42/2004, ponendo, quindi, particolare attenzione alla tutela e conservazione dei valori



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

paesaggistici riconosciuti dal D.M. primo marzo '67 e dal sopravvenuto ulteriore quadro di tutela di cui agli articoli 142 e 143 del medesimo decreto legislativo.

Relativamente alle opere ancora da realizzarsi presentate dal richiedente come compensazione degli impatti generati dalla realizzazione del Porto Canale, oggetto di questa Conferenza, si ritiene che le stesse debbano essere oggetto di una distinta valutazione, unitaria ed organica, che espliciti con precisione quali di esse siano inquadrate all'interno del procedimento di VIA tuttora in corso, e attualmente sospese, o oggetto di verifica di ottemperanza; quali siano preposte totalmente ex novo, e quali siano riconducibili all'effettiva facoltà realizzativa dell'Autorità Portuale e non in campo ad altri soggetti".

Il Responsabile del Procedimento – Ing. Murgia rappresenta che il Servizio Tutela del Paesaggio ha esplicitamente richiesto di integrare e coordinare le nuove opere con quelle già previste nelle procedure di VIA ed, in effetti, esse rappresentano un insieme organico finalizzato alla fruizione cittadina e turistica della zona. Non tener conto di quanto richiesto dal Servizio Tutela farebbe venire meno il loro parere favorevole.

Il Direttore Generale dell'Urbanistica – Ing. Sanna chiede chiarimenti alla Soprintendenza, al fine di comprendere se la medesima si sia astenuta o se abbia reso un parere dissenziente nella riunione svoltasi in Prefettura.

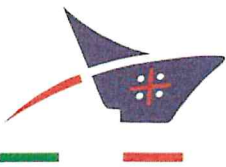
La Soprintendente – Dott.ssa Picciau comunica di aver ricevuto dal proprio Direttore Generale un dispositivo, in cui è richiamato anche l'ordine gerarchicamente sovraordinato, e, pertanto, applica una posizione indefettibile del D.G. che sostiene che, per quanto concerne la procedura del 146, ritiene che non si possa procedere ora per allora.

Viene, quindi, chiesto al Comandante della Capitaneria di voler esprimere il parere.

Il Comandante della Capitaneria – C.V. (CP) Minotauro, alla luce del carteggio acquisito dalla Prefettura e dei pareri già agli atti della Capitaneria e dell'Agenzia del Demanio, ritiene di dover concludere il proprio mandato esprimendo **parere favorevole** al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica sul Porto Canale e sulle opere di mitigazione/compensazione oggetto della Conferenza, in qualità di rappresentante unico, ai sensi dell'art. 14 ter della L. 241/90 comma 4, abilitato a esprimere in modo univoco e vincolante la posizione di tutte le Amministrazioni periferiche dello stato coinvolte nella Conferenza.

Le ragioni che inducono all'espressione del succitato parere favorevole, nell'ambito dell'attività di sintesi richiesta al responsabile unico, sono, anche alla luce delle copiose premesse citate dal CF Balata, da ricondurre, in primo luogo, alla poco credibile ipotesi che l'infrastruttura del Porto Canale possa essere oggetto di un intervento di pristino stato, circostanza evidentemente condivisa dall'intero spettro delle Amministrazioni Pubbliche.

Me se tale convincimento appare sufficientemente delineato, si deve necessariamente osservare che la perdurante situazione di paralisi amministrativa comporta il procrastinarsi dell'impossibilità di ultimare opere già in parte realizzate e di realizzare l'ulteriore infrastrutturazione prevista negli strumenti pianificatori dell'Autorità di Sistema, già approvati sin dal 2010 da tutte le Amministrazioni competenti e alla cui mancata realizzazione sono correlate, tra le altre, le criticità già evidenziate.



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

Si segnala ulteriormente che, al di là della paralisi degli interventi infrastrutturali (impianti GNL, terminal ro-ro, distretto cantieristica, prolungamento banchina contenitori, infrastrutturazione aree retrostanti banchine rinfuse, altre opere di minore importanza) la situazione di stallo venutasi a creare ha già comportato la perdita di ingenti finanziamenti da parte della Regione Sardegna destinati proprio alle infrastrutturazioni degli avamposti, con conseguente mancato incremento del patrimonio immobiliare pubblico.

Si ritiene altresì di dover precisare che tale parere non è condiviso dalla Soprintendenza, avendo la stessa espresso il proprio orientamento non favorevole di cui è stata data lettura e contestuale deposito, contenente le determinazioni proprie oltre che quelle della superiore Direzione Generale.

Tali determinazioni vengono pertanto assunte agli atti anche al fine di consentire alla Soprintendenza ogni forma di tutela che l'Ordinamento e, in particolare, l'art. 14 quinquies della L. 241/90, consente alle Amministrazioni dissenzienti.

Il Segretario Generale dell'AdSP – Avv. Ditel interviene in merito alla posizione assunta dalla Soprintendenza per segnalare che l'atto del D.G. MiBACT prodotto in conferenza, sotto un profilo del diritto amministrativo, è abnorme. Dovrebbe, infatti, pronunciarsi esclusivamente il Soprintendente in applicazione dell'art.146 del Codice dei Beni Culturali.

Il Direttore Generale dell'Urbanistica R.A.S. – Servizio tutela del paesaggio e vigilanza province di Cagliari e di Carbonia-Iglesias – Ing. Sanna e il Direttore del Servizio Tutela del Paesaggio – Ing. Spanedda ribadiscono la richiesta alla Soprintendenza di esplicitare il parere formulato al rappresentante unico, parere che, come previsto dalla Legge 241/1990 nel caso di conferenza dei servizi, deve essere chiaro ed espresso in termini di assenso o dissenso.

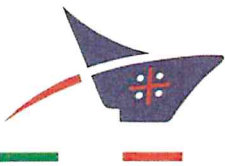
La Soprintendenza – Dott.ssa Picciau precisa che è stato espresso un parere di dissenso.

Il C.F. (CV) Balata significa che, comunque, il parere della Soprintendenza è espresso attraverso il Capo del Compartimento che è stato reso in senso favorevole, in qualità di rappresentante unico delle Amministrazioni statali periferiche.

Il prendere atto di una posizione di dissenso all'interno della sintesi rimessa al rappresentante unico è, comunque, doveroso al fine di consentire alla Soprintendenza, come già esposto, la tutela di interessi qualificati, a presidio dei quali l'art. 14 quinquies della L. 241/90 prevede la possibilità di proporre opposizione attraverso il Ministero di riferimento.

Il Presidente – Prof. Deiana esprime parere favorevole per le motivazioni riportate nel corso della conferenza e desidera esplicitamente porgere i ringraziamenti al Sig. Prefetto per il prezioso lavoro di coordinamento svolto al fine di garantire la positiva conclusione della conferenza dei servizi.

Il Responsabile del Procedimento – Ing. Murgia, preso atto dei pareri espressi, dichiara approvata sotto il profilo paesaggistico, ai sensi dell'art.146 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., il progetto del compendio del Porto Canale (progetto 1/30/A) di cui alle autorizzazioni n. 1460 e 1461 del 16.02.1981 rilasciate dalla Soprintendenza e annullate dal G.A., nonché le opere di mitigazione/compensazione proposte nella relazione paesaggistica e sua integrazione, fermo restando che, comunque, i progetti definitivi delle medesime



CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27 maggio 2019
- PORTO CANALE -

verranno sottoposti alle Amministrazioni competenti in materia di tutela paesaggistica per le ulteriori approvazioni.

L'AdSP assume formalmente l'impegno ad eseguire le opere di mitigazione sopra illustrate, secondo il cronoprogramma indicato.

Il presente verbale, costituito da n.17 fogli e, in allegato, da tutte le note citate facenti parte integrale e sostanziale dello stesso, debitamente sottoscritto verrà trasmesso tramite posta elettronica certificata alle amministrazioni intervenute.

Per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna:

Prof. Massimo Deiana

Per le Amministrazioni periferiche dello Stato convocate (Agenzia del Demanio, Capitaneria di Porto, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche e Soprintendenza), il rappresentate unico nominato dal Prefetto

C.V. (CP) Giuseppe Minotaurò

Per la R.A.S. - Servizio tutela del paesaggio e vigilanza province di Cagliari e di Carbonia-Iglesias:

Ing. Antonio Sanna

Ing. Giovanni Spanedda

Per il CACIP

Dott.ssa Anna Maria Congiu

Il Responsabile del Procedimento (AdSP Mare di Sardegna)

Ing. Sergio Murgia