

al Ministro per i Beni le Attività Culturali
On. Dario Franceschini

alla Sottosegretaria - Dott.ssa Francesca Barracciu

alla Sottosegretaria - On. Ilaria Borletti Buitoni

al Presidente della Giunta Regionale Sardegna
Prof. Francesco Pigliaru

all'Assessore ai Lavori Pubblici RAS
Prof. Paolo Maninchedda

all'Assessore degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica RAS
Dott. Cristiano Erriu

all'Assessore dei Trasporti RAS - Prof. Massimo Deiana

alla Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto
Idrografico della Sardegna - Dott. Ing. Maurizio Cittadini

alla Direzione Regionale dei Beni Culturali e Paesaggistici
dott.ssa Maria Assunta Lorrai

al Soprintendente ai Beni Architettonici, Paesaggistici,
Storici, Artistici ed Etnoantropologici di Cagliari e Oristano
Arch. Luca Maggi

al Soprintendente ai Beni Archeologici per le province di
Cagliari e Oristano - dott. Marco Minoja

al Sindaco del comune di Cagliari
Sig. Massimo Zedda

all'Assess. all'Urbanistica e al Verde Pubblico di Cagliari
Sig. Paolo Frau

all'assessore ai Lavori Pubblici del comune di Cagliari
Dott.ssa Luisa Anna Marras

all'Assessore al Traffico del comune di Cagliari
Dott. Ing. Mauro Coni

al Servizio Pianificaz. Strategica e Territoriale , Politiche
Comunit. del comune di Cagliari - Dott. Ing. Salvatore Farci

Oggetto: illegittimità della delibera del Consiglio comunale n. 90 del 18 dicembre 2012 relativa al “Sistema coordinato di parcheggi di scambio nel Centro Storico – Parco Cammino Nuovo – Approvazione progetto preliminare in variante al “Piano di sistemazione degli spazi verdi circostanti il Castello – Settori 4 e 5” ai sensi dell’art. 1 della L.R. 32/96” e della delibera del Consiglio comunale n. 12 del 18 febbraio 2014, relativa alla “Variante al “Piano di sistemazione degli spazi verdi circostanti il Castello - settori 4 e 5” - progetto preliminare del “Sistema coordinato di parcheggi di scambio nel Centro Storico - Parco Cammino Nuovo - approvazione definitiva ai sensi dell’art. 1 della legge regionale del 31.07.1996, n. 32 e dell’art. 20 della legge regionale del 22.12.1989, n.45”.

Il Consiglio Regionale della Sardegna di Italia Nostra Onlus, Associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione, riconosciuta con Decreto del Presidente della Repubblica 22 agosto 1958, Nr. 1111 e soggetto portatore di interessi

collettivi, rappresentato dalla Referente regionale per la Pianificazione territoriale, dott.ssa Maria Paola Morittu, espone quanto segue.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO “SISTEMA COORDINATO DEI PARCHEGGI DI SCAMBIO E DI TRASPORTO MECCANIZZATO NEL CENTRO STORICO”.

Per capire la portata “innovativa” del progetto del parcheggio multipiano sotto le mura di Castello è necessario tornare indietro di circa 13 anni, momento in cui presero ufficialmente forma le opere che oggi si vorrebbero realizzare. Nel 2001, infatti, venne approvato il Programma Operativo Regionale che, nella Misura 6.2 “Accessibilità e governo della mobilità entro i maggiori contesti urbani”, si prefiggeva il raggiungimento dell’obiettivo specifico di “perseguire il riequilibrio modale del trasporto in Sardegna”, soprattutto sul versante urbano e metropolitano. La scelta degli interventi da finanziare venne basata fondamentalmente sulla “coerenza con il Piano Regionale e con il Piano Provinciale dei Trasporti”, la “capacità di velocizzare/ottimizzare la concorrenzialità della mobilità collettiva, rispetto al trasporto privato” e sulla “capacità di ridurre la quantità di inquinanti entro i contesti urbani congestionati”.

Nella Relazione generale del “Sistema coordinato di parcheggi di scambio e trasporto meccanizzato in centro storico”, approvato con deliberazione n. 71 del 12.04.2006 si racconta che, nel 2001, “l’Amministrazione comunale di Cagliari, in considerazione dello stato di grave disagio causato dal traffico veicolare nel centro storico, ha aderito all’invito formulato dalla Regione a presentare proposte di interventi da finanziare con i fondi disponibili nella misura 6.2 del POR “Accessibilità e governo della mobilità nei maggiori contesti urbani” e si è attivata predisponendo le schede e gli elaborati del progetto preliminare di un sistema coordinato di parcheggi di scambio e trasporto meccanizzato, interessante in particolare l’accessibilità al quartiere di Castello, sistema coerente con il tema stabilito dall’Assessorato Regionale dei Trasporti e con gli indirizzi di governo del Sindaco. A tale scopo” - continua la relazione - “l’Amministrazione Comunale il 9.10.2001 ha presentato le schede richieste nell’invito della RAS e, successivamente, con la deliberazione del Consiglio Comunale n° 12 del 18.02.2002, ha approvato il “Sistema coordinato di parcheggi di scambio e di trasporto meccanizzato nel centro storico”. Il programma” - si spiega - “trae origine dalla necessità, manifestatasi in più occasioni, di soddisfare le esigenze di mobilità e di parcheggio dei residenti del quartiere di Castello e di tutte le altre persone le quali, per motivi di lavoro, per turismo o per attività di svago hanno necessità di accedervi. Purtroppo” - si osserva ancora nella relazione - “il programma proposto dall’amministrazione Comunale, nonostante la sua innovatività, non è stato ritenuto

dall'Assessorato Regionale ai Trasporti pienamente coerente con le misure del POR 6.2, **in particolare nella parte relativa alla realizzazione dei parcheggi interrati**".

Ma l'Amministrazione non si perde d'animo e con la delibera n° 807 del 31.07.2003 la Giunta Comunale approva l'aggiornamento del progetto preliminare "Sistema coordinato di parcheggi di scambio e di trasporto meccanizzato nel centro storico", caratterizzato sempre dalle medesime finalità, consistente nella "realizzazione di un parcheggio interrato a tre livelli in via del Cammino Nuovo per un totale di 330 auto, la installazione di ascensori, scale e tappeti mobili per il collegamento della via S. Margherita con il sovrastante quartiere di Castello, la sistemazione a giardino del solaio di copertura dei parcheggi, la realizzazione di due punti di ristoro e tra le opere accessorie, la messa in sicurezza e il risanamento delle mura interessate dall'intervento".

Questa volta l'attuazione del progetto è garantita dalla L.R. n° 14/1996 che prevede un'altra fonte di finanziamento pubblico, erogato attraverso l'approvazione di un atto aggiuntivo, il P.I.A. CA 17 - Sistema dei Colli (lo stesso di Tuvixeddu), sottoscritto in data 08.08.2003, col quale vengono stanziati 15 milioni di euro. La stessa relazione precisa che il progetto è stato finanziato in quanto si tratta di "un sistema coordinato di riduzione del traffico veicolare nel quartiere storico di Castello e di miglioramento della sua accessibilità pedonale, **sistema imperniato su due elementi nodali: il parcheggio interrato recentemente realizzato nel Terrapieno, sotto la Cattedrale, ed un nuovo parcheggio interrato multipiano ubicato in via del Cammino Nuovo, alla base del Bastione di Santa Croce**".

Contro il progetto si schierano da subito tutte le associazioni ambientaliste, il comitato per la Difesa di Castello e molti cittadini. Questa, in sintesi, la dichiarazione - pubblicata sull'Unione Sarda del 30/09/2005 - di colui che compare ancora come uno dei progettisti, Giampaolo Lai il quale, in risposta alle critiche sull'impatto estetico dell'imboccatura del parcheggio, precisa che non è possibile ridurne la dimensione perché «è condizionata dalle prese d'aria obbligatorie». Ogni modifica sostanziale, dunque, secondo lo stesso progettista, è impossibile. Il sindaco Emilio Floris, tuttavia, qualche giorno dopo, cerca di replicare alle critiche dell'opposizione secondo la quale l'ingresso del parcheggio sembra "un mostro in cemento con grandi prese d'aria sopra l'imboccatura". «Premesso che sarà rivestito con la stessa pietra delle mura di Castello» - spiega il primo cittadino - «si può rendere più armonico con il contesto» (L'Unione Sarda, 4 ottobre 2005).

Nonostante le polemiche, ottenuto il finanziamento, il 12/04/2006 il Consiglio comunale, con la deliberazione n° 71, approva in via definitiva il progetto del "Sistema coordinato dei

parcheggi di scambio e di trasporto meccanizzato nel centro storico”, in variante al “Piano Particolareggiato dei percorsi verdi circostanti il Castello”.

OBBLIGO DI SOTTOPOSIZIONE DEL PROGETTO A VALUTAZIONE D’IMPATTO AMBIENTALE.

A seguito dell’accoglimento delle osservazioni di alcune associazioni ambientaliste supportate dal comitato di quartiere, in data 24.07.2006 il progetto definitivo dell’intervento viene trasmesso al Servizio Regionale Sostenibilità Ambientale e Valutazione Impatti (SAVI) dell’Assessorato regionale all’Ambiente, per la verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), necessaria a causa della presenza di scale mobili e tapis roulant.

Qualche mese prima, tuttavia, visto il livello di compromissione delle mura sottostanti il Ghetto degli Ebrei e di quelle sovrastanti la via S. Margherita, una parte della quale era stata transennata dall’Ufficio Protezione Civile proprio a causa del distacco di materiale lapideo dal paramento murario, l’Assessorato Regionale dei Lavori Pubblici, con nota n° 708/Gab del 29/03/2006, aveva autorizzato l’utilizzazione delle risorse finanziarie già erogate, per la realizzazione di un progetto stralcio dell’importo complessivo di 1.600.000,00 euro, limitato al risanamento delle mura e con deliberazione n° 451 del 30/11/2006 la Giunta Comunale aveva approvato il progetto definitivo del 1° stralcio “messa in sicurezza e risanamento delle mura lungo la via S. Margherita e delle mura sovrastanti via Cammino Nuovo e sottostanti il Ghetto degli Ebrei”.

Secondo il Comune l’anticipazione del risanamento delle mura, mediante la redazione di un progetto stralcio, “è apparsa assai opportuna sia per il fatto che garantiva un intervento necessario ed urgente, sia perché il citato progetto stralcio non era soggetto a V.I.A. e permetteva di “salvare”, pertanto, la relativa quota di finanziamento (in quel periodo infatti vi era il timore che l’espletamento della procedura di V.I.A. sul progetto generale avrebbe comportato il superamento del termine del 31/12/2006, termine ultimo per l’utilizzo delle somme finanziate, e, conseguentemente, la perdita dell’intero finanziamento)”.

In data 13/11/2007, l’Assessorato regionale all’Ambiente, con la deliberazione della Giunta Regionale n° 46/2 dichiara l’assoggettabilità a V.I.A. del progetto, impedendo l’avvio della gara d’appalto sino alla conclusione del relativo procedimento.

Nel documento si sottolinea che “le motivazioni tecniche a sostegno della necessità di sottoporre l’intervento alla procedura di VIA sono state illustrate all’Amministrazione comunale di Cagliari in occasione di più incontri, nell’ultimo dei quali, tenutosi presso l’Assessorato regionale della Difesa dell’Ambiente in data 28 febbraio 2007, si è convenuto sulla necessità di modificare il progetto al fine di eliminarne diversi aspetti problematici, che hanno sostanzialmente condotto alla decisione di sottoporre lo stesso alla procedura di

valutazione di impatto ambientale. Tuttavia” - si prosegue - **“poiché a tali incontri e all’ultima nota inviata all’Amministrazione comunale di Cagliari in data 14 settembre 2007 (prot. ADA 2344/GAB), non ha fatto seguito da parte di quest’ultima l’invio di alcuna modifica progettuale,** l’Assessore ritiene non ulteriormente differibile la chiusura del procedimento che, stanti le criticità evidenziate dal Servizio SAVI nel corso dell’istruttoria, non può che concludersi con l’assoggettamento dell’intervento alla ulteriore procedura di VIA che, tra l’altro **consente un più esteso coinvolgimento della popolazione, mediante una maggiore e più approfondita conoscenza del progetto”**.

Esaurita tale premessa, la delibera regionale stabilisce che lo studio di impatto ambientale, “in ragione di quanto emerso nella fase istruttoria”, dovrà osservare le seguenti prescrizioni:

“1. valutare le problematiche di inserimento, e la conseguente compatibilità dell’intervento da realizzare, in un’area di notevole rilevanza storico-culturale e paesaggistica che, al di là dei vincoli di legge, costituisce nel contesto urbano della città di Cagliari, un ambito identitario con forti elementi distintivi che lo rendono immediatamente riconoscibile anche dai visitatori esterni;

2. individuare soluzioni alternative, da confrontarsi, con l’opzione zero, così come previsto per legge, illustrando per ciascuna il fabbisogno finanziario relativo alle fasi realizzativa e gestionale;

3. elaborare un’approfondita analisi costi-benefici con riferimento non solo ai valori prettamente economico-finanziari del progetto, bensì anche agli impatti ambientali conseguenti alla realizzazione delle opere, soprattutto alla luce degli alti costi di gestione prospettati dal proponente e dei probabili interventi straordinari in fase di esercizio;

4. considerato che l’intervento ricade all’interno di un’area perimetrata dal PAI, il progetto dovrà essere integrato con una relazione di compatibilità geologica e geotecnica da sottoporre, anche all’approvazione del competente Servizio del Genio Civile;

5. rilevato che nelle “Arenarie di Pirri” è intestato un acquifero di notevole importanza e potenzialità, presente in maniera estesa nel sottosuolo della città di Cagliari, lo stesso progetto dovrà essere integrato anche con una **specifico relazione idrogeologica tesa a dimostrare la totale mancanza di possibili interferenze del parcheggio sotterraneo con le caratteristiche idrodinamiche del reticolo di flusso dell’acquifero delle citate “Arenarie di Pirri”**. Detta relazione dovrà contenere, in particolare, una serie di stratigrafie mirate alla individuazione della quota del tetto della formazione delle “Arenarie di Pirri” e le quote piezometriche della falda in essa contenuta al di sotto del parcheggio in progetto;

6. fornire adeguata documentazione fotografica e fotosimulazioni di inserimento del progetto con riferimento alle diverse alternative proposte”.

Non risulta alcuna risposta ufficiale da parte del Comune di Cagliari.

MODIFICA DEL PROGETTO PER EVITARE LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE: STRALCIO DELLE OPERE RELATIVE A SCALE MOBILI, TAPIS ROULANT E RISTORANTI.

In data 02/04/2008, con nota n° 165/AR, l'Area Gestione del Territorio richiama l'attenzione del Servizio Porti e Opere di Interesse Locale della Regione Sardegna sugli ulteriori pareri ed autorizzazioni derivanti dalla conclusione della procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A., che obbliga l'Amministrazione Comunale ad aggiornare il progetto e ad attivare la procedura di valutazione d'impatto ambientale, evidenziando l'applicabilità al caso in questione dell'art. 6, comma 18, della L.R. n° 5/2007, che stabilisce l'interruzione dei termini di scadenza degli impegni in presenza di richiesta di pareri obbligatori, autorizzazioni e nulla osta di competenza di altre amministrazioni.

Il Comune di Cagliari non avvia la procedura di valutazione di impatto ambientale, né richiede altri pareri obbligatori, autorizzazioni o nulla osta, abbandonando di fatto il progetto fino al mese di ottobre 2010.

A tre anni dalla decisione della Regione, l'amministrazione comunale - invece di dare corso alla V.I.A. seguendo le prescrizioni imposte - con deliberazione della G.C. n. 265 del 14/10/2010, propone di stralciare dal progetto definitivo approvato nel 2006 le opere che dovevano essere necessariamente sottoposte a V.I.A. - scale e tappeti mobili - nonché i volumi dei ristoranti.

Nella delibera si dà atto che "è in via di conclusione, a cura del Servizio Pianificazione del Territorio, il procedimento di ridefinizione e rappresentazione in scala adeguata delle perimetrazioni delle aree effettivamente interessate, su tutto il territorio comunale, da fenomeni di rischio idrogeologico al fine di pervenire ad una variante al P.A.I. da sottoporre alla approvazione della Regione".

Si dà, altresì, atto che "l'entrata in vigore del Piano Paesaggistico Regionale (PPR), pubblicato sul BURAS del 08.09.2006 ha consentito nei centri storici esclusivamente l'esecuzione di interventi edilizi che siano previsti in piani particolareggiati conformi allo stesso PPR, che privilegia in tali ambiti attività edilizie tese alla riqualificazione ed al recupero dell'esistente ed in particolare inserisce l'area di progetto nel Sistema Storico-Culturale dei Colli di Cagliari e, nel contempo, prevede la tutela delle "architetture militari storiche sino alla seconda guerra mondiale" in quanto **beni paesaggistici**".

Si rileva, tuttavia, che “la L.R. n. 4/2009 ha previsto la possibilità di approvare, d’intesa tra il Comune e l’Assessorato Regionale competente in merito alla tutela del territorio, progetti di valenza strategica quale quello in oggetto”.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria, infine, si richiama l’art. 6, comma 18, della L.R. n° 5/2007, **malgrado fosse già scaduto il termine massimo di due anni previsto dalla norma indicata**, vista la totale assenza di richieste - da parte del Comune - di pareri obbligatori, autorizzazioni e nulla osta di competenza di altre amministrazioni.

Qualche mese dopo, il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 85 del 7 dicembre 2010, rimandando al contenuto della precedente delibera di giunta, conferisce mandato all’ufficio tecnico di eliminare dal progetto definitivo le scale e i tappeti mobili prevedendo, relativamente ai collegamenti tra il parcheggio di via del Cammino Nuovo ed il quartiere Castello, esclusivamente gli ascensori.

Si sottolinea che l’Ing. Paolo Zoccheddu evidenzia “che la realizzabilità dell’intervento è subordinata all’inserimento del progetto nel Piano Particolareggiato del Centro Storico ed alla approvazione di quest’ultimo da parte della Regione, come previsto dall’art. 52 delle Norme di Attuazione del P.P.R.”.

L’opposizione, attuale maggioranza, fermamente contraria al progetto, in parte abbandona l’aula e in parte, come si vedrà più avanti, vota contro, adducendo fondate motivazioni, rimaste inconfutate e ancora sussistenti.

ADOZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE “SISTEMA COORDINATO DI PARCHEGGI DI SCAMBIO NEL CENTRO STORICO – PARCO CAMMINO NUOVO”.

Due anni dopo, il 29 novembre 2012, il Comune convoca una Conferenza di servizi per il 12 dicembre successivo, al fine di ottenere le autorizzazioni necessarie per la realizzazione del progetto in esame.

Nell’ambito della stessa Conferenza, alla quale ha partecipato anche la nostra associazione, l’Ufficio regionale tutela del Paesaggio e gli organi periferici del Mibact rilasciano un parere preliminare positivo per la realizzazione del progetto “Sistema coordinato di parcheggi di scambio”. L’Ufficio regionale ritiene che “in linea di massima le scelte operate dal progetto preliminare [...] non confliggano con i valori tutelati dal decreto ministeriale, così come appaiono conformi a quanto prescrivono le Nta del Ppr, in particolare con il comma 1, lett. c) e lett. f) dell’art. 53”. Si evidenzia l’errore commesso dalla

Regione in merito alla normativa di riferimento, dal momento che le prescrizioni vigenti sull'area interessata dall'intervento sono dettate dall'art. 52 e non dal 53, che si limita a fissare dei semplici indirizzi.

La Soprintendenza ai Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici ed Etnoantropologici, viceversa, subordina il proprio assenso definitivo alla circostanza che vengano fornite, tramite ulteriori indagini geologiche e statiche, "le necessarie garanzie per la tutela e la conservazione delle preesistenze storiche". Tra le altre prescrizioni si ricordano la produzione di "ulteriori adeguate fotosimulazioni dell'intervento, con particolare riferimento all'accesso sotterraneo al parcheggio da via Santa Margherita", [...] "all'uscita dell'ascensore all'interno del fabbricato storico (al sommo, verso la via Santa Croce), nonché dell'ascensore a servizio del parcheggio - quello che fuoriesce nel cosiddetto Rivellino - al fine di meglio valutare le interazioni e le eventuali interferenze visuali con la retrostante cortina muraria". Oltre alla relativa fotosimulazione, infine dovrà essere prodotta anche "una tavola di dettaglio in scala adeguata in merito al nuovo corpo bagni e spazio a disposizione, in prossimità della rampa pedonale, in quanto la soluzione progettuale non pare sufficientemente chiara". La Soprintendenza - in considerazione della complessità dell'intervento e dei numerosissimi allegati, circa una settantina, trasmessi per il relativo parere solo una settimana prima dell'incontro - conclude invitando "l'amministrazione comunale di Cagliari, per il futuro, a voler assicurare alla Scrivente un tempo ragionevole per l'esame dei progetti, l'eventuale partecipazione a Conferenze dei Servizi e la conseguente espressione del parere di competenza".

Si sottolinea che nel parere preliminare rilasciato non si dichiara mai che l'intervento in esame è conforme alle prescrizioni del Piano paesaggistico regionale.

Il 18 dicembre 2012, il Consiglio comunale di Cagliari, con la maggioranza di consiglieri che nel 2010 si trovavano all'opposizione, approva la delibera n. 90 relativa al "Sistema coordinato di parcheggi di scambio nel Centro Storico – Parco Cammino Nuovo – Approvazione progetto preliminare in variante al "Piano di sistemazione degli spazi verdi circostanti il Castello – Settori 4 e 5" ai sensi dell'art. 1 della L.R. 32/96".

Non risulta apportata nessuna modifica sostanziale al progetto precedente - che aveva visto l'attuale sindaco e alcuni consiglieri nettamente contrari - ma, in adempimento a quanto già deciso dal Consiglio comunale, sono eliminati scale e tappeti mobili e i ristoranti.

Con tale delibera, infatti, si prende atto che "conformemente alla deliberazione C.C. n. 85 del 07/12/2010, nel progetto in oggetto vengono eliminate le scale e i tappeti mobili e vengono invece previsti, per il collegamento tra il parcheggio di scambio di via del cammino Nuovo e il Castello, esclusivamente ascensori interni ai volumi storici presenti e pertanto

non visibili all'esterno, ed inoltre sono stati eliminati i volumi previsti per attività complementari e di ristoro”.

Si dà atto che “le opere in progetto, interessanti una superficie di circa 11.000 metri quadrati, con n. 330 posti-auto, si inseriscono tra il fronte occidentale del Castello ed il quartiere di Stampace, a ridosso di una porzione della cinta fortificata delimitata dalla torre dell'Elefante, dalla cortina di Santa Chiara e dal Bastione di S. Croce”.

Si afferma che “la proposta progettuale prevede quindi sinteticamente la sistemazione dell'area delle pendici che ingloba un ampio parcheggio articolato su tre livelli, dotato di tutti gli impianti tecnologici occorrenti al corretto funzionamento ed alla gestione, affacciato alla città tramite due varchi carrabili posti in corrispondenza della testata prospiciente la salita all'Ospedale S. Giovanni di Dio e la via Santa Margherita, collegato pedonalmente a dette vie e con gli spazi di superficie tramite scale e ascensori.”

Si specifica che la stessa proposta “è incentrata sulla realizzazione di una infrastruttura ecologica, in grado di ristabilire le necessarie relazioni con il suo intorno (ispirate al ruolo storico svolto di spazio verde ai piedi delle mura) ed in parte oggetto capace di costruire nuove relazioni con la città”. Il fine dichiarato è quello di trasformare “l'area di sosta attuale, contraddistinta da una vegetazione residuale, in un parco pedonale e attrezzato di cui una parte si inserisce naturalmente controterra ed una porzione allestisce, su tetto rovescio, il solaio del garage in struttura”. Si prevedono “aree alberate e ombreggiate, **laddove il supporto lo consente**, tali da non costituire una “schermatura” per la percezione delle mura, aree contraddistinte da porzioni vegetate più minute, formate da cespugli, siepi e specie striscianti inserite su supporto prativo con funzioni di collegamento, dove la dominante è caratterizzata dall'equilibrio fra le specie tipiche del paesaggio cagliaritano e spazi liberi che si prestano ad ospitare aree di aggregazione da destinare ad attività ricreative e di socializzazione”.

Dopo gli interventi descritti si ricorda “il completamento del restauro delle mura attestate sul parco e la valorizzazione delle emergenze storiche recentemente rinvenute (torre pisana)”.

Si prende ancora atto “che ai sensi della L.R. 31.07.1996, n° 32 e s.m.i., i tempi previsti dall'articolo 20 della legge regionale 22 dicembre 1989, n. 45 per le due fasi di pubblicazione e ricevimento delle osservazioni sono ridotti da 30 a 15 giorni”.

Non si fa cenno alla pubblicazione obbligatoria della delibera su due quotidiani locali, né si prevede il relativo impegno di spesa nel quadro economico approvato.

Si dà atto che “il suddetto progetto è costituito dai seguenti elaborati”, indicando come primo allegato “rel 01 Relazione tecnica architettonica e del paesaggio – calcolo sommario della spesa”.

Si attesta “che entro il 31/12/2012 deve procedersi alla pubblicazione del bando di gara, pena la perdita del finanziamento di € 15.000.000,00 a valere sui fondi P.I.A. CA 17.08 AA “Sistema dei Colli”.

Nel quadro economico dell’opera si rende noto che l’importo totale dei lavori è pari a 11.348.448,28 euro, mentre le somme a disposizione dell’Amministrazione ammontano a 3.651.551,72, comprensivi dell’incentivo dell’1,5% ex art. 92 del D.Lgs. 163/06, equivalente a 161.968,96 euro, da ripartirsi tra il responsabile del procedimento e gli incaricati della redazione del progetto.

Si acquisisce “il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica, espresso dal Responsabile del Servizio Pianificazione del Territorio, Ing. Riccardo Castrignano, ai sensi dell’articolo 49, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000”.

A differenza di quanto dichiarato dall’Ing. Zoccheddu nel parere espresso in merito alla precedente delibera n. 85 del 2010, si ritiene e si prende atto che “il progetto in oggetto può essere realizzato nelle more dell’adeguamento del PUC al PPR ai sensi di quanto previsto dall’art. 13 comma 1 lett. a) n. 4 e comma 2 della L. R. 4/2009, il quale consente la realizzazione degli “interventi pubblici o di interesse pubblico finanziati dall’Unione europea, dallo Stato, dalla Regione, dalle province, dai comuni o dagli enti strumentali statali o regionali”.

Si precisa, tuttavia, “che il medesimo progetto è comunque coerente e conforme con le disposizioni del PPR, in particolare con le prescrizioni dell’art. 52 delle relative N.T.A”.

Si afferma che “il presente progetto sostituisce il progetto già approvato con deliberazione di C.C. n. 71 del 12/04/2006, così come stabilito dalla deliberazione di C.C. 85/2010”, richiamando la copertura finanziaria già stanziata per quest’ultimo (Fin. R.A.S. – Acc.to 2004/2276).

Si dà immediata eseguibilità alla delibera ai sensi dell’art. 134, comma 4 del D.Lgs. n. 267/2000.

Si certifica, infine, che “la presente deliberazione si trova in corso di pubblicazione all’Albo Pretorio del Comune per quindici giorni consecutivi dal 20/12/2012 al 03/01/2013”.

In aderenza al dettato normativo, fin dal primo giorno di pubblicazione sull’Albo Pretorio, sono resi consultabili anche il progetto e tutti gli elaborati allegati alla delibera.

ITALIA NOSTRA INVIA REGOLARI OSSERVAZIONI ALLA DELIBERA N. 90/12 E L'UNITÀ TECNICA REGIONALE IMPONE ULTERIORI PRESCRIZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE.

Italia Nostra in data 4 gennaio 2013, tramite posta certificata, trasmette al protocollo generale del Comune di Cagliari, alle due Soprintendenze e alla Direzione regionale dei Beni Culturali e Paesaggistici, formali osservazioni ai sensi dell'art. 20, comma 3, della legge regionale 22 dicembre 1989, n. 45 (che si richiamano integralmente), come risulta dalle ricevute allegate.

Da quanto sopra riportato, emerge chiaramente la tempestività della trasmissione delle osservazioni, avvenuta il primo giorno utile per la presentazione delle stesse a causa dell'estrema urgenza che ha caratterizzato tutta la procedura, evidenziata dal dimezzamento dei termini ordinari, in applicazione della L.R. 31.07.1996, n° 32 e resa ancora più impellente, per il raggiungimento delle finalità di tutela perseguite dalla nostra associazione, dalla pubblicazione del bando di gara da effettuarsi entro il 31/12/2012.

Nel frattempo, il 28 dicembre precedente, anche l'Unità Tecnica Regionale (UTR) aveva dato un assenso preliminare all'intervento subordinandolo al rispetto, tra le altre, delle seguenti prescrizioni: il progetto, considerato che **non risultano "sufficienti le indagini geotecniche, anche in relazione alle procedure di gara prescelte"**,

1) "deve essere corredato dallo studio di Compatibilità geologica e geotecnica e quindi sottoposto all'esame della competente Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna per la verifica di compatibilità degli interventi alle norme del PAP";

2) "deve essere corredato da più accurati studi, indagini e calcolazioni geotecniche atte a garantire, sia in fase di realizzazione delle nuove opere che di esercizio delle strutture realizzate, la stabilità del versante roccioso su cui gravano le edificazioni sovrastanti e ciò anche con riguardo alle possibili sollecitazioni dinamiche esercitate sullo stesso ammasso roccioso";

3) "deve essere corredato da un adeguato studio idrogeologico che riferisca sugli acquiferi che interessano l'area e sulle interrelazioni con l'intervento".

L'UTR prescrive, inoltre, che il progetto "venga accompagnato da tutta quella serie di interventi già previsti e fondamentali per il corretto funzionamento del parcheggio in oggetto, senza i quali i risultati dell'intervento potrebbero essere vanificati, determinando un sottoutilizzo della struttura in sotterraneo ed un sostanziale mantenimento delle condizioni di congestione, occupazione indiscriminata del suolo, intrusione visiva, inquinamento ambientale delle zone di superficie quali:

- rinvenimento di nuovi parcheggi di superficie che compensino il saldo negativo di posti auto (-110 unità) [*si considerano solo quelli di via Cammino Nuovo e via Santa Margherita e non anche quelli fondamentali di Castello pari a 275 unità, ndr*], conseguente alla realizzazione del parcheggio interrato e alla prevista adozione dei divieti di sosta nelle vie Santa Margherita e San Giorgio, così come dettato dal Piano urbano della mobilità;

- politica tariffaria integrata per l'intera area, includendo sia i parcheggi sotterranei di nuova realizzazione, sia i parcheggi che saranno lasciati in superficie, sia eventualmente, altri parcheggi di scambio;

- interventi di ridisegno urbano che definiscano chiaramente la funzione a cui sono destinati gli spazi di superficie lasciati liberi dalle auto”.

Lo stesso 28 dicembre viene pubblicato il bando n. 30/2012 per l'appalto integrato complesso per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori necessari alla realizzazione di un Sistema coordinato di parcheggi di scambio nel Centro Storico - Parco Del Cammino Nuovo, con scadenza dei termini per la presentazione delle domande al 30 aprile 2013 e per l'apertura delle offerte all' 8 maggio.

Il 29 aprile 2013 viene pubblicato l'avviso di riapposizione dei termini: per il ricevimento delle offerte o delle domande di partecipazione si va dal 30 aprile 2013 al 29 ottobre 2013 e per l'apertura delle offerte, dall'8 maggio 2013 al 6 novembre 2013.

Il 23 settembre 2013, l'Amministrazione comunale, con la determinazione n. 8371, ricorda improvvisamente che “occorre procedere alla pubblicazione della variante suddetta, ai sensi dell'art. 20 della L. R. 22/12/1989 n. 45 e del predetto art. 1 comma 2 L. R. 32/96; che al fine degli adempimenti riguardanti la predetta pubblicazione inerenti la realizzazione/stampa dei manifesti e pubblicazioni sui giornali/quotidiani si stima una spesa di circa € 3.000,00;

Ritiene “di dover impegnare la predetta somma all'interno del quadro economico dell'opera modificando il medesimo, al fine di adeguare l'importo di alcune voci di spesa erroneamente indicate nel quadro economico già approvato, come sotto riportato” [...]

“Determina di modificare il quadro economico dell'opera come indicato in premessa” e di “impegnare, a favore della Cassa Economale (codice creditore 12060), al fine di procedere alla pubblicazione della variante in oggetto, ai sensi dell'art. 20 della L.R. 22/12/1989 n. 45 e art. 1 della L.R. n. 32/96, la somma di € 3.000,00 (stimata in via presuntiva), all'interno del quadro economico dell'opera alla voce B.6) “Spese per pubblicità”, sul capitolo 650040 bilancio 2013 imp. n. 3881 con il sub contabilizzato dal servizio finanziario competente”.

Il 29 ottobre 2013, con determinazione del dirigente n. 9796, l'Ing. Mario Mossa attesta che, “in relazione alle prescrizioni stabilite dall'Unità Tecnica Regionale sono stati predisposti

gli elaborati richiesti. In particolare, con riferimento alle richieste di cui al **punto 1**, sopra riportato, vengono depositati lo “Studio di Compatibilità geologica e geotecnica” e lo “Studio di Compatibilità geologica e geotecnica” (Appendici), **con la verifica di compatibilità dell'intervento proposto alle norme del PAI, a cura del geologo dott.ssa Maria Francesca Lobina**”.

Riguardo a quelle di cui al **punto 2** si allegano i risultati delle “Indagini geofisiche e geognostiche” a cura della impresa TERGAM S.r.l. corredati dalla “Relazione tecnica e scientifica sulla interpretazione dei rilievi geofisici eseguiti dalla Tergam S.r.l. e sulle prove di laboratorio” a cura dell’Università di Cagliari – Dipartimento di ingegneria civile, ambientale e architettura (DICAAR) e la “Relazione tecnica e scientifica su modellazione geotecnica e analisi di stabilità” a cura dello stesso dipartimento; con riferimento, infine, alla prescrizione di cui al precedente **punto 3** si deposita la “Relazione Geologica ed Idrogeologica” (Appendici), a cura del geologo dott.ssa Maria Francesca Lobina, che ha concluso sostenendo che “non sono state rinvenute evidenze di flussi idrici sotterranei”.

Si dà, infine, atto che “le risultanze delle predette indagini e studi integrativi, indicano che il livello di stabilità che consente il successivo scavo in condizioni di sicurezza è assicurato dalla realizzazione di una “berlinese” tirantata alla base della muratura storica, confermando le soluzioni già previste nel progetto preliminare approvato dall’UTR”.

Lo stesso 29 ottobre 2013 si procede alla pubblicazione di un altro avviso di riapposizione termini per il ricevimento delle offerte o delle domande di partecipazione, che passa dal 29 ottobre 2013 al 31 gennaio 2014 - mentre per l’apertura delle offerte si va dal 6 novembre 2013 al 11 febbraio 2014 - dando atto dell’approvazione degli elaborati integrativi: Studio di compatibilità geologica e geotecnica; Relazione geologica e idrogeologica; Indagini geofisiche e geognostiche; Relazioni tecniche e scientifiche DICAAR.

Il 15 novembre 2013 l’Autorità di Bacino regionale trasmette una nota al Servizio Lavori Pubblici del Comune di Cagliari per informare l’ufficio in questione che, con la delibera della Giunta regionale n. 40/9 del 1° ottobre 2013 e il successivo decreto del Presidente della Giunta regionale n. 130 dell’8 ottobre 2013, a seguito della modifica degli articoli 24 e 25 delle norme di attuazione del PAI - con efficacia decorrente dal 17 ottobre 2013 - la competenza all’approvazione di determinati progetti, tra i quali risultava compreso anche quello relativo al sistema coordinato di parcheggi di Cammino Nuovo, era stata trasferita ai comuni.

Il 21 gennaio 2014, con determinazione del dirigente n. 610, l’Ing. Mario Mossa, dopo avere ricordato che, con Deliberazione di G. C. n. 219/2010, l’Amministrazione Comunale ha apportato alcune modifiche alla perimetrazione delle aree a rischio di frana del vigente

Piano di Assetto Idrogeologico, prende atto dell'integrazione allo studio di compatibilità geologica e geotecnica redatto dal Geologo Dott.ssa Maria Francesca Lobina, all'interno del quale vengono evidenziate le aree di sovrapposizione dell'intervento in oggetto con le aree di nuova perimetrazione prevista dal P.A.I. approvato con Deliberazione di G. C. n. 219/2010.

Di conseguenza approva il documento denominato "Integrazione allo Studio di Compatibilità Geologica e Geotecnica" già approvato con la determinazione n. 9796/2013, predisposto dal Geologo Dott.ssa Francesca Lobina il cui originale cartaceo è depositato agli atti d'ufficio. Ripete che le risultanze delle predette indagini e studi integrativi completati dalla "Integrazione allo Studio di Compatibilità Geologica e Geotecnica" indicano che il livello di stabilità che consente il successivo scavo in condizioni di sicurezza è assicurato dalla realizzazione di una "berlinese" tirantata alla base della muratura storica" e ribadisce la compatibilità già espressa dagli studi tecnici approvati con la Determinazione 9796/2013, anche in presenza di una limitatissima interferenza con la zona **P.A.I. HG4**.

Dà, infine, atto che "il documento "Integrazione allo Studio di Compatibilità Geologica e Geotecnica" verrà posto a disposizione dei partecipanti alla procedura di gara".

Lo studio integrativo non viene allegato alla determina e nessuna forma di pubblicità è seguita all'approvazione del nuovo documento, impedendo la presentazione di ulteriori osservazioni.

Il giorno successivo, 22 gennaio 2014, il Tar Sardegna con l'ordinanza n. 25, emessa nell'ambito del procedimento instaurato dal Comune di Sassari, "considerato che appare fondata la censura con cui il comune lamenta che le nuove competenze potevano essergli attribuite solo per legge", sospende gli effetti della delibera della Giunta regionale n. 40/9. Ovviamente con efficacia retroattiva, travolgendo tutti i precedenti atti contrari.

Il 24 gennaio 2014 viene pubblicato l'ultimo avviso di riapposizione dei termini: per il ricevimento delle offerte o delle domande di partecipazione si passa dal 31 gennaio 2014 al 18 marzo 2014 e per l'apertura delle offerte si va dall'11 febbraio 2014 al 25 marzo 2014.

Diversi mesi prima Italia Nostra, in uno spirito di leale collaborazione, nel tentativo di evitare il rischio di un danno erariale con l'aggiudicazione della gara in assenza dell'approvazione definitiva della variante urbanistica, aveva comunicato ad alcuni consiglieri comunali l'illegittimità del procedimento seguito e la mancata risposta alle proprie osservazioni, chiedendo informalmente un incontro con i rappresentanti dell'amministrazione, al fine di ottenere il rispetto della procedura prevista dall'art. 20, comma 4, della legge regionale 22 dicembre 1989, n. 45. Dopo un lungo periodo di silenzio, l'Amministrazione comunale, a seguito di diversi contatti telefonici, fissa finalmente

l'incontro richiesto con l'assessore ai Lavori pubblici, Dott.ssa Luisa Anna Marras, per il pomeriggio del 20 febbraio scorso.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE “SISTEMA COORDINATO DI PARCHEGGI DI SCAMBIO NEL CENTRO STORICO – PARCO CAMMINO NUOVO”.

Il 18 febbraio 2014, tuttavia, senza fornire alcuna spiegazione alla nostra associazione, due giorni prima dell'incontro il Consiglio comunale, con la deliberazione n. 12, approva definitivamente la variante al “Piano di sistemazione degli spazi verdi circostanti il Castello - settori 4 e 5” - progetto preliminare del “Sistema coordinato di parcheggi di scambio nel Centro Storico - Parco Cammino Nuovo”.

In tale delibera, dopo avere richiamato il contenuto della precedente, si dà atto che “il Servizio Pianificazione Territoriale, per competenza, ha provveduto ad espletare l'iter di pubblicazione della suddetta variante al “Piano di Sistemazione degli spazi verdi circostanti il Castello” – settori 4 e 5, approvata con la deliberazione C.C. n. 90/2012 di cui al precedente punto, ai sensi delle disposizioni dettate dall'art. 1 della L.R. n. 32/96 e dall'art. 20 della L.R. n. 45/89”, [...] mediante pubblicazione di un avviso sul quotidiano “L'Unione Sarda” in data 04.12.2013, con l'affissione di manifesti in luoghi pubblici della città e del municipio di Pirri e, infine, con il deposito presso la Segreteria Generale del Comune, Ufficio Messi, sono stati invitati gli interessati a presentare eventuali osservazioni entro il termine di 15 giorni successivi alla data del 19.12.2013”.

Si dà, altresì, atto “che in opposizione alla variante al Piano **non sono pervenute osservazioni**” e si ribadisce che “il progetto in oggetto può essere realizzato nelle more dell'adeguamento del PUC al PPR ai sensi di quanto previsto dall'art. 13 comma 1 lett. a) n. 4 e comma 2 della L. R. 4/2009.”.

Si richiamano le determinazioni del Dirigente del Servizio Lavori Pubblici 1 n. 9796/2013 del 29/10/2013 e n. 610/2014 del 21.01.2014 con le quali si approva lo “Studio di compatibilità geologica e geotecnica” con la verifica di compatibilità del progetto alle norme del PAI vigente.

Si dà, infine, atto che per l'intervento in oggetto, tenuto conto che lo stesso costituisce variante al “Piano di Sistemazione degli spazi verdi circostanti il Castello” – settori 4 e 5, deve essere acquisito il nullaosta paesaggistico ai sensi dell'art. 9 della L.R. 28/98 e dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

Tanto premesso, Italia Nostra, a conferma ed integrazione delle osservazioni presentate in data 4 gennaio 2013, rileva quanto segue.

ILLEGITTIMITÀ DELLA DELIBERA N. 12 DEL 18 FEBBRAIO 2014 PER DICHIARAZIONI NON CORRISPONDENTI AL VERO E MANCATA RISPOSTA ALLE PRECEDENTI OSSERVAZIONI, IN VIOLAZIONE ALL'ART. 20 DELLA L.R. N. 45/89.

Come confermato dalla ricevuta di accettazione allegata, il documento di Italia Nostra contenente le “Osservazioni Progetto preliminare parco-parcheggio Cammino Nuovo” riferite alla delibera n. 90 del 18 dicembre 2012 - inviato in data 04/01/2013 al protocollo generale@comune.cagliari.legalmail.it (“posta certificata”) - è stato “consegnato nella casella di destinazione”. Lo stesso documento risulta pervenuto anche alle caselle di posta certificata della Direzione regionale dei beni culturali e paesaggistici e di entrambe le Soprintendenze. La notizia, inoltre, ha avuto ampio risalto anche nei quotidiani locali e in diversi siti web ed è stata riportata anche nella rassegna stampa dello stesso Comune di Cagliari, come confermato dalle informazioni consultabili al seguente link: <http://www.ufficiostampacagliari.it/rassegnastampa.php?pagina=29383>.

Per quanto riguarda i termini previsti per il deposito delle osservazioni si precisa che l'invio delle stesse è avvenuto nel totale rispetto delle disposizioni contenute nell'art. 20, comma 2, della legge 22 dicembre 1989, n. 45, in quanto il 4 gennaio 2013 è il giorno successivo allo scadere dei 15 giorni di pubblicazione della delibera e di tutti gli elaborati progettuali nell'Albo pretorio del Comune.

E' appena il caso di rilevare che l'obbligo di risposta da parte del Comune sarebbe sussistente anche nell'ipotesi in cui detto termine non fosse stato rispettato, in quanto - per giurisprudenza univoca e costante - si tratta di un semplice termine ordinatorio.

Nella delibera, del resto, non viene indicato alcun altro termine, circostanza che conferma ulteriormente la “dimenticanza” da parte dell'amministrazione, dal momento che è stata necessaria una successiva determina per procedere alla pubblicazione della variante nei quotidiani locali, con conseguente modifica al quadro economico approvato il 18 dicembre, resasi necessaria per disporre il relativo impegno di spesa.

Secondo la disposizione normativa sopra citata, infine, il Comune avrebbe dovuto depositare presso la Segreteria, a disposizione del pubblico, la variante adottata “entro 15 giorni” dall'adozione e non un anno dopo come effettivamente accaduto.

Non risulta, pertanto, corrispondente al vero quanto dichiarato nella delibera in oggetto relativamente alla circostanza che “in opposizione alla variante al Piano non sono pervenute osservazioni”.

Ne discende l'illegittimità di tale delibera e la conseguente necessità di annullamento della stessa e dell'approvazione definitiva della variante urbanistica.

Una volta ricevute le presenti osservazioni con la prova dell'invio delle precedenti, infatti, il Comune, in applicazione dell'art. 20, comma 4, della legge 22 dicembre 1989, n. 45, dovrà esaminare e accogliere o respingere “le osservazioni presentate, con parere motivato”.

Ne consegue l'assoluta impossibilità, in assenza del rispetto di tali prescrizioni, di procedere alla regolare aggiudicazione della gara d'appalto.

A questo proposito si ricorda che il diritto di partecipazione delle associazioni ai procedimenti che hanno per oggetto interventi suscettibili di ledere valori ambientali, paesaggistici e culturali è stato ribadito più volte anche dal giudice amministrativo, in tutti i gradi di giudizio, precisando anche i principi che l'amministrazione è obbligata a rispettare nell'attività di pianificazione territoriale.

Secondo il Supremo Collegio la pubblica amministrazione deve perseguire “uno sviluppo che tenga conto sia delle potenzialità edificatorie dei suoli - non in astratto, bensì in relazione alle effettive esigenze di abitazione della comunità ed alle concrete vocazioni dei luoghi -, sia di valori ambientali e paesaggistici, sia di esigenze di tutela della salute e quindi della vita salubre degli abitanti, sia delle esigenze economico-sociali della comunità radicata sul territorio, sia, in definitiva, del modello di sviluppo che si intende imprimere ai luoghi stessi, in considerazione della loro storia, tradizione, ubicazione e di una riflessione ‘de futuro’ sulla propria stessa essenza, svolta - per autorappresentazione ed autodeterminazione - dalla comunità medesima, attraverso le decisioni dei propri organi elettivi e, **prima ancora, attraverso la partecipazione dei cittadini al procedimento pianificatorio.** [...]”

Proprio per questo” – prosegue il Collegio – “gli atti che costituiscono esercizio di pianificazione urbanistica, **la localizzazione di opere pubbliche**, gli atti autorizzatori di interventi edilizi, nella misura in cui possano comportare danno per l'ambiente ben possono essere oggetto di impugnazione da parte delle associazioni ambientaliste, in quanto atti latamente rientranti nella materia ‘ambiente’, in relazione alla quale si definisce (e perimetra) la legittimazione delle predette associazioni.” Così il Consiglio di Stato, sentenza n. 36 del 9 gennaio 2014, con riferimento specifico all'attività di Italia Nostra.

Con un'altra sentenza il Tar Sardegna ha evidenziato le regole alle quali le pubbliche amministrazioni devono attenersi in materia di accesso agli atti, diffusione delle informazioni e partecipazione dei cittadini al procedimento, in adempimento a quanto imposto dalla Convenzione di Aarhus.

“La lettura delle predette disposizioni” - osserva il Collegio - “evidenzia come la Convenzione, da tempo ratificata in Italia e quindi pienamente efficace, tenda ad assicurare una ‘informazione ambientale’ il più possibile diffusa ed efficace, tale da consentire a ciascun cittadino di conoscere, in modo tempestivo e concreto, ogni possibile scelta che incida

significativamente sull'ambiente; peraltro questa impostazione è coerente con la natura del bene in questione, così essenziale e diffuso (nel senso che ciascuna persona, per definizione, ne fruisce e ne beneficia) da richiedere una tutela 'alla portata di ciascun cittadino', cui viene riconosciuta la possibilità di attivarsi, anche individualmente (ed a maggior ragione mediante enti esponenziali, la cui attività è specificamente valorizzata dall'art. 3, comma 4, della Convenzione), in tal senso.". Tar Sardegna, sentenza n. 91 del 6 febbraio 2012.

In tutte le occasioni pubbliche organizzate per descrivere l'intervento in esame, viceversa, l'amministrazione comunale ha diffuso informazioni in contrasto con le relazioni e gli elaborati progettuali, nascondendo le reali criticità delle opere che si vorrebbero realizzare, minimizzando i rischi ed enfatizzando inesistenti vantaggi per i cittadini.

Da quanto esposto appare evidente come il Comune di Cagliari abbia ampiamente disatteso i principi enunciati dal giudice amministrativo, sia dal punto di vista della pianificazione, sia da quello della informazione e partecipazione dei cittadini al procedimento.

ILLEGITTIMITÀ DELLE DELIBERE IN OGGETTO E DEL RELATIVO PROGETTO PER VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA SOVRAORDINATA IMPOSTA DAL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.

Come riconosciuto dagli stessi provvedimenti sopra riportati, con il Piano Paesaggistico Regionale l'area oggetto dell'intervento, già dichiarata di notevole interesse pubblico con D.M. 8 giugno 1977 e tutelata in base all'articolo 136 del decreto legislativo n. 42/2004, è stata inserita nel Sistema Storico-Culturale dei Colli di Cagliari e protetta anche da uno specifico vincolo – art. 47 comma 2, lett. c) delle norme tecniche di attuazione del Ppr, apposto ai sensi degli articoli 134, lett. c) e 143, primo comma, lett. i) nel 2006, attualmente lett. d), del Codice del Paesaggio - volto alla tutela delle «aree caratterizzate da insediamenti storici di cui al successivo art. 51».

L'inderogabilità di tale misura di protezione - definita dal giudice amministrativo vincolo di «terzo genere» - e la sua immediata prevalenza sugli strumenti urbanistici e sulle disposizioni difformi eventualmente contenute negli stessi (art. 145, comma 3 D.lgs n. 42/2004) è stata riconosciuta anche dal Consiglio di Stato con la sentenza n. 1366 del 3 marzo 2011, che ha confermato la tutela integrale dei colli di Tuvixeddu e Tuvumannu.

Non corrisponde, pertanto, al vero quanto sostenuto dall'Amministrazione e cioè "che il progetto in oggetto può essere realizzato nelle more dell'adeguamento del PUC al PPR ai sensi di quanto previsto dall'art. 13 comma 1 lett. a) n. 4 e comma 2 primo capoverso, della L. R. 4/2009, il quale consente la realizzazione degli «interventi pubblici o di interesse

pubblico finanziati dall'Unione europea, dallo Stato, dalla Regione, dalle province, dai comuni o dagli enti strumentali statali o regionali»”.

Il Tar Sardegna e il Consiglio di Stato, infatti, si sono già espressi con decisioni irrevocabili sul significato da attribuire alla norma richiamata, come confermato da ultimo dall'ordinanza n. 02742/2013 Reg. Prov. Cau., del 16 luglio 2013, di cui si parlerà più diffusamente a breve.

Secondo il giudice amministrativo la formulazione letterale dell'art. 13, comma 1, della l.r. n. 4/2009 (Piano casa) - che detta «**principi e direttive**» rivolte ai piani paesaggistici ai quali viene espressamente affidata l'indicazione delle «opere eseguibili sino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali» - conferma la funzione meramente programmatica delle norme adottate le quali, per essere prescrittive, devono essere recepite dal Ppr.

In altre parole, considerato che è lo stesso primo comma dell'art. 13 a disporre che “i piani paesaggistici, le loro varianti e gli atti di aggiornamento e revisione di cui all'articolo 11, introducono norme temporanee di salvaguardia e possono indicare le opere eseguibili sino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, nel rispetto dei seguenti principi e direttive”, appare chiaro che la norma in esame si limita a fissare solo questi ultimi, riservando al Ppr l'individuazione delle misure di tutela e delle opere ammissibili.

Prevedere con legge regionale deroghe alle misure di salvaguardia imposte dai piani paesaggistici, del resto, comporterebbe anche la violazione dell'art. 145, comma 3, del Codice dei beni culturali del Paesaggio - dichiarato espressamente applicabile, come si è visto, nell'analogo caso del vincolo sui colli di Tuvixeddu e Tuvumannu - qualificato come norma di riforma economico-sociale e quindi inderogabile dalla normativa regionale. Lo stesso Consiglio di Stato, infatti, ha più volte ribadito che la Corte Costituzionale (Sentenza n. 51/2006), “pur riconoscendo la competenza del legislatore regionale a intervenire in materia di tutela del paesaggio, afferma che tale competenza incontra i limiti di cui all'art. 3 dello statuto, e segnatamente il limite derivante dalle norme statali di «riforma economico sociale»”. Per le sue caratteristiche, sostiene il Supremo Collegio, “la regola contenuta nell'art. 145, d.lgs. n. 42/2004, secondo cui i piani paesistici prevedono misure di salvaguardia, può senz'altro essere ritenuta una norma di riforma economico-sociale di diretta applicazione nella Regione Sardegna. [...] Alla luce di tale ricostruzione” - si conclude - “è l'art. 145, co. 3, d.lgs. n. 42/2004 che fonda il potere del PPR di prevedere misure di salvaguardia”, Consiglio di Stato, Sent. n. 05459 del 10 settembre 2009.

Ne discende che la deroga disposta dall'art. 13 del Piano casa alle disposizioni di tutela attualmente stabilite dal Piano paesaggistico si risolve nella violazione dell'art. 145, comma 3,

del Codice, norma di riforma economico sociale e dunque prevalente sulla normativa regionale.

Ma è lo stesso dirigente dell'assessorato all'Ambiente e Urbanistica, Ing. Riccardo Castrignano, nel parere rilasciato ai sensi dell'art. 49 del D.lgs. 267/2000, il 22 febbraio 2013, ad escludere specificamente l'applicabilità del disposto dell'art. 13 del Piano casa al centro storico proprio "poiché l'intero impianto di deroghe introdotto dal citato articolo, avente carattere di eccezionalità rispetto ad un sistema di tutela paesaggistica per definizione costruito e articolato in altre sedi normative, presuppone il recepimento delle stesse all'interno della pianificazione paesaggistica regionale, mediante modifica del Ppr e delle correlative misure di salvaguardia". Secondo il dirigente, infatti, la disciplina dettata dal c.d. Piano casa "prevedrebbe in tale art. 13 una capacità derogatoria che violerebbe principi di tutela dei beni paesaggistici e delle disposizioni contenute nel Codice Urbani e quindi l'art. 9 e 117 della Costituzione di cui dette disposizioni sono diretta applicazione."

Rimane, dunque, priva di qualsiasi spiegazione la circostanza che solo due mesi prima lo stesso Ing. Castrignano avesse rilasciato, sempre ai sensi dell'articolo 49, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000, il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della delibera 90/2012, che prevede l'esatto contrario di quanto successivamente sostenuto.

Il fatto che, a seguito della già ricordata ordinanza del Consiglio di Stato, l'art. 13 del Piano casa non potesse più essere applicato, del resto, è stato dichiarato pubblicamente anche dal Direttore generale della Pianificazione urbanistica territoriale, Dott. Ing. Marco Melis, nel corso di una riunione con i rappresentanti delle associazioni ambientaliste tenutasi il 10 ottobre 2013.

E' appena il caso di precisare che il nostro ordinamento non prevede alcuna deroga in favore all'assentibilità paesaggistica delle sole opere pubbliche e dunque queste ultime sono soggette ai medesimi divieti vigenti per gli interventi di natura privata.

A ulteriore conferma di quanto sostenuto si sottolinea che nella relazione di prefattibilità ambientale allegata alla delibera non si fa alcun riferimento alla normativa del Piano casa, ma si dichiara che la disciplina delle aree del centro storico sulle quali si realizzerà l'intervento è regolata dalle disposizioni previste dall'articolo 52, 1 comma – lettere a) e b), delle N.T.A. del P.P.R.", precisando che l'ambito di riferimento per il progetto rientra nell'assetto storico culturale per quanto concerne i beni paesaggistici ex art. 143 del D.Lgs. 42/2004 - Architetture militari."

Ebbene, applicando le disposizioni indicate, l'intervento è illegittimo, in quanto secondo l'art. 52, 1 comma – lettera a), delle N.T.A. del P.P.R. (l'unico applicabile visto che il Comune di Cagliari è privo di Piano particolareggiato adeguato al Piano paesaggistico)

possono essere realizzati solo gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di ristrutturazione edilizia interna, mentre con riferimento alle architetture militari l'art. 49, comma 1, lett. a, delle N.T.A. del P.P.R., come si vedrà appresso, prevede l'inedificabilità totale delle aree all'interno dei cento metri dei singoli beni vincolati.

Queste, a grandi linee, le osservazioni sull'impatto paesaggistico dell'insieme protetto dai vincoli sopra indicati.

Ma non finisce qui. All'interno della superficie di realizzazione del parcheggio, infatti, come si è anticipato, si ritrovano anche altri numerosi immobili protetti con vincolo storico-culturale e paesaggistico.

Tra quelli più importanti rientrano sicuramente la Torre dell'Elefante, il c.d. «rivellino piemontese» (basso fianco di Santa Croce), la cortina di Santa Chiara e le stesse mura del bastione di Santa Croce, tutelati quali «architetture militari storiche fino alla II guerra mondiale» dall'art. 48 lett. a.6) delle norme tecniche di attuazione del Ppr. A una distanza inferiore a cento metri si trova anche la chiesa di Sant'Anna, protetta come bene identitario.

Nonostante le varie circolari regionali che hanno cercato di limitarne l'efficacia - nonché, come si vedrà più avanti, il solito art. 13, comma 1, lett. f), della l.r. n. 4/2009 - l'art. 49, comma 1, lettere a) e b) e comma 5, è ancora perfettamente vigente e dunque «fino all'analitica delimitazione cartografica delle aree queste non possono essere inferiori a una fascia di larghezza pari a m. 100». Per quanto riguarda i beni paesaggistici, inoltre, «nelle aree è vietata qualunque edificazione o altra azione che possa comprometterne la tutela», mentre, con riferimento ai beni identitari, «all'interno della fascia non è consentita, fino all'adeguamento del piano urbanistico comunale, la realizzazione di nuovi corpi di fabbrica».

Anche in questo caso il giudice amministrativo si è espresso di recente, successivamente all'emissione di tutte le circolari, delibere e leggi regionali tese ad eludere l'efficacia vincolistica dell'atto di pianificazione.

Secondo il T.A.R. Sardegna, (Sez. II, Pres. Scano - Est. Lensi, sentenza N. 232 del 18 marzo 2011), infatti, «è legittimo il diniego di accoglimento dell'istanza di autorizzazione paesaggistica per l'installazione di una stazione radio base - ancorché camuffata da una finta canna fumaria - sul lastrico solare di un edificio (consistendo tale intervento, comunque, in un manufatto nuovo e non quindi nel mero rifacimento o ampliamento di un manufatto preesistente), qualora l'intervento da realizzare rientri nell'ambito di applicazione di una normativa pianificatoria paesaggistica (nella fattispecie, l'articolo 49, comma 5, delle norme tecniche di attuazione del Piano paesaggistico regionale sardo), secondo cui, all'interno della fascia di metri 100 dal perimetro esterno di un «bene identitario» (area o manufatto edilizio), paesaggisticamente tutelato, non possono essere realizzati nuovi manufatti, sino

all'adeguamento del piano urbanistico comunale al piano paesaggistico regionale.” Ne consegue che risulta “fondato il rilievo delle amministrazioni resistenti, posto a fondamento del parere negativo espresso, secondo cui l'intervento, «allo stato attuale, non può essere assentito a causa delle norme di attuazione del vigente Ppr», avuto riguardo, in particolare, alla circostanza che l'intervento in questione ricade all'interno del «centro matrice» e all'interno della fascia di metri 100 di un «bene identitario» (Chiesa del Rosario), individuati nella cartografia del Ppr, fascia all'interno della quale non possono essere realizzati nuovi manufatti, sino all'adeguamento del piano urbanistico comunale, ai sensi dell'articolo 49 delle NTA del Ppr”. L'interpretazione del Tar Sardegna è stata sostanzialmente confermata dal Consiglio di Stato con la sentenza N. 06125/2011 del 21 novembre 2011, nonostante la riforma della precedente decisione, dettata esclusivamente da una differente valutazione del manufatto. Secondo il giudice superiore, invero, “si tratterebbe di un bene non assimilabile ad un nuovo corpo di fabbrica o ad un nuovo manufatto in senso proprio, per cui non si ricade nel campo di applicazione dell'art. 49.” Appare, pertanto, evidente che se si fosse trattato di un nuovo corpo di fabbrica l'art. 49 ne avrebbe impedito la costruzione.

Qualche mese fa la stessa interpretazione è stata definitivamente confermata dall'ordinanza del Consiglio di Stato n. 02742/2013 Reg. Prov. Cau., già citata. Il Supremo Collegio, infatti, premettendo che “l'art. 49 del piano paesaggistico della Regione Sardegna dispone che nella fascia di rispetto pari a metri 100 «è vietata qualunque edificazione o altra azione che possa compromettere la tutela», ha ribadito “che tale previsione deve essere intesa nel senso che sussiste un divieto assoluto di edificazione, sottoponendo soltanto le «altre azioni» ad un giudizio volto a verificare se esiste una compromissione della tutela del bene culturale”. Di nessuna rilevanza, dunque, deve essere considerata la, sporadica, contraria decisione del Tar Sardegna nell'ambito del medesimo giudizio (sentenza n. 210 del 14 marzo 2014), prontamente impugnata dal Mibact, che reitera incredibilmente l'interpretazione già sostenuta dal giudice di primo grado con l'ordinanza successivamente riformata dallo stesso Consiglio di Stato nel senso sopra esposto.

Osserviamo, infine, che proprio tali pronunce del giudice amministrativo - aventi per oggetto le disposizioni di salvaguardia previste per i beni paesaggistici e identitari dall'art. 49 delle N.t.a. del Ppr - confermano senza ombra di dubbio la mancata operatività dell'art. 13 del Piano casa. Quest'ultimo, infatti, ha totalmente escluso l'inedificabilità delle aree poste all'interno delle categorie di beni descritte dal citato art. 49, prevedendo che “nelle more dell'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali ai piani paesaggistici regionali, sono consentiti interventi di trasformazione del territorio e degli edifici esistenti, **compresa la realizzazione di nuovi corpi di fabbrica, all'interno delle aree ricomprese nella fascia**

di larghezza pari a 100 metri, ove prevista, dei beni paesaggistici ed identitari, [...]”.

Le due norme regolano medesime fattispecie e sono palesemente incompatibili, per cui in caso di immediata operatività dell’art. 13 del Piano casa, le contrarie disposizioni dell’art. 49 - precedenti - per il principio di successione delle leggi nel tempo, dovrebbero considerarsi implicitamente abrogate, in quanto non è ammessa la contemporanea vigenza di disposizioni che regolino le stesse ipotesi, aventi contenuto contrario. L’art. 49, N.t.a. del Ppr, invece, come si è visto, è considerato perfettamente vigente, non solo dal Comune di Cagliari e dalla Soprintendenza, ma anche dal giudice amministrativo. L’ordinanza del Consiglio di Stato sopra riportata, infatti, dopo avere stabilito che nelle aree individuate dall’art. 49 N.t.a. del Ppr, “sussiste un divieto assoluto di edificazione”, ribadisce la funzione meramente programmatica della norma successivamente intervenuta, precisando che “l’art. 13 della legge regionale n. 4 del 2009, nel testo vigente, contemplando un sistema di salvaguardia che deve essere “recepito” nei piani urbanistici, non incide sulla soluzione interpretativa sopra riportata”.

Ne consegue che, a differenza di quanto dichiarato dalle delibere in oggetto, non corrisponde al vero “che il medesimo progetto è comunque coerente e conforme con le disposizioni del PPR, in particolare con le prescrizioni dell’art. 52 delle relative N.T.A”. Lo conferma lo stesso parere rilasciato dall’Ing. Zoccheddu nel 2010 - sopra riportato - dal momento che il Piano particolareggiato del Centro Storico non è stato ancora approvato dal Comune e dunque, non può avere superato la verifica di coerenza da parte della Regione, così come previsto dall’art. 52 delle Norme di Attuazione del Ppr per evitare l’applicazione delle misure di salvaguardia.

Sempre al contrario di quanto sostenuto nella delibera 90 del 18 dicembre 2012, si rileva che tra gli allegati manca anche una vera e propria relazione paesaggistica, obbligatoria per procedere alla verifica della compatibilità degli interventi proposti con i valori tutelati, ai sensi dell’articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42. La relazione illustrativa generale che dovrebbe contenerla - comprendente anche la relazione tecnica prevista dall’art. 19 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 - non rispetta nessuno dei requisiti imposti dal Decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 12 dicembre 2005. L’assenza di una relazione paesaggistica che segua le prescrizioni legislative imposte - compresa la predisposizione delle tavole dei prospetti e di adeguate fotosimulazioni - emerge chiaramente dalla motivazione dei nulla osta preliminari rilasciati dalle soprintendenze, nei quali si fa continua richiesta dei materiali mancanti. In particolare la Soprintendenza ai Beni architettonici e paesaggistici, come si è visto, dopo avere evidenziato la necessità di realizzare “più approfondite indagini geologiche relative alle

operazioni di scavo da eseguirsi e fornire quindi ogni più ampia garanzia per la conservazione e la salvaguardia del complesso delle mura”, stabilisce che venga “prodotta, oltre alla relativa simulazione, una tavola di dettaglio in scala adeguata in merito al nuovo corpo bagni e spazio a disposizione, in prossimità della rampa pedonale, in quanto la soluzione progettuale non appare sufficientemente chiara”.

Al riguardo sottolineiamo che neanche noi abbiamo compreso la soluzione relativa al “nuovo corpo bagni e spazio a disposizione” e tantomeno possono averla compresa i cittadini, per nulla informati sulla reale consistenza delle opere da realizzare. In maniera alquanto mistificatoria, infatti, si continua a parlare di parco sotto le mura senza neanche accennare alla circostanza, per esempio, che per “esigenze tecniche”, dettate dal parcheggio multipiano sottostante, il c.d. parco consisterà in una numerosa e continua serie di terrazzamenti che contribuiranno notevolmente a modificare l’aspetto originario del sistema murario, aumentando in modo non definito persino l’attuale livello del piano di calpestio di via Cammino nuovo.

ILLEGITTIMITÀ DELLE DELIBERE IN OGGETTO E DEL RELATIVO PROGETTO PER VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA SOVRAORDINATA IMPOSTA DAL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO E PER LA VIOLAZIONE DEGLI ART. 18 E 20 DEL D.P.R. DEL 5 OTTOBRE 2010, N. 207, REGOLAMENTO DI ESECUZIONE ED ATTUAZIONE DEL CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI.

Tra gli elaborati allegati al bando manca la Relazione geologica idrogeologica predisposta in adempimento della richiesta dell’UTR, mentre la “Relazione geologica idrogeologica (Appendici)” presenta una prima irregolarità in quanto è stata firmata solo dalla Dott.ssa Maria Francesca Lobina - geologa - e non risulta alcuna sezione realizzata da un “ingegnere esperto nel settore idraulico iscritto all’albo professionale”, come richiesto dall’articolo 24, comma 3 lett. a) delle N.T.A. del PAI.

Neanche la Relazione di compatibilità geologica e geotecnica, nonché la “Relazione di Compatibilità geologica e geotecnica (Appendici)” rispondono ai requisiti richiesti dall’art. 25, comma 3 lett. a) delle N.T.A. del PAI, in quanto la firma di un ingegnere esperto in geotecnica è sempre quella dell’ing. Mario Mossa, già rappresentante del comune committente in qualità di responsabile del procedimento.

Nella relazione di compatibilità geologica e geotecnica, inoltre, **“la verifica di compatibilità dell’intervento proposto alle norme del PAI”, è fatta esclusivamente “a cura del geologo dott.sa Maria Francesca Lobina”,** violando la prescrizione dell’UTR, che aveva ordinato la sottoposizione “del progetto, corredato dello studio di Compatibilità geologica e geotecnica, all’esame della competente Direzione Generale

Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna per la verifica di compatibilità degli interventi alle norme del PAI” all’attenzione del “competente Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna per la verifica di compatibilità degli interventi alle norme del PAI”.

Tutti gli studi integrativi, infine, sono stati approvati dallo stesso Ing. Mossa e non dall’A.D.I.S., in palese violazione degli articoli 24, comma 7, e 25, comma 7, in vigore al momento attuale e alla data di approvazione della delibera n. 12 del 18 febbraio 2014, considerata la sospensione degli effetti della delibera della Giunta regionale n. 40/9, effettuata dal Tar Sardegna con l’ordinanza n. 25 del 22 gennaio 2014.

Il comune di Cagliari, dunque, nella persona dell’Ing. Mario Mossa, svolge contemporaneamente il ruolo di controllore e controllato.

Come ulteriore violazione alle prescrizioni imposte dall’UTR, si osserva ancora che, come si dimostrerà oltre, dagli elaborati presentati non emergono dati sufficienti a garantire “la stabilità del versante roccioso su cui gravano le edificazioni sovrastanti” in fase di realizzazione delle nuove opere e ciò anche con “riguardo alle possibili sollecitazioni dinamiche esercitate sullo stesso ammasso roccioso”, mentre manca qualsiasi riferimento all’impatto sulle medesime durante la fase “di esercizio delle strutture realizzate”.

Da ultimo si segnala l’assenza dei requisiti previsti dall’art. 23, comma 6, lett. a) delle Nta del PAI, che richiede la conformità del progetto “agli strumenti urbanistici vigenti” e la presenza “di tutti i provvedimenti di assenso richiesti dalla legge, lett. b)”. Si è visto, infatti, che l’intervento in oggetto contrasta con il Piano paesaggistico regionale e dunque la relativa variante non è conforme al piano sovraordinato, mentre, come si è detto, manca l’approvazione degli studi integrativi da parte dell’Agenzia regionale del Distretto Idrografico della Sardegna.

Ma vediamo nel dettaglio. In chiusura della Relazione di Compatibilità geologica e geotecnica, a pag. 60, la dott.ssa Lobina, richiamando la normativa del Pai, ricorda che “poiché il progetto in essere riguarda un’opera pubblica ricadente in area a pericolosità media da frana Hg2, come prescritto dall’art. 33, comma 3 delle Norme di Attuazione in materia di infrastrutture a rete o puntuali pubbliche o di interesse pubblico, sono consentiti esclusivamente i seguenti interventi:

“a. gli ampliamenti, le ristrutturazioni e le nuove realizzazioni di infrastrutture riferibili a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili o non delocalizzabili, a condizione che non esistano alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, che tali interventi siano coerenti con i piani di protezione civile, e che ove necessario siano realizzate preventivamente o contestualmente opere di mitigazione dei rischi specifici”.

Ebbene, **nonostante l'assoluta assenza di dimostrazione che l'intervento in oggetto riguardi un'infrastruttura "riferibile a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili o delocalizzabili", che "non esistano alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili" e che "tali interventi siano coerenti con i piani di protezione civile", in modo apodittico, senza dare atto della presenza di nessuna delle condizioni richieste, si conclude che "gli interventi proposti in progetto rientrano nelle opere ammissibili previste al punto a) per cui il progetto risulta coerente con le previsioni e le norme del P.A.I."**

Esistono, viceversa, molte circostanze che confermano la mancata sussistenza dei presupposti indicati dal Pai, dal momento che, per esempio, come vedremo poi, lo stesso Piano di protezione civile ricorda che "nel passato si sono verificati numerosi eventi di frana" che hanno interessato, tra gli altri, la stessa area dell'intervento - vico S. Margherita, nel Rione Castello - e luoghi prossimi come "Porta Cristina lungo via Porcell". Mentre, con riferimento alla mancata dimostrazione che le opere "non siano altrimenti localizzabili", aggiungiamo che, in violazione a quanto previsto dall'art. articolo 18 D.P.R. del 5 ottobre 2010, n. 207, Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice dei contratti pubblici, nella Relazione illustrativa generale **manca totalmente la sezione obbligatoria dedicata alla "scelta delle alternative" riepiloganti "tutti i dati e le considerazioni sulla base dei quali si è giunti alla determinazione della soluzione progettuale migliore (soluzione selezionata) riportando altresì, tramite elaborati grafici, le soluzioni progettuali alternative prese in esame"**.

Allo stesso modo risultano violate le disposizioni stabilite dal successivo art. 20, relativo alla predisposizione dello studio di prefattibilità ambientale. Nella relazione allegata, infatti, mancano "l'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta, nonché delle possibili alternative localizzative e tipologiche" (art. 20, comma 1, lett. c), "la verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale" (art. 20, comma 1, lett. a), "lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini" (art. 20, comma 1, lett. b) e infine, "l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto" (art. 20, comma 1, lett. e).

ILLEGITTIMITÀ DELLE DELIBERE IN OGGETTO PER ATTESTAZIONI NON CORRISPONDENTI AL VERO, ASSENZA DI COPERTURA FINANZIARIA IN VIOLAZIONE DELLA L.R. n° 5/2007, ART. 6, COMMA 18.

Secondo la normativa vigente, infine, il progetto approvato è privo di copertura finanziaria. In base all'art. 6, comma 18, della L.R. n° 5/2007, richiamato in delibera, infatti, "i fondi devono essere impegnati dall'ente interessato entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di erogazione dei fondi ovvero del secondo anno successivo quando la loro utilizzazione richiede l'approvazione di un progetto esecutivo delle opere da realizzare. Tali termini sono interrotti in presenza di richiesta di pareri obbligatori, autorizzazioni, nulla osta di competenza di altre amministrazioni. Per impegno entro i termini si intende la costituzione di una obbligazione giuridicamente perfezionata o quantomeno la pubblicazione del relativo bando di gara, entro gli stessi termini, purché faccia seguito l'affidamento dei lavori entro l'esercizio immediatamente successivo". Ebbene, come si è detto sopra, il Comune di Cagliari dal 13/11/2007, momento in cui la Regione Sardegna ha deliberato l'assoggettabilità del progetto alla VIA, fino al 14/10/2010, data in cui la Giunta comunale ha approvato la deliberazione n. 265/10, non ha attivato la procedura di Valutazione di impatto ambientale, né ha modificato in qualche modo le opere già approvate, abbandonando di fatto il progetto per quasi tre anni. Fino al 29/11/2012 inoltre, - momento in cui viene convocata la Conferenza di servizi per il rilascio dei pareri da parte degli organi competenti - per ben 5 anni, non c'è stata alcuna richiesta di pareri obbligatori, autorizzazioni o nulla osta ad altre amministrazioni. Rispettando la normativa sopra citata, dunque, in assenza di fatti che giustifichino l'interruzione dei termini, l'Amministrazione comunale avrebbe dovuto impegnare i finanziamenti erogati entro il 31/12/2009 e pertanto l'intervento in esame non può più disporre dei fondi relativi al PIA stanziati ben 10 anni fa, nel lontano 2004.

GRAVI CRITICITÀ DEL PROGETTO.

1) RISCHIO IDROGEOLOGICO E PRESENZA DI FLUSSI IDRICI.

La relazione geologica allegata alla delibera 90/12, redatta dal dott. Roberto Rocchitta, si compone di sole quattro pagine. È stata compilata nel 2004, compare tra gli elaborati progettuali del 2006 e dichiara testualmente: "La presente relazione è redatta in occasione della stesura del Progetto definitivo per la realizzazione di un sistema di parcheggi di scambio e trasporto meccanizzato nel centro storico".

Passando ad esaminare i contenuti delle relazioni integrative imposte dall'UTR, osserviamo che l'elaborato sulla compatibilità geologica e geotecnica, firmato dalla Dott.ssa Maria

Francesca Lobina, parte da un presupposto completamente errato in quanto a pag. 1 sostiene che “l’intervento ricade in minima parte entro la perimetrazione a rischio medio da frana (Hg2)”. Tale progetto in realtà, secondo la normativa vigente, rientra in tale area e in quella a rischio alto da frana (Hg3). Non solo. Nella ripermetrazione del PAI approvata dal Comune nel 2010, una parte della zona in cui verranno realizzate le opere risulta essere classificata addirittura come Hg4. La “dichiarazione integrativa” successivamente rilasciata dalla Dott.ssa Lobina, sottoscritta a posteriori e relativa al fatto che tale circostanza non influirebbe sulla realizzabilità dell’intervento, non solo risulta totalmente priva di dimostrazione, ma pone seri dubbi anche sulle conclusioni alle quali giunge la relatrice.

L’esito dello studio, infatti, è gravemente compromesso dalla mancata considerazione - nel corso di tutte le indagini svolte - di un elemento fondamentale come la reale classificazione dell’area in base alle norme del Pai.

Lo stesso areale d’intervento indicato a pag. 4, inoltre, appare notevolmente ridotto rispetto a quello effettivo.

Con riferimento alla composizione del sottosuolo oggetto dello scavo la relatrice precisa che “sulla base dei dati stratigrafici ricavati dai sondaggi eseguiti a corredo del presente lavoro, coadiuvati da quelli provenienti dalle indagini pregresse, **la configurazione litologica del sottosuolo che ospiterà il futuro parcheggio** è sostanzialmente riconducibile alla sovrapposizione delle seguenti unità, a partire dalla più recente:

U1] Terre di riporto [Attuale]

U2] Calcari in facies “Tramezzano” [Miocene superiore]

U3] Calcari in facies “Pietra Cantone” [Miocene superiore]”. (pag. 36).

La parte più consistente dell’intervento, dunque, si effettuerà nello strato calcareo, asportando una grossa porzione del banco roccioso sul quale sono state edificate le mura.

Per quanto riguarda la presenza di falde idriche, chiaramente identificate negli altri studi allegati, nella relazione della Dott.ssa Lobina si dichiara che non ne sono state individuate, ma i sondaggi e **i relativi rilievi sono stati effettuati in estate**, nei mesi di giugno e luglio (pag. 43).

A questo proposito è bene riflettere sulle dichiarazioni contenute nella risposta - data per iscritto dal direttore del Ctm, Ezio Castagna - a una richiesta urgente di informazioni in relazione ad un altro parcheggio cittadino, indirizzatagli dal consigliere comunale dell’Udc, Gianni Chessa. «Non è possibile quantificare i costi di manutenzione del multipiano di via Manzoni vista la drammatica situazione in cui versa», esordisce il dirigente e prosegue: «Nel parcheggio si registra, infatti, una presenza costante di acqua nel secondo piano interrato, con necessità di aspirazione continua della stessa sia dalla zona parcheggi che dalle fosse

degli ascensori. Altre infiltrazioni d'acqua provengono dal giardino sovrastante». Il problema dell'acqua è cronico e a nulla hanno portato i ripetuti sopralluoghi effettuati dai tecnici nel parcheggio. **«D'estate è tutto a posto»**, assicura Castagna, «con la brutta stagione, invece, la parte inferiore della struttura si allaga e per garantire l'agibilità siamo costretti a usare le pompe, spendendo cifre elevate». La causa di fondo è la presenza di una falda che scende da Castello lungo via San Rocco, passa sotto il mercato di San Benedetto e arriva fino a via Manzoni (a valle) creando non pochi imbarazzi. La domanda è d'obbligo: **possibile che nessuno se ne sia accorto durante i lavori di scavo per la realizzazione dell'opera?** **«Il problema è che le falde si spostano»**, replica Castagna, **«anche se nel caso specifico le infiltrazioni ci sono sempre state, fin dal primo giorno»**.

Per il sottosuolo non si riesce a trovare una soluzione definitiva, ma visto che «l'area verde è stata presa di mira dai vandali», prosegue Castagna, «è probabile che anche i tubi dell'impianto di irrigazione siano stati danneggiati, con il risultato che ora nel parcheggio piove dall'alto». Attualmente il giardino è chiuso. «Per il futuro», conclude il direttore del Ctm, «ci auguriamo che almeno il problema dei vandali possa essere arginato». Da L'Unione Sarda, 08/12/2012.

Anche nella struttura di via Amat, come accade nel multipiano di Via Manzoni, ogni anno, per tutto l'inverno, il funzionamento del parcheggio è subordinato all'uso di pompe sommerse con un enorme dispendio di energia e di fondi pubblici.

Per quanto riguarda l'agibilità dello spazio sovrastante la struttura e le infiltrazioni idriche la situazione non cambia neanche in viale Regina Elena.

“Nel multipiano Apcoa di viale Regina Elena, ogni volta che piove fuori piove anche dentro. Il parcheggio si trova in condizioni inaccettabili, chi deve prendere urgenti misure di riparazione? Quando piove l'acqua finisce sui muri interni e sui tubi degli impianti elettrici, creando non pochi problemi ai proprietari dei garage e alle macchine parcheggiate. Eppure nessuno interviene, nonostante il parcheggio sia gestito da una società ben precisa, la multinazionale Apcoa.” Con questa interrogazione, presentata in Consiglio comunale dalla Federazione della Sinistra e Rossomori, Enrico Lobina chiedeva l'accertamento della responsabilità del gestore in relazione allo stato dell'immobile. Da Cagliaripad, 20 Novembre 2012.

Nella Seduta del Consiglio comunale n. 01-1/2013 - 08/01/2013 l'assessore Mauro Coni ha subordinato la risposta a questa interrogazione all'esame della convenzione con Apcoa svolta dall'ufficio tecnico comunale, da concludersi entro qualche settimana. E' passato più di un anno e non ci risulta sia stata fornita alcuna risposta.

Chi garantisce che non si verifichino gli stessi problemi, con rischi ben maggiori vista la posizione, anche nel parcheggio che si intende realizzare?

Con specifico riferimento a possibili infiltrazioni idriche, del resto, la stessa relazione della Dottoressa Lobina a pag. 44, **“non esclude che, analogamente a quanto verificatosi nel sottosuolo del rione di Stampace e di altre aree cittadine in condizioni analoghe, perdite della rete idrica e fognaria possano localmente saturare i terreni e per la pressione di fuoriuscita, operare un’azione erosiva e dilavante tale da impoverire il terreno delle frazioni più sottili (limi e argille) determinando significativi aumenti della porosità del substrato terrigeno predisponendolo a cedimenti nel caso di carichi concentrati agenti su di esso (ad esempio le fondazioni degli edifici).”** Quest’ultima ipotesi - tutt’altro che eventuale, dal momento che gli immobili edificati sul bastione di Santa Croce sono privi di sistema fognario e scaricano i liquami direttamente nel terreno di riporto sul quale insistono - non viene presa in alcuna considerazione dalla consulente.

Al contrario. La relazione a pag. 47, aggiunge: **“dal momento che il campionamento è avvenuto con l’ausilio di acqua di perforazione, non è dato sapere se allo stato di saturazione dei materiali estratti abbiano contribuito eventuali flussi idrici preesistenti entro la coltre di riporto. È comunque ragionevole pensare che, alla luce dell’assetto litostratigrafico e morfologico dei luoghi, l’eventuale presenza di una blanda e discontinua circolazione idrica entro le terre di riporto possa essere legata non tanto ad un flusso naturale quanto ad un apporto dalla rete idropotabile locale deteriorata. Di contro non sono state ravvisate evidenze organolettiche (“odore”) o presenza di materiali organici indicative di perdite dalla rete fognaria.”**

Riassumendo: i sondaggi sono stati effettuati in estate, quando - come mostra anche la situazione degli altri parcheggi interrati - le eventuali falde si riducono fino a prosciugarsi, eppure i materiali estratti erano saturi, cioè intrisi d’acqua. Tuttavia, non possiamo essere certi dell’esistenza di flussi idrici perché gli stessi sondaggi sono stati effettuati con l’ausilio di acqua (ma un esperto non dovrebbe essere in grado di capire se si tratta solo di un’umidità superficiale?). La circolazione idrica, inoltre, potrebbe essere legata al deterioramento della rete idrica in quanto non è stato rilevato alcun elemento che indicasse la presenza di perdite nella rete fognaria (anche se gli immobili che insistono sul bastione di Santa Croce scaricano direttamente nel terreno). Nonostante palesi evidenze contrarie si dichiara, quindi, che dai sondaggi effettuati non emerge la presenza di falde acquifere, disattendendo totalmente le richieste dell’UTR. E senza prendere in alcuna considerazione l’analisi

storica della zona indagata, dal momento che la stessa relazione sul rischio archeologico, come si vedrà, ricorda che dalle “*piante catastali ottocentesche*” risulta che sul basso fianco del bastione di Santa Croce era presente un “*lavatoio*” e “*un eventuale sistema di adduzione dell’acqua pubblico*” anche se “*rimane sconosciuta la localizzazione*”. Nella piazza di Santa Croce, del resto, si trovavano anche una importante fontana e un notevole canale di scolo delle acque, denominato “*la Madre*”, che andava a sboccare proprio nel bastione di Santa Croce (per l’approfondimento di tali informazioni vedi MARCO CADINU a cura di, *I catasti e la storia dei luoghi*, in Storia dell’Urbanistica, n. 4/12, edizioni Kappa).

Nonostante le affermazioni contrarie della Dott.ssa Lobina, tuttavia, come si è anticipato ed era facile aspettarsi, la presenza di una falda idrica a meno di due metri di profondità è stata accertata dalla relazione tecnica coordinata dal Prof. Ing. Roberto Balia, tramite i sondaggi analizzati nel 2012 (Sondaggio n.1) e contenuti nell’Allegato 2 dello “Studio geofisico e geognostico per la stima dettagliata dei materiali di origine naturale o antropica sovrastanti le rocce carbonatiche mioceniche nell’area di Cammino Nuovo in Cagliari”.

In tutti i punti indagati, inoltre, è stata rilevata l’esistenza di uno strato roccioso, consistente in “*calcari di Cagliari, tipo tramezzario di colore biancastro, molto fratturato per la presenza di circolazione idrica*”, rinvenuto a partire da circa 3,80 m. di profondità.

Nella Relazione Calcolo strutturale, del resto, pag. 3, dando per certa la presenza di falde idriche - si prevede che “*si disporrà uno strato di materiale arido drenante, ben compattato, di spessore non inferiore a 0,5 m, con lo scopo sia di permettere l’allontanamento dell’acqua di falda (che interessa parte della superficie del parcheggio), sia al fine di contenere una serie di tubi dreno che raccoglieranno, al livello fondale, l’acqua di falda drenata lungo la parete Nord e la allontaneranno oltre la parete Ovest, dove sono previsti gli impianti di raccolta e smaltimento delle acque*”.

2) RISCHIO DI STABILITÀ DELLA CORTINA MURARIA.

L’elaborato integrativo a firma della Dott.ssa Lobina, a pag. 56, ammette che esistono aree Hg3, contraddicendo quanto prima affermato. “**In tutte le aree perimetrali, le superfici interessate dai fenomeni franosi (alcune dei quali ricadenti in Hg3) riguardano l’intero sviluppo delle pareti, dal margine sovrastante a quello sottostante i costoni rocciosi coinvolti da attività franosa attiva. La fenomenologia franosa in atto è essenzialmente dovuta al distacco, crollo e successivo rotolamento di blocchi rocciosi calcarei in condizione di instabilità geostatica** e le cause dell’innesco franoso, sempre da quanto rilevabile dalla Scheda B7113, possono essere determinate sia dal susseguirsi di eventi meteorici ± estremi, da effetti di erosione al piede del versante, dalle stesse condizioni fisiche

e strutturali dei materiali coinvolti **nonché da azioni antropiche quali gli scavi, le vibrazioni indotte** etc. ...”. Nella pagina successiva si precisa che “il danno atteso, nell’ipotesi di un dissesto di frana significativo, riguarda gli edifici posti in prossimità delle scarpate e perciò in grado di subire problemi di stabilità dalla attivazione di distacchi o crolli di masse rocciose dai costoni”. L’Architetto Marco Cadinu, nell’opera già citata, ricorda che l’area della “torre rotonda, rintracciata all’angolo meridionale del Bastione di Santa Croce nella recente fase di studio preliminare effettuato dal Comune di Cagliari per il progetto di fattibilità di una comunicazione di risalita delle mura dal parcheggio ipotizzato a valle, è oggetto di dissesti da secoli, credo innanzitutto a causa degli imponenti riempimenti e avanzamenti della linea della rocca; uno di questi è rappresentato nell’assonometria delle mura dei Jacopo Palearo Fratino del 1578. Già in fase di costruzione delle mura cinquecentesche si verificano i primi crolli. **Di questi quasi nessuno è noto nei suoi aspetti strutturali, tantomeno quelli degli anni ’80 del Novecento o quelli attualmente in corso, per ora contrastati con versamenti di cemento “alla cieca” e palificate.** In questo ambito si dovrebbe cercare il Cisternone di Santa Croce, ben noto nel XIX secolo e poi dimenticato.”

Anche il Piano di protezione civile, come si è detto, ricorda che “nel passato si sono verificati numerosi eventi di frana” che hanno interessato, tra gli altri, la stessa area dell’intervento come “vico S. Margherita, nel Rione Castello”, e luoghi assai prossimi come “Porta Cristina lungo via Porcell”.

Ed ecco, infine, lo stato delle mura descritto nel Disciplinare Tecnico Prestazionale del Restauro. “Le zone maggiormente ammalorate presentano importanti lacune nel paramento murario, integrazioni casuali con materiale lapideo, presenza frequente di verde infestante. Molte parti del paramento (specie nel bassofianco) presentano porzioni molto deteriorate, in condizioni caotiche e prossime al collasso, inoltre le condizioni di sicurezza al piede sono garantite qui da una protezione paramassi. Su queste porzioni l’azione degli agenti atmosferici e del verde presente hanno permesso all’acqua piovana e all’azione del vento, di intaccare l’integrità di molti conci. [...]. I processi di disgregazione, oltre che su questa porzione di mura, si estendono anche in altre zone”.

Facendo salva ogni altra considerazione, lo scavo per una profondità di almeno 15 metri dovrebbe avvenire a filo di una cinta muraria che si trova in un simile stato o che ha appena subito un importante restauro, a seconda dell’ordine cronologico seguito durante l’esecuzione dei lavori.

La relazione della Dott.ssa Lobina, tuttavia, malgrado le criticità rilevate, non prendendo in alcuna considerazione la presenza dell’area classificata come Hg4 e pur imponendo

importanti prescrizioni, dichiara che (pagg. 61-62) “dall’analisi della cartografia PAI si evince che il sito di intervento rientra parzialmente in un’area caratterizzata da una pericolosità da frana di tipo medio Hg2, attigua ad una zona a pericolosità elevata Hg3. Nello specifico il parcheggio interessa direttamente un settore classificato Hg2 relativamente alle strutture murarie del terrapieno che sorregge la Via Cammino Nuovo e che delimita il lato a monte della Via Santa Margherita. Nel lato a monte della Via Cammino Nuovo, l’interferenza tra l’opera e le aree Hg2 riguardano la fascia al piede del bastione di Santa Croce e strutture contermini in quanto lo scavo per la costruzione della struttura interrata risulta a filo della zona di appoggio delle strutture murarie stesse. **Le problematiche inerenti la stabilità complessiva dei luoghi riguardano perciò l’assetto statico sia delle murature che sostengono a valle il terrapieno della Via Cammino Nuovo, sia dell’insieme delle murature del Bastione di Santa Croce/Ghetto degli Ebrei e dell’appoggio sul substrato geologico locale costituito dalla roccia calcarea in facies ‘Tramezzario’.** Ciò detto, con riferimento alla valutazione del progetto con riferimento alle finalità e agli effetti ambientali, si conclude con una valutazione positiva con i vincoli già specificati, ovvero:

- Le opere dovranno essere dimensionate dopo aver accertato l’effettivo spessore della muratura;
- dovranno essere tassativamente eseguiti interventi preventivi in grado di assicurare un livello di stabilità che consenta il successivo scavo in condizioni di sicurezza, interventi consistenti in una berlinese sul fronte di scavo e in tiranti alla base della muratura”.

La “Relazione tecnica e scientifica su modellazione geotecnica e analisi di stabilità” firmata dal Prof. Ing. Pier Paolo Manca, conferma che, per garantire la stabilità delle mura, la sola “berlinese” non basta ma che, “per una migliore messa in sicurezza preventiva della muratura, si ritiene utile il ricorso - prima dell’inizio dello scavo - a un sistema di tiranti posti in prossimità della base di appoggio. L’intervento sarebbe necessario nelle parti del muraglione di maggiore altezza e all’interno delle quali la geofisica ha riconosciuto la sola presenza di materiali sciolti”.

La relazione prosegue disponendo che (pag. 4) “le operazioni di scavo dovrebbero svolgersi dopo gli interventi di stabilizzazione e **secondo modalità che limitino la produzione di vibrazioni**”. Queste modalità, tuttavia, difficili da comprendere visto che si dovrebbe intervenire anche su uno strato roccioso molto consistente, non vengono indicate.

L’analisi dell’esito dei calcoli svolti - ipotizzando due spessori delle murature, in quanto quello reale è ancora ignoto - porta il relatore a dichiarare che “lo spessore di solo 1 metro nella parte più alta del muro è insufficiente a giustificare l’equilibrio attualmente dell’opera; si è invece posto in evidenza che a partire dallo spessore di 1.5 m. tale condizione di equilibrio

è raggiungibile”. Dopo avere, tuttavia, individuato come zone di **criticità “la base interna della muratura e la parte alta verticale”** si precisa che, ipotizzando lo spessore di un solo metro, con l’apertura dello scavo “alla base interna del muro e secondo la superficie di contatto, riporti-basamento calcareo, si sviluppa una potenziale superficie di scivolamento” con la **“porzione di materiale (roccia e riporto contenuto nel muro) che si distacca a seguito dell’instabilità”**.

Tale ultima ipotesi è confermata dalla “Relazione tecnica e scientifica sulla interpretazione dei rilievi geofisici eseguiti dalla Tergam S.r.l. e sulle prove di laboratorio” redatta dal Prof. Ing. Roberto Balia, secondo la quale “le quattro sezioni che hanno orientamento circa Ovest Est, riportano un corpo murario con spessore complessivo alla base di circa 6 m, decrescente verso l’alto **fino a ridursi all’ordine di 1 m.**”.

Osserviamo anche - a conferma del fatto che non si può escludere uno spessore finale delle mura di un solo metro solo perché non sarebbero “in equilibrio” - che gli abitanti degli immobili **siti all’interno dell’area analizzata conoscono bene anche l’attuale instabilità di quel tratto di mura. Nonostante questo, come si è anticipato sottolineando la mancata risposta alla richiesta dell’UTR, non si è svolta nessuna indagine specifica tesa ad evidenziare le conseguenze della realizzazione delle opere su tali abitazioni, che insistono proprio sul tratto di mura definito maggiormente a rischio.**

Nelle conclusioni (pag. 19), tuttavia, prudentemente, si avverte che “in tutte le situazioni si evidenzia sempre come **l’apertura dello scavo determini l’instabilità del sistema** e la necessità di interventi preventivi di stabilizzazione”, ribadendo che le stesse “opere dovranno essere dimensionate dopo avere accertato l’effettivo spessore della muratura”.

A parte il fatto che si conferma di non conoscere neanche gli elementi minimi indispensabili per ipotizzare la fattibilità dell’intervento, quando s’intende accertare questo spessore e su quali elementi si basa, dunque, il calcolo strutturale dell’attuale progetto?

E se la reale consistenza delle mura non consentisse l’esecuzione delle opere previste, cosa accadrebbe una volta affidato l’appalto del progetto definitivo e dei lavori sulla base di un progetto preliminare che, nonostante i dubbi emersi, ne certifica la fattibilità?

A questo proposito l’Ing. Roberto Balia “sulla interpretazione dei rilievi geofisici eseguiti dalla Tergam S.r.l. e sulle prove di laboratorio” precisa che “viste le incertezze sulla reale costituzione del tratto di mura in studio, si suggerisce di effettuare, prima dell’inizio delle opere di scavo, delle verifiche dirette della struttura muraria mediante sondaggi orizzontali o inclinati verso l’alto e intestati ad un’altezza di almeno 4 m dal piede (in modo tale da non intercettare il substrato calcareo), in corrispondenza di 3-4 sezioni”.

L'Ingegnere aggiunge un ulteriore motivo di incertezza, rilevando che, “nel sottosuolo retrostante le mura, sopra il substrato lapideo naturale costituito essenzialmente dal Tramezzario (membro intermedio del Miocene cagliaritano), le tomografie indicano la presenza di ulteriori strutture di origine artificiale”, ancora sconosciute.

Riassumendo: la documentazione relativa agli aspetti geologici e geofisici, alquanto scarna, risulta tuttora priva di indispensabili e rigorosi approfondimenti sui reali aspetti di rischio.

Il Fosso di San Guglielmo e le aree contermini, classificati come Hg4, sono da sempre considerati zona a rischio, ma tutta la cornice rocciosa adiacente la via del cammino nuovo, comprese le possenti, ma vetuste mura pisane, è da considerare come potenzialmente esposta a rischio per la presenza di marcati dislivelli, nonché di faglie e fratture nelle rocce di varia natura e consistenza.

Non si rileva, poi, nella documentazione a corredo del progetto, nessun approfondimento specifico circa l'aspetto geomorfologico e geologico-strutturale del sito oggetto dell'intervento e dell'impatto rilevante che gli scavi potranno arrecare al basamento roccioso che sostiene le mura pisane e il Bastione di santa Croce.

Si osserva, inoltre, che la soprintendenza competente non ha avuto modo di esaminare gli elaborati integrativi che confermano lo stato critico in cui si troverebbero le mura in caso di apertura dello scavo e suggeriscono un sistema di tiranti, per la realizzazione dei quali sarà necessario procedere ad alcuni tagli nell'orditura muraria, mettendo in opera un intervento molto invasivo sulla legittimità del quale, dunque, non è stato espresso alcun parere.

Evidenziamo, infine, la ormai consueta contraddittorietà tra i diversi elaborati allegati al progetto. Nella citata relazione di prefattibilità ambientale, redatta dall'Ufficio tecnico comunale, infatti, si afferma, contrariamente al vero, che non vi è alcun rischio idrogeologico, sostenendo (pag. 13) che “le attività di individuazione e di perimetrazione delle aree a rischio idraulico e delle relative misure di salvaguardia e di quelle a rischio frane, svolte in sede di redazione del PAI, non hanno individuato nelle aree oggetto di intervento criticità a nessun livello di rischio”.

Nella Relazione generale, redatta sempre dall'Ufficio tecnico comunale, viceversa, a pag. 11, si sostiene che “il completamento dei restauri delle murature storiche affacciate sul parco garantirà la valorizzazione del bene culturale e permetterà la mitigazione del rischio frane contemplato dal Pai per quest'area.”.

Si sottolinea, tuttavia, che, a differenza di quanto ripetuto più volte dall'amministrazione, nessuna delle relazioni svolte dai consulenti esterni ha

dichiarato che a seguito della realizzazione del parcheggio l'area vedrà diminuire il livello dell'attuale rischio idrogeologico.

Da quanto sopra esposto, tralasciando le già evidenziate illegittimità dell'intero procedimento, appare chiara anche l'assoluta inopportunità di procedere a un appalto integrato complesso per l'affidamento delle opere descritte. Si tratta, infatti, di lavori ad altissima probabilità di imprevisti in fase successiva, con il rischio di non poter realizzare l'opera perché troppo pericolosa, esponendo l'amministrazione a pesanti contenziosi e al pagamento certo di penali. In una simile situazione, inoltre, per evitare la possibilità di danno erariale, l'amministrazione potrebbe essere portata a minimizzare le gravi criticità evidenziate, decidendo di realizzare comunque l'opera e mettendo a repentaglio uno dei beni più importanti della città. Poetto docet.

3) RISCHIO ARCHEOLOGICO.

Riportiamo l'analisi dell'area dell'intervento effettuata dalla relazione sul rischio archeologico a firma della dott.ssa M. G. Arru e della dott.ssa, A. L. Sanna - certamente l'elaborato che mostra il maggior grado di approfondimento - dalla quale emerge la presenza di diverse cavità e cisterne all'interno delle mura, un pozzo sul "rivellino", nonché la sussistenza di un notevole rischio archeologico.

Osserviamo, tuttavia, che una evidente lacuna della relazione in oggetto, consiste nell'omessa considerazione del sistema di protezione disposto sull'intera area dal Piano paesaggistico regionale. I vincoli riportati, infatti, riguardano solo quello ex L. 1497/76, il vincolo panoramico ex D.M. 4/8/1964 e quelli disposti in base alla Legge 1089/39.

“Bastione di Santa Croce, basso fianco e via del Cammino nuovo: Il rischio archeologico.

Oggetto della presente relazione, in particolare, è un tratto delle fortificazioni occidentali della città antica, compreso tra la Torre dell'Elefante e il Bastione di Santa Croce, sperone su cui attualmente insiste il complesso c.d. Ghetto degli ebrei, col sottostante fosso di san Guglielmo. Le mura (cortina di Santa Chiara, in questo tratto), che cingono il quartiere di Castello e ne costituiscono il limite verso il sottostante Stampace, svolgono al contempo la funzione di raccordo tra i due: tra la cortina che cinge il quartiere 'alto', e la controguardia in basso, sulla via Santa Margherita, corre la spianata, in pendenza, detta via del Cammino nuovo, che, in seguito a recenti lavori si presenta inserita appieno nel contesto urbano e svolge la funzione di strada d'accesso tra i due quartieri; attualmente ospita un parcheggio pubblico. Nello spazio trova posto anche il Bassofianco del Bastione di Santa Croce,

rivellino settecentesco che si presenta, al momento, libero da costruzioni moderne e, anzi, inaccessibile e coperto da vegetazione spontanea”.

A pag. 23, si descrive il Bastione di Santa Croce (propugnaculum S. Crucis nella pianta dell'Arquer).

“Bastione di Santa Croce - cunicolo (dimensioni non rilevate).

Coevo o di poco successivo alla realizzazione cinquecentesca del Bastione, il cunicolo rientra nel progetto di Giacomo Palearo “Fratino” di realizzare a ridosso delle mura alcuni passaggi sotterranei e casematte. Secondo il Cossu però questo cunicolo è da attribuire al progetto di Rocco Cappellino di raccordare Castello con l'esterno delle mura tramite percorsi sotterranei. Persa l'originaria funzione e dapprima chiusi per paura di facilitare l'attacco dei nemici, i sotterranei furono adibiti in seguito ad altre funzioni: già nel 1756 risultano effettuate alcune riparazioni e nel 1848 si ha notizia che la casamatta del bastione di Santa Croce era stata trasformata in serbatoio.

Collegio Santa Croce: cisterne e cunicoli

L'area su cui fu realizzato nella seconda metà del XVI secolo il collegio, potrebbe corrispondere all'estremo settore occidentale del quartiere pisano. I resti di una struttura interpretabile come casa torre costituiscono infatti l'anomalo angolo nord-occidentale del complesso che, nato nel XVI secolo come collegio gesuitico, ospitò poi fra l'altro la tipografia Timon. È noto che l'edificio fosse dotato, già dal 1566, di una capiente cisterna, alla quale in seguito si aggiunsero due riserve minori. Dubbia invece la funzione di una rete di cunicoli scavati che si estendono sotto il cortile”.

Pag. 24. “Il bastione di Santa Croce, restaurato nel 1901-1903, ha assunto forma definitiva con i lavori moderni nel 1997-2000. Attualmente è un centro d'arte comunale.

Ai fini della presente indagine, **in particolare, merita attenzione il tratto comprendente il bassofianco del bastione di Santa Croce, la via del Cammino Nuovo, la controguardia di Santa Croce.**

Area interessata dai lavori: 1. Basso fianco del bastione di Santa Croce (1727-1733).

Di forma trapezoidale, si presenta nelle forme dategli nel Settecento, un rivellino triangolare che aderisce al fianco sinistro del bastione di Santa Croce e alla cortina di Santa Chiara. Nell'aprile del 1841, persa la sua funzione, il rivellino venne venduto a privati, che lo trasformarono in un giardino; nel 1853 il ‘piccolo bastione sottostante a quello di Santa Croce’ venne concesso come terreno coltivo.

Infine, un progetto del 1904, non realizzato, prevedeva la soppressione di alcuni isolati a ridosso dell'Ospedale civile e la resezione del rivellino sottostante il bastione di Santa Croce (o meglio, cortina di Santa Chiara), nel Cammino Nuovo.

Al momento si presenta come un giardino incolto, ricco di sterpaglie, arbusti, un albero e una palma. Contenuto da una cortina in muratura (oggetto di lavori di restauro nel 1993-1994), poggia sulla roccia affiorante (sagomata e in parte demolita al momento della sua costruzione, per renderlo inaccessibile). Nel giardino (?) del basso fianco sono visibili:

1a. Basso fianco del bastione di Santa Croce: pozzo (?) di cui non si ha alcuna notizia dalle fonti storiche ma che potrebbe invece essere collegato al Lavatoio pubblico indicato nelle piante catastali di fine XIX-XX secolo (sicuramente successive al 1844, vista la presenza dell'ospedale civile), senza alcuna altra indicazione. Unica indicazione rinvenuta potrebbe essere la seguente: 'Le altre fontane, delle quali non si serve il pubblico in tempo di pace, esistono una nel bastione denominato di Santa Croce verso la parte di ponente, altra nel bastione denominato di Santa Caterina...?.'

Allo stato attuale la torretta, di cui non è conosciuto il periodo di costruzione, si presenta in pessime condizioni, mentre nelle fotografie pubblicate in Rassu 2003 appare integra, con la copertura ancora in situ. Il piccolo edificio è realizzato in conci di media e piccola pezzatura di calcare.

Area interessata dai lavori: 1. Basso fianco del bastione di Santa Croce.

Rischio archeologico: alto.

Oltre alle emergenze visibili e conosciute, l'opera fortificatoria racchiude sicuramente tracce di strutture precedenti e potrebbe aver inglobato il 'butto' della città cinquecentesca, sicuramente localizzato al di fuori delle mura di questo periodo, e, anzi, probabilmente utilizzato dai costruttori settecenteschi per costituire il riempimento necessario.

Le fonti citano poi, senza dare riferimenti maggiormente precisi, una torretta che viene inglobata dalle mura cinquecentesche. Sono altresì conosciuti, in letteratura, cunicoli e gallerie, parte integranti dell'opera difensiva.

Area interessata dai lavori: 2. Via del Cammino nuovo

Rischio archeologico: medio alto. La via è già stata oggetto di lavori (condotti negli anni '80 per la costruzione del parcheggio). La sua formazione è settecentesca, ed è il risultato di un'azione di riempimento artificiale sul banco di roccia (variamente spianato?). **Si tratta però di un sito che, sin dall'Ottocento, è conosciuto come sepolcrale.** [...].

Area interessata dai lavori: 2.b. La zona di via del Cammino Nuovo è conosciuta dall'Ottocento per essere luogo di sepolture: "Quivi pure era una parte della necropoli romana, come di fatto i magazzini sottoposti non sono altro che antichi colombai scavati nella roccia". La funzione sepolcrale del banco di roccia su cui corre la via è quindi conosciuta dall'800 e viene collegata alle altre emergenze sepolcrali che, sempre nell'Ottocento emergono in occasione dei lavori per la sistemazione della sottostante Piazza

San Carlo (attuale Piazza Yenne). In occasione dei recenti lavori compiuti nel complesso di Santa Chiara, le cui strutture si appoggiano alla parete di roccia del Cammino nuovo, sono stati messi in luce alcuni tagli regolari, in cui chi ha condotto lo scavo ha riconosciuto alcuni colombari.

Area interessata dai lavori: 3. Controguardia di Santa Croce.

Rischio archeologico: medio-alto.

Per la difesa della caserma di fanteria Carlo Emanuele III, nel novembre del 1732 veniva sbancato il roccione sotto il baluardo, e col materiale di risulta costruita nel 1733 la CSC, opera in cui prendevano posto i fucilieri. Nel 1742 prolungata sino alle attuali scalette via santa margherita. La forma originale niente ha a che vedere con quella attuale: in origine era un'opera staccata a "V", con le facce parallele a quelle del bastione, e con le pareti a scarpa. Nel XIX secolo il fossato viene colmato e viene così ricavata la strada via del Cammino Nuovo, strada di unione tra castello e Stampace".

Per quanto riguarda le emergenze archeologiche presenti sull'area, dunque, come si è visto, la relazione archeologica, a p. 33, sostiene che nelle aree interessate dai lavori di cui al punto 1, *Basso fianco del bastione di Santa Croce*, vi sia un alto rischio archeologico, mentre con riferimento a quelle relative al punto 2, *via Cammino nuovo* e al 3, *Controguardia di Santa Croce*, si parla di rischio medio alto.

Nella "relazione di prefattibilità ambientale" redatta dall'Amministrazione comunale, viceversa, a pag. 13, anche in questo caso, si dichiara che **"l'intervento previsto non ricade in aree di interesse archeologico"**.

A questo punto si rileva un ulteriore motivo di illegittimità - che potrebbe integrare gli estremi del reato di falso in atto pubblico e che, nella migliore delle ipotesi, è frutto della grande superficialità che contraddistingue larga parte della documentazione allegata - in quanto tale elaborato, la cui redazione è obbligatoria in base alla normativa vigente, riporta ancora una volta dei dati non corrispondenti al vero, confutati dalla relazione specialistica allegata al progetto.

La stessa Soprintendenza ai beni archeologici, inoltre, ha confermato la fondata possibilità di ritrovamenti archeologici rilevanti - una necropoli di epoca romana in via del Cammino Nuovo e stratificazioni delle mura nelle epoche successive - per cui è stata chiesta fin d'ora "la previsione progettuale di considerevoli somme da destinare alle indagini archeologiche", mentre il progetto esecutivo dovrà prevedere anche somme per "indagini specialistiche".

Secondo quanto riportato dal calcolo sommario di spesa allegato alla Relazione tecnica generale, agli scavi archeologici è stata destinata la cifra di 412.183,80 euro.

Nulla si dice, tuttavia, con riferimento al caso in cui la conservazione dei ritrovamenti archeologici si rivelasse incompatibile con la realizzazione del parcheggio.

Ma è chiaro che anche in questa ipotesi ci sarebbero gravi conseguenze per l'aspetto culturale e paesaggistico o sotto il profilo dei contenziosi.

EFFICACIA DEL PROGETTO IN RELAZIONE AGLI OBIETTIVI PERSEGUITI.

1) RIDUZIONE DEL TRAFFICO AUTOMOBILISTICO PRIVATO E PEDONALIZZAZIONE.

La Relazione generale, a p. 18, ricorda che “il traffico veicolare all'interno dell'area urbana è responsabile di fenomeni di grave deterioramento della qualità della vita in termini di inquinamento atmosferico, acustico e dequalificazione delle caratteristiche storiche e ambientali, architettoniche e panoramiche del tessuto urbano”. E specifica che “nel centro storico tali eventi sono ancora più accentuati dalla tipologia dei tessuti viari sottoposti alla presenza pressante ed invasiva del traffico veicolare privato”.

Subito dopo lo stesso studio elenca una serie di criticità, perché “la realizzazione di interventi strutturali sulla mobilità (parcheggi) in centro storico **si confronta con le problematiche relative all'interferenza con le reti tecnologiche esistenti, le preesistenze archeologiche, quelle architettoniche ed i caratteri paesaggistici**, infine, le valutazioni trasportistiche in ordine alla fattibilità urbanistica, ai vincoli insistenti sulle aree, alle ricadute sulla viabilità locale e sulla salute e qualità ambientale, sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio della struttura”.

A fronte degli elementi negativi individuati, tuttavia, non si spende neanche una parola per giustificare le ragioni di una simile scelta e in violazione a quanto imposto dalla normativa vigente, non si prevede neanche un luogo dove possano parcheggiare i residenti durante i lunghi anni di realizzazione delle opere.

Ma non è tutto. Dopo avere definito i parcheggi come attrattori di traffico - dimenticando che ci si accinge a realizzarne un altro - **tra le principali criticità si riporta proprio il fatto che “gli attrattori sono concentrati nelle aree centrali della città”**.

Tanto premesso, considerato che i “parcheggi di scambio” - secondo la definizione datane dal Codice della Strada, accolta dalla relazione specialistica del traffico allegata - devono essere “localizzati esternamente all'area centrale, con servizi bus dedicati”, non si tratta certamente di quelli approvati dalla presente delibera. Lo conferma anche il fatto che nel Piano urbano della mobilità (PUM) i parcheggi di interscambio sono quelli dello Stadio S.

Elia, v.le La Playa, via S. Paolo e della piana di S. Lorenzo, laddove il parcheggio di via Cammino Nuovo è classificato semplicemente come un parcheggio in struttura (PUM relazione completa, fasi B,C,D, Parte 2, pag. 83).

Neanche dalle relazioni e gli allegati tecnici all'intervento, si riesce a individuare il "sistema coordinato di parcheggi di scambio" che dà il nome al progetto e quale sia l'oggetto di questo scambio. Per capire di quale sistema si parli è necessario leggere la relazione generale del PUM, dove si ripete quanto già riportato dalla relazione al precedente progetto approvato nel 2006, ricordando che il "sistema" è dato dal rapporto tra il parcheggio di Cammino Nuovo e quello vicino, sotto le mura di Castello, in viale regina Elena (PUM relazione completa, fasi B,C,D, Parte 3, pag. 109, Tav. 48, modificata con la delibera del Consiglio comunale n. 15 del 18 marzo 2014). In tale elaborato, infatti, si dichiara testualmente che "gli elementi principali del progetto" consistono in un "Nuovo parcheggio interrato Multipiano in via del Cammino Nuovo", in un "Parcheggio interrato in Terrapieno (già realizzato)", in un "Sistema di ascensori per superare il dislivello tra Castello e la base delle mura" (che ha sostituito il precedente sistema basato su scale mobili e tapis roulant, unica vera modifica) e nella "sistemazione a verde della copertura del parcheggio e di altre aree non occupate dagli impianti". Oltre a ribadire con cosa fa sistema il previsto nuovo parcheggio, dunque, si spiega davvero in cosa consiste il tanto decantato "parco del Cammino Nuovo": un tetto di parcheggio e qualche altra area non occupata dagli impianti, sistemati a verde. Sicuramente un parco che ci invidieranno in ogni parte del mondo.

Da notare, inoltre, l'importante dato finalmente reso noto: nel parcheggio di viale Regina Elena su 628 posti, di cui 428 disponibili per la sosta breve, si registrano, in media, solo 82 ingressi al giorno. Proprio un bel "sistema", dunque, quello che si ambisce realizzare: visto che quasi tutti i posti auto restano vuoti, invece di incentivare l'utilizzo di quelli già esistenti, si aggiunge un altro parcheggio "di scambio". Senza contare che tale definizione contrasta con le stesse previsioni del PUM dal momento che, come si è detto, il parcheggio di via Cammino Nuovo non è incluso tra i parcheggi di scambio da questo individuati.

Una nota posta a margine della tavola, infine, aggiunge in modo apparentemente tautologico che "il progetto prevede a corredo azioni e interventi da attuare coerentemente con le strategie individuate dal PUM". A ben guardare, tuttavia, questo inciso - inserito, si ribadisce, solo due mesi fa - non è posto a caso, ma è teso a placare le polemiche già sorte sul divieto di sosta previsto dallo stesso progetto su alcune aree. Sostituisce, infatti, la dicitura della tavola originale, riferita al medesimo intervento corredato da scale mobili e tapis roulant, in cui la nota soppressa ricordava che "il progetto prevede che nelle vie S. Margherita e S. Giorgio sia vietata la sosta (attualmente consentita)".

Tale modifica, tuttavia, si pone in contrasto con lo stesso PUM, che continua a disporre misure molto restrittive per il traffico e la sosta in centro storico. Senza contare che è proprio la relazione specialistica allegata al progetto in esame - coerente con il PUM - a considerare il divieto di parcheggio in via S. Margherita e in via San Giorgio un punto qualificante delle opere approvate, il fulcro di tutto l'intervento, l'unico che lo giustifichi. Lo si dice chiaramente più volte, come mostrano gli stralci sotto riportati.

Secondo l'elaborato citato "il Progetto oggetto dell'intervento assume come elementi di riferimento gli obiettivi e le strategie stabiliti dal Piano Urbano della Mobilità (PUM) approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale N° 47 del 29 Luglio 2009. La filosofia di guida del piano parte dall'assunto che per migliorare la vivibilità della città di Cagliari occorre invertire la tendenza, che in questi anni si è consolidata, di una progressiva occupazione degli spazi urbani da parte del traffico e della sosta delle autovetture private. Esempi di questa invadenza sono ben visibili in diverse parti della città a partire dal Largo Carlo Felice, via Santa Margherita, Via San Giorgio in cui il traffico veicolare, costituisce una barriera fisica, con spazi pedonali confinati a due marciapiedi laterali che quasi sembrano 'disturbare' e togliere spazio alla libera circolazione e sosta delle autovetture".

Per questi motivi, si sostiene, "risulta quindi necessario ridurre drasticamente la possibilità di parcheggiare sulla sede stradale, ossia **cercare di spingere i residenti a trovare soluzioni stabili diverse da quelle del parcheggio dell'automobile sulla pubblica via**".

Subito dopo si chiarisce che "con riferimento al progetto del parcheggio interrato di via Cammino Nuovo gli obiettivi e le strategie enunciate dal PUM possono essere ulteriormente specificati nel dettaglio.

1) Riequilibrio della domanda di mobilità: la realizzazione del progetto ha come obiettivo la regolamentazione della sosta che privilegia quella di lunga permanenza, esclusivamente dedicata ai residenti del quartiere di Castello e Stampace, e quella di rotazione di breve periodo, al **servizio delle attività ospedaliere**, del terziario e delle attività direzionali, **in sostituzione della sosta in superficie**.

2) **Recupero di spazi pubblici da sottrarre alla sosta veicolare**: il progetto del parcheggio di Via Cammino Nuovo si pone l'obiettivo di **eliminare il maggiore numero possibile di posti auto in superficie, specie lungo strada (Via Santa Margherita, Via San Giorgio, Via Cammino Nuovo e la viabilità nei quartieri storici di Castello e Stampace)**, per restituire queste aree alla fruizione pubblica pedonale e migliorare la qualità ambientale di particolari contesti storici. Tutto ciò significa più spazio, esclusivamente dedicato, per i pedoni...". Poco oltre si dichiara apertamente che "la realizzazione del parcheggio interrato di Via Cammino Nuovo consente sicuramente di dare una risposta ai

problemi evidenziati nell'area, non tanto perché incrementa l'offerta dei possibili spazi da adibire alla sosta nell'area (anzi la **condizione ideale in termini di recupero anche ambientale dell'area è quella di non aumentare l'offerta di parcheggi, in quanto come ben noto questo aumenta la domanda di spostamenti in auto**) ma soprattutto in quanto consente il riequilibrio della domanda di mobilità (non aumentando appunto gli stalli per la sosta) ed il recupero urbanistico/territoriale dell'area in esame”.

E ancora: “un altro elemento estremamente importante per il corretto funzionamento del parcheggio in oggetto è rappresentato dalla sistemazione degli spazi di superficie lasciati liberi dalle auto. Infatti, è importante che in tali spazi vengano realizzati una serie di interventi di ridisegno urbano che definiscano chiaramente la funzione a cui tali spazi sono destinati (funzione prevalentemente pedonale o per il trasporto collettivo) e che **impediscono sia ‘psicologicamente’ che ‘fisicamente’ l'utilizzo di tali spazi per la sosta anche temporanea laddove invece tale funzione è vietata**”.

Resta inteso, si sottolinea, che “tali interventi a supporto della realizzazione del parcheggio sotterraneo devono essere realizzati contestualmente al progetto in studio, per due ragioni fondamentali.

La prima è che, essendo interventi di sostanziale modifica degli spazi di superficie e di sostanziale ‘limitazione’ di utilizzo degli spazi di superficie da parte delle autovetture private, è più facile che siano accettati dall'utenza nell'ambito di un progetto globale che correttamente si configurerebbe come uno spostamento delle aree di parcheggio dalla superficie in spazi sotterranei, piuttosto che, incorrettamente, come la riduzione di spazi di sosta.

La seconda ragione è che **trattasi di interventi fondamentali per il corretto funzionamento del parcheggio (e che soprattutto ne giustificano la sua realizzazione)**”. Si osserva, infatti, che “**la mancata realizzazione contestuale di tali interventi può (e vi sono purtroppo diversi esempi anche nella nostra realtà) vanificare l'opera, determinando un sottoutilizzo della struttura in sotterranea ed un sostanziale mantenimento delle condizioni di congestione, occupazione indiscriminata del suolo, intrusione visiva, inquinamento ambientale, etc. delle zone di superficie**”.

Nella solita relazione di **Prefattibilità ambientale, pag. 9**, tuttavia, si precisa che **“l'opera fornirà sollievo alla richiesta di sosta dei residenti rendendo altresì possibile liberare il Castello e Stampace alta dalle auto e offrendo gli spunti alla futura pedonalizzazione di Castello.”**.

A questo punto osserviamo che quello esposto, più che un progetto concreto e realizzabile sembra una fantasia irrealizzabile, dal momento che la fattibilità dell'intervento è esclusa dagli stessi dati - ancorché estremamente confusi - riportati nello studio.

Dalla Relazione al Traffico, pag. 11, infatti, apprendiamo che “**nell'area sono presenti** circa 525 parcheggi, di cui circa il 67% sono parcheggi a pagamento concentrati per circa il 48% lungo la viabilità principale (Via Santa Margherita e Via San Giorgio), mentre il restante 52% sono concentrati nel parcheggio di superficie di via Cammino Nuovo”. Trasformando in cifre le percentuali esposte avremo 352 parcheggi a pagamento di cui 169 in via Santa Margherita e via San Giorgio e 183 in Cammino Nuovo. Ma i conti non tornano. La relazione, infatti, precisa che “su un totale di circa 525 parcheggi disponibili, i parcheggi fuori dalla sede stradale sono poco più del 35%” e che “si tratta dei parcheggi di superficie realizzati nell'area di Via Cammino Nuovo, [...] circa 185 unità”, mentre “l'offerta maggiore di parcheggi è concentrata proprio lungo la via Santa Margherita – Via San Giorgio che conta circa 223 parcheggi”. Secondo i dati riportati, dunque, i parcheggi disponibili nell'area non sarebbero 525, bensì 408 (185+223). Ma tali cifre contrastano proprio con il dato di partenza (525) e con le percentuali indicate, che portano a individuare 184 parcheggi in Cammino Nuovo (35%) e 341 su strada (65%). La confusione è totale.

La relazione prosegue precisando che “circa 272 parcheggi sono disponibili all'interno del quartiere Castello, oltre a numerosi altri parcheggi utilizzati anche se non autorizzati lungo le strade prive di marciapiedi a ridosso degli edifici”.

Prendendo, comunque, per buoni i dati relativi ai 525 stalli tra Cammino Nuovo, via San Giorgio e via santa Margherita e aggiungendo i 272 disponibili in Castello, attualmente nelle aree interessate dovrebbero essere presenti 797 posti auto.

La relazione specifica anche che “la quota di domanda di parcheggio è nettamente superiore all'offerta, soprattutto per quanto riguarda la sosta dei residenti”. Eppure, nonostante questo, si decide di eliminare 467 parcheggi esistenti, lasciando solo i 330 posti auto del nuovo parcheggio in struttura, convinti che in questo modo si fornirà “sollevio alla richiesta di sosta dei residenti” e si riuscirà a “liberare il Castello e Stampace alta dalle auto”. Affermazioni deliranti, soprattutto se si pensa che solo 160 posti auto del nuovo parcheggio verranno destinati agli abitanti di Castello e Stampace. Per non parlare del paradosso di riservare ai residenti dei parcheggi “di scambio” e senza contare l'incertezza sulla esatta capienza della nuova struttura, dal momento che non è precisato se la dimensione degli stalli è adeguata a quanto previsto dalla normativa in vigore e dunque non è sicuro neanche che il numero dei posti auto sia quello indicato in progetto.

Mancano, inoltre, tutte le informazioni indispensabili per valutare la reale efficacia del progetto, a iniziare da quelle relative alla mobilità e alle percentuali di motorizzazione dei residenti all'interno delle zone interessate, nonché quelle sull'effettivo utilizzo dei parcheggi in struttura e dei veri parcheggi di scambio esistenti in città. E ancora una volta manca l'adempimento delle prescrizioni richieste dall'UTR (*“rinvenimento di nuovi parcheggi di superficie che compensino il saldo negativo di posti auto”*) dal momento che non è stato assolutamente indicato dove - e soprattutto se - verranno reperiti altri posti auto almeno per sostituire quelli eliminati.

L'intervento, infine, è stato progettato in base alla situazione esistente 15 anni fa e oggi profondamente mutata, basti pensare al progressivo abbandono delle numerose strutture ospedaliere presenti nella zona, prese in considerazione nel momento di massima efficienza per valutare la domanda di sosta breve che oggi, dunque, risulta fortemente ridimensionata.

Insomma, si cerca in ogni modo di realizzare con ingenti fondi pubblici un progetto inutile, dannoso e potenzialmente devastante, che metterebbe a repentaglio uno dei beni culturali e paesaggistici più importanti della città. E tutto per perseguire dei risultati chiaramente irraggiungibili sulla base degli stessi dati forniti dal progetto. Obiettivi che, invece, potrebbero essere facilmente raggiunti con misure semplici e affatto costose come quella di estendere la zona a traffico limitato alle ore diurne anche all'interno di Castello. Non si comprende il motivo per il quale, infatti, tale quartiere debba essere l'unico, tra quelli storici, ad avere una ztl esclusivamente notturna e solo a partire dalla ore 24.00, consentendo a chiunque, durante il giorno, di parcheggiare e intasare le strette vie della rocca medievale. Considerato che il numero degli abitanti non arriva a 1.500, basterebbe limitare il traffico ai residenti - consentendo il parcheggio di una sola auto per nucleo familiare e mettendo a disposizione a un costo ridotto il parcheggio di Terrapieno anche a chi svolge un'attività lavorativa all'interno del rione - per raggiungere un risultato molto vicino alla tanto agognata pedonalizzazione del quartiere.

Da quanto riportato appare chiaro che il progetto descritto è assolutamente inidoneo a raggiungere i risultati attesi. E' ormai generalmente riconosciuto, del resto, che la costruzione di un parcheggio multipiano a pagamento nel cuore del centro storico di una città non risolve i problemi del traffico e si pone in contrasto con le politiche europee, orientate a incentivare il trasporto pubblico tramite la costruzione di veri parcheggi di scambio nelle zone periferiche. E soprattutto lo ha riconosciuto lo stesso Comune di Cagliari, quando ha deciso di non realizzare più il multipiano in via Roma, andando persino incontro al pagamento di ingenti penali.

Lo conferma anche il fatto che, come si è visto, oltre 10 anni fa, il progetto in esame non ha potuto fruire di forme di finanziamento comunitario, perché l'Assessorato Regionale ai Trasporti l'ha ritenuto non coerente con la misura del POR 6.2 – Accessibilità e governo della mobilità nei maggiori contesti urbani – la quale, come obiettivo prioritario, prevede la “capacità di velocizzare/ottimizzare la concorrenzialità della mobilità collettiva, rispetto al trasporto privato” e la “capacità di ridurre la quantità di inquinanti entro i contesti urbani congestionati”. Il progetto, infatti, si ricorda che non è stato finanziato con i fondi comunitari perché “la realizzazione del parcheggio in struttura contrasta con gli obiettivi prefissati”.

2) RIDUZIONE DEL LIVELLO DI INQUINAMENTO.

Secondo gli studi periodici compiuti da Legambiente, analizzando i dati registrati durante le campagne a livello nazionale (Mal'Aria ed Ecosistema Urbano) “l'aria di Cagliari è inquinata da polveri sottili come e più di diverse città della pianura Padana”.

Nel gennaio 2013 un quotidiano locale ha riportato che, “al fine di sollecitare urgenti misure di contrasto a tale fenomeno, una delegazione dell'associazione ha incontrato gli assessori comunali Pierluigi Leo, Ecologia, Mauro Coni, Traffico e Paolo Frau, Urbanistica e il dirigente servizio Ecologia, Claudio Papoff”.

La denuncia di Legambiente riguarda l'assenza da parte dell'Amministrazione comunale di qualsiasi “iniziativa di informazione ed educazione della popolazione” nonché la predisposizione di “azioni da intraprendere per ridurre il fenomeno dell'inquinamento atmosferico”, di cui primariamente è responsabile “l'abnorme numero di spostamenti veicolari”: 180 mila, rilevati ogni giorno in ingresso in città, definito dagli ambientalisti “una vera e propria emergenza”.

Legambiente a questo proposito ha criticato duramente “la politica comunale che sta puntando sull'aumento del numero dei parcheggi prevalentemente con strutture Fast Park, nelle zone del centro urbano”. Secondo l'associazione “l'incremento degli stalli per autoveicoli in parcheggi strutturati e gestiti dovrebbe essere programmata, in alternativa, alle porte della città, con un sistema coordinato di parcheggi di interscambio in grado di diminuire il numero di veicoli in ingresso nella città. In caso contrario, la disponibilità di nuovi posti per la sosta ed il parcheggio nell'area urbana produrrebbe un aumento del numero delle auto circolanti, con conseguente aumento dell'inquinamento da polveri sottili”.

Da Cagliari Pad, 30 gennaio 2013.

Condividiamo l'analisi e le preoccupazioni di Legambiente, denunciando che, nonostante si parli di parco urbano, la zona adiacente al nuovo parcheggio rientrerà tra quelle maggiormente inquinate della città.

Diversi studi, infatti, (vedi Høglund, 2004, per esempio), stimando la quantità di CO (4.00 grammi) e di NO₂ (0.14 grammi) che sono mediamente emessi da una singola autovettura durante la fase di parcheggio in struttura, hanno confermato che all'interno di un parcheggio possono essere emesse quantità non trascurabili di inquinanti che, in presenza di una ventilazione che rispetti le prescrizioni imposte dalla normativa vigente, inevitabilmente sono trasferiti nelle immediate vicinanze del parcheggio stesso. In questi luoghi, a tale inquinamento diffuso, si somma quello prodotto dalle autovetture che lasciano, a motore freddo, la stessa struttura e delle autovetture in arrivo che cercano posteggio.

Nonostante ciò, l'Amministrazione comunale ha il coraggio di descrivere quella che intende realizzare come un'infrastruttura "ecologica", in grado di "ristabilire le necessarie relazioni tra le diverse parti del suo intorno".

In realtà, dalle carte progettuali apprendiamo che si tratta di un'opera interrata, articolata su tre livelli sovrapposti per uno sviluppo verticale di circa 9,00 metri, con un ingombro, nel suo complesso, pari a 145 metri di lunghezza, con larghezza massima di 25 metri circa e minima di 15 metri.

Secondo i programmi del Comune questo parcheggio - che prevede 160 posti auto di pertinenza e 170 a rotazione, per un totale di 330 stalli - dovrebbe diventare un forte attrattore di traffico (l'alternativa è che resti vuoto, come quelli già esistenti e dunque inutile), creando una elevata concentrazione di vetture all'interno della struttura e nelle immediate vie di accesso e di uscita per gran parte del giorno e della notte.

Tenendo conto di tali elementi, nonostante la mancata individuazione dei possibili flussi in ingresso e in uscita, lo studio già citato mostra come sia possibile predire il livello di contaminazione ambientale indotto da questo genere di struttura, attraverso l'applicazione di modelli diffusionali. La normativa in vigore prevede che modelli simili siano applicati e opportunamente valutati prima di ogni decisione, anche in considerazione della elevata vulnerabilità del sito e della presenza di diverse abitazioni che sorgono in prossimità delle grate di aerazione. Visto il "parco" urbano che si intende realizzare sul tetto del parcheggio, inoltre, i luoghi dovrebbero essere frequentati da bambini e anziani, la popolazione più sensibile all'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico (Biggeri et al. 2001; Zapponi and Marconi, 2003). Dalle planimetrie allegate al progetto, infatti, si evince che la ventilazione dell'intera struttura sarà prevalentemente realizzata tramite una serie di grate poste all'interno del cosiddetto parco. Ingressi ed uscite pedonali e veicolari, inoltre, sono indicate dai

progettisti come ulteriori vie di ventilazioni del parcheggio, per raggiungere la misura dichiarata di 1/25 della superficie per ogni livello. E' inevitabile che tutti gli inquinanti aeriformi prodotti all'interno della struttura si diffondano attraverso queste aperture all'esterno, a stretto contatto con i residenti e i frequentatori del parco. Eppure, in palese violazione degli obblighi imposti per legge, tra gli studi allegati al progetto non c'è alcun calcolo delle emissioni di polveri da scarichi autoveicolari, a cui sono assorbiti pericolosi prodotti di combustione quali gli idrocarburi policiclici aromatici. Una caratteristica di questi composti, in parte accertati mutageni e cancerogeni, è proprio l'elevata stabilità chimica per cui, una volta sedimentati al suolo insieme alle polveri che li veicolano, tendono ad accumularsi progressivamente nel terreno. Analoga riflessione occorre fare per la possibile emissione autoveicolare di metalli pesanti che presentano la stessa proprietà di progressiva concentrazione nel suolo. L'accumulo di metalli e di policiclici nel terreno, infatti, costituisce una fonte di rischio per le persone che frequentano il parco e ovviamente, per quelle che abitano gli immobili adiacenti. Ricordiamo, a riguardo, che le normative nazionali (Decreto Ministeriale n. 471 del 25/10/99 e il Decreto Ministeriale n. 60/2002) prevedono standard di qualità per le aree adibite ad uso pubblico di tipo ricreativo, fissando dei limiti rigidi per le concentrazioni di metalli e IPA, che non devono superare determinati valori, a garanzia della salute di chi frequenta questi luoghi. Nella stessa relazione allegata al PUM, del resto, si riconosce che in città le concentrazioni di PM10, NO2 e O3 assumono spesso valori piuttosto elevati, talvolta addirittura oltre quelli limite per la protezione della salute umana, indicati dal già citato DM 60/2002.

Da quanto premesso appare evidente che la realizzazione del parcheggio di Cammino Nuovo comporterà un costante e cronico aggravamento della qualità ambientale della zona, sia dell'aria che del terreno nelle sue immediate vicinanze, vanificando gli effetti che potrebbero derivare da più incisive politiche di vero trasporto collettivo su mezzi a basso impatto ambientale e da scelte atte a scoraggiare l'uso di autovetture nel centro città.

Come si è anticipato, infine, si sottolinea che, in violazione all'art. 20 del Regolamento appalti, anche in questo caso mancano "lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini", "l'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta", "l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto".

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.

Nel corso di una recente riunione, alla quale hanno partecipato alcuni assessori, associazioni - tra cui la nostra - e diversi cittadini, l'Amministrazione comunale ha ribadito che l'intervento in oggetto è completamente differente da quello approvato (e già modificato dalla precedente giunta comunale tramite l'eliminazione dei ristoranti e delle scale e tappeti mobili) anche se, ancora una volta, non è stato chiarito in cosa consista il cambiamento.

La stessa denominazione "sistema di parcheggi di scambio", ci è stato spiegato, non corrisponde più né al contenuto né alle finalità dell'attuale progetto, ma non è stato possibile modificarla pena la perdita dei finanziamenti, assegnati nel lontano 2003 per l'attuazione del precedente intervento. In altre parole, dal momento che le somme a disposizione verrebbero ritirate se si dichiarasse ufficialmente che si tratta di un nuovo progetto, questo verrà realizzato mantenendo la vecchia denominazione. Ci chiediamo: è lecita una tale decisione? Il progetto finanziato, infatti, è quello approvato dalla giunta Floris, lo stesso descritto in queste pagine. Qualsiasi altro intervento è privo di copertura finanziaria e dunque non potrà essere oggetto di progettazione definitiva da parte di un'eventuale società aggiudicatrice né tantomeno potrà essere attuato. Le uniche opere realizzabili, infatti - sempre che, come si è detto, i finanziamenti non siano già perduti per la scadenza dei termini - sono quelle approvate con la delibera del Consiglio comunale n. 71 del 14 aprile 2006, in parte confermate dalla delibera del Consiglio comunale n. 90 del 18 dicembre 2012.

Dobbiamo anche dire che l'attuale progetto, elaborato dagli Uffici tecnici del Comune su incarico della scorsa giunta, come si è visto, non mostra mutamenti di rilievo. Stessi progettisti, stessa ubicazione, stesse dimensioni, stessa capienza, perlomeno dichiarata.

E stesse perplessità da sempre manifestate dalla nostra associazione, da migliaia di cittadini e dalla Regione Sardegna, le cui prescrizioni sono rimaste prive di effetto.

Gli unici ad avere superato i gravi dubbi espressi in passato sono il presidente della Commissione urbanistica - Andrea Scano - il presidente dell'attuale Consiglio comunale, Goffredo De Pau e purtroppo, lo stesso sindaco Massimo Zedda.

Facendo nostra la contrarietà allora mostrata dai principali rappresentanti dell'attuale Amministrazione comunale, riportiamo alcuni brani del verbale allegato alla delibera di Giunta n. 265/10, con la quale è stato dato incarico all'Ufficio tecnico di stralciare dal precedente progetto le scale mobili, i tapis roulant e i ristoranti.

DISCUSSIONE DEL PUNTO 1° DEL 3° SUPPLETIVO: G.C. N. 265 – REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA COORDINATO DI PARCHEGGI DI SCAMBIO E TRASPORTO MECCANIZZATO NEL CENTRO STORICO, VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 76 DEL 1° DICEMBRE 2010.

Andrea Scano - *attuale Presidente Commissione Urbanistica:*

“Io ribadisco il mio disappunto per il fatto che non si decida di tirar fuori il vecchio progetto, anche se sappiamo che non sarà esattamente quello che stiamo andando a votare, però sostanzialmente di quello si tratta, perché dare un mandato agli uffici su certe cose significa, sostanzialmente, approvare un progetto in futuro che sarà analogo a quello [...].

Cari signori, qui ci manca del tutto un piano di gestione; il piano di gestione, secondo noi, viene prima del parcheggio, o per lo meno contemporaneamente al parcheggio.

Io devo sapere adesso come questa opera si inserisce all'interno del piano della mobilità di Cagliari. Mi è stato risposto in Commissione che abbiamo già un piano della mobilità; bene, abbiamo un piano della mobilità, che però dovrebbe avere un papà, che però dovrebbe avere ancora i suoi figli, che si chiamano per esempio piano del traffico, piano dei parcheggi, eccetera. Questi piani noi non li abbiamo. Quindi stiamo andando ancora alla cieca e stiamo, secondo me, duplicando l'errore di fare il terminal crociere senza le crociere, senza il fondale del mare predisposto, eccetera. [...]

Un altro aspetto critico che io rilevo, di cui ho parlato anche in Commissione, riguarda l'aspetto della progettazione; si tratta di progettazioni particolarmente impegnative e delicate, che vanno a incidere nel centro storico della nostra città. Noi riteniamo che tale tipo di progettazione non possa essere affidato agli uffici tecnici di un Comune, con tutto il rispetto per gli uffici tecnici di questo Comune e degli altri Comuni. La questione della progettazione, secondo me, è fondamentale e non solo secondo me, la progettazione deve scaturire da una gara di livello internazionale con i progettisti più qualificati a livello internazionale, altrimenti si rischia fortemente di fare delle schifezze. Io a queste osservazioni non ho avuto risposte.”

Goffredo De Pau – *attuale Presidente del Consiglio Comunale:*

“Si interviene in quello che è uno dei punti più sensibili, per l'appunto le mura di Castello, è del tutto evidente che una cosa di questo tipo richiede una discussione seria, una discussione sulla base di elementi di fatto, di considerazioni, di valutazioni.

Facciamo l'esempio di piazzetta Maxia, perché [...] quando non si sa realizzare una piazzetta ho qualche problema a dire: ‘Mettiamo mano o facciamo mettere mani agli stessi uffici in una delle zone più sensibili della città’.

Quello che è un vero e proprio patrimonio della città, uno degli elementi, anzi l'elemento identificativo e identitario della città. [...]

Noi ci permettiamo di suggerirlo, un concorso internazionale, perché il fatto che si sappiano fare strade non vuol dire che si sanno fare strada, ponti, piscine. Non c'è opera pubblica a Cagliari, pure non realizzata in zone così sensibili, che non abbia creato problemi.”

Massimo Zedda – *attuale Sindaco:*

“Per eliminare questo problema, cioè il traffico all'interno della città, non è sufficiente mettere un multipiano nel centro storico della città, perché via Cammino Nuovo e via Santa Margherita sono centro storico, Assessore, non è che quella zona della città, piazza Yenne, via Cammino Nuovo, la zona sotto le mura sia estranea ed esterna al centro storico. Allora a me convincono le perplessità, che anche l'Assessore ha sollevato, circa un progetto che è un minimo invasivo in quell'area.

Colleghi, vi invito a leggere, anzi a rileggere la delibera con attenzione, vi sono stati dei problemi circa la tenuta delle mura, sia delle mura che insistono su via Cammino Nuovo, sia delle mura che insistono su via Santa Margherita, cioè abbiamo già avuto dei problemi sulla tenuta statica di quelle mura.

Andare ad incidere con un progetto, io ho piena fiducia negli uffici dell'Amministrazione Comunale, mi preoccupò però molto quando, siccome tutti sono uomini e ognuno può commettere degli errori, delle sottovalutazioni, delle cose non previste, si interviene con quindici metri, venti metri di scavo attaccato alle mura del Castello, sapendo che persino storicamente il Castello ha subito dei crolli, non su quel versante, ma sull'altro versante, che hanno prodotto addirittura morti nella storia della città.

Mi riferisco al versante che dà sul terrapieno. Io invidio il collega Masia che ha tutte le certezze circa uno scavo attaccato alle mura, che non produrrà nessun danno alle mura, tutto rimarrà come prima, niente è stato modificato, l'ambiente rimane così; però ci dice sempre la delibera (basta leggerla, collega Masia) che quella zona è anche interessata da qualche rischio idrogeologico.

Allora anche lì un ulteriore problema, che interviene il PPR circa interventi in quella zona, che ancora siamo in una fase per cui non abbiamo ottenuto la valutazione di impatto ambientale su questo progetto, cioè siamo in una fase di incertezza su tante questioni che dovrebbero essere preliminari, anche su una visione di insieme del traffico e di come eliminare traffico dalla città.

Per quanto riguarda l'esempio portato di Perugia, io chiedo ai colleghi di andare a guardare quando quel progetto a Perugia è stato pensato e quando poi è stato realizzato.

Il progetto di Perugia ormai ha trent'anni, se non di più, è un progetto datato, io mi porrei il problema non di ispirarmi a quello che fu, ma di guardare a quel che sarà, ponendomi io,

volendo intervenire in questo modo, come precursore, guardando al futuro, avendo il progetto più innovativo e meno invasivo nel centro storico.

Cammino Nuovo, la zona del parcheggio dove oggi insiste già il parcheggio a vista, per arrivare in Castello, che non è una rocca inaccessibile perché c'è un ingresso dalla parte dei Giardini Pubblici, c'è un altro ingresso dalla parte, c'è un ingresso a Buoncammino, c'è un'uscita dalla parte di via Costituzione, c'è un'altra uscita dalla parte dei parcheggi, saranno tre minuti a piedi e c'è la possibilità di utilizzare bus, navetta elettrici o incentivi sull'utilizzo del taxi elettrico per raggiungere Castello, quindi non è una rocca inaccessibile.

Mi porrei il problema di non far arrivare, invece, le auto nel Largo Carlo Felice, nella via Roma”.

LA NOSTRA PROPOSTA.

Il progetto - che si chiama “sistema coordinato di parcheggi di scambio nel centro storico - parco del Cammino nuovo” e riguarda anche la struttura già realizzata in viale Regina Elena - è finanziato con circa 13 milioni e mezzo di euro (1 milione e mezzo è stato già speso per il restauro di parte delle mura). Noi proponiamo di destinare alcune somme di questo finanziamento (ipotizziamo 2 milioni di euro) per “indennizzare” Apcoa e consentire all'Amministrazione comunale di disporre del parcheggio di Terrapieno (è previsto dalla convenzione e se venisse confermato l'inadempimento dell'impresa non sarebbe obbligatorio neanche l'indennizzo). Da fonti attendibili, anche se ufficioso, risulta che la società di gestione ha già triplicato l'iniziale investimento di 6 milioni di euro, producendo utili per 18 milioni di euro: l'impresa può dirsi soddisfatta e per il Comune sarebbe un ottimo investimento. In questo modo sarebbero disponibili oltre 400 posti auto attualmente vuoti e con altri 2 milioni di euro si potrebbe sistemare il parcheggio e le aree circostanti, coniugando l'efficienza degli impianti con l'estetica dei luoghi. Il Comune potrebbe fare tariffe agevolatissime per i residenti e i lavoratori di quasi tutto Castello e Villanova.

Agli abitanti di Castello dell'altro versante (molti di meno) e a quelli di Stampace alto, verrebbero destinati 200 parcheggi di via San Giorgio e Santa Margherita, sostituendo gli orrendi e ingombranti lampioni neri con un doppio filare di alberi che introducano anche visivamente al vero parco delle mura, al quale si potrebbero dedicare 2 milioni e mezzo di euro compreso il restauro della cortina muraria (più di quanto previsto adesso).

Il parco sarà semplicemente un ritorno a come erano i luoghi 15 anni fa, prima dell'attuale parcheggio: eliminati anche qui i lampioni neri, il calcestruzzo e l'orrido muro di cemento all'ingresso della via San Giorgio, potremmo avere veri alberi e un vero parco.

Restano 7 milioni di euro per l'acquisto e la gestione di bus navetta che ogni 3 minuti collegherebbero la stazione con Stampace e Castello. Ovviamente il traffico in centro storico dovrebbe essere riservato solo ai residenti e a chi vi esercita attività lavorativa.

In conclusione, ribadiamo quanto emerso dallo studio del progetto e dei relativi allegati: si tratta di un intervento molto costoso, assolutamente inutile e gravemente nocivo.

Riteniamo che per il buon andamento dell'Amministrazione sia indispensabile rendere fruibili i parcheggi esistenti - ampiamente sottoutilizzati - e non certo realizzarne degli altri.

I fondi pubblici sono regionali e dunque non si perdono. Al contrario. Potranno finalmente essere impiegati per il reale benessere dei cittadini e non per mettere in serio pericolo i beni culturali e paesaggistici più importanti della città.

Tanto premesso, Italia Nostra, considerati i sopra esposti vizi di legittimità e di merito, sottolineando la circostanza che nella delibera del Consiglio comunale 12/14 si dichiara che non sono pervenute osservazioni, mentre le stesse sono state regolarmente trasmesse dall'associazione, come risulta dalle ricevute di Posta elettronica certificata allegate,

CHIEDE

al Comune di Cagliari, agli Assessorati e agli Uffici competenti:

- di interrompere la gara d'appalto bandita per la realizzazione del presente progetto, inoltrando ai partecipanti le precedenti osservazioni e disponendo la revoca immediata delle delibere del Consiglio comunale n. 90 del 18 dicembre 2012 e n. 12 del 18 febbraio 2014, quest'ultima affetta anche da un insanabile vizio di legittimità, suscettibile di integrare gli estremi del reato di falso in atto pubblico;
- di comunicare alla nostra associazione i dati aggiornati - già richiesti nel corso di diverse riunioni con codesta Amministrazione - in particolare quelli relativi alla percentuale di motorizzazione dei residenti nei quartieri di Castello e Stampace, alla domanda di sosta temporanea, nell'area interessata, per esigenze lavorative, nonché quelli riguardanti il livello di occupazione di tutti i parcheggi in struttura e di superficie presenti nell'area urbana;
- di verificare la possibilità di utilizzo dei fondi erogati per la realizzazione di un progetto che persegua gli stessi obiettivi ma sia meno invasivo di quello in esame, in linea con la nostra proposta.

Alla Regione Sardegna, agli Assessorati e agli Uffici in indirizzo, ognuno secondo le proprie competenze, di verificare:

- l'adempimento delle prescrizioni imposte all'Amministrazione comunale dall'U.T.R. in data 28 dicembre 2012, nonché il rispetto delle disposizioni di cui agli articoli, 23, 24, 25 e 33 delle Norme di attuazione del Piano di assetto idrogeologico;
- la legittimità del nulla osta paesaggistico, rilasciato in contrasto con le prescrizioni vincolanti imposte dall'art. 52, delle Norme tecniche di attuazione del Piano paesaggistico regionale e in garanzia della corretta applicazione dell'atto pianificatorio, di disporre la revoca;
- la conformità degli studi allegati al presente progetto con le previsioni degli articoli 18 e 20 del D.P.R. del 5 ottobre 2010, n. 207, Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice dei contratti pubblici;
- la persistente disponibilità dei finanziamenti (Fin. R.A.S. Acc.to 2004/2276), stanziati in applicazione della L.R. n° 14/1996 attraverso l'approvazione di un atto aggiuntivo, il P.I.A. CA 17 - Sistema dei Colli, sottoscritto in data 08.08.2003, considerato il venir meno della deroga stabilita dall'art. 6, comma 18, della L.R. n° 5/2007, a causa della mancata interruzione, per oltre 5 anni, dei termini di scadenza degli impegni, fissati in un massimo di 2 anni, in assenza di richiesta da parte del Comune di pareri obbligatori, autorizzazioni e nulla osta di competenza di altre amministrazioni, nel periodo compreso tra il 13 novembre 2007 e il 29 novembre 2012, data in cui è stata convocata la conferenza di servizi per il rilascio delle necessarie autorizzazioni;
- nel caso in cui si ritenga che i termini sopra indicati non siano scaduti, si chiede di verificare la corrispondenza tra il progetto in esame e quello approvato con delibera del C.C. n. 71, in data 12 aprile 2006, nonché la possibilità che i fondi regionali Acc.to 2004/2276 siano utilizzati per la realizzazione di interventi analoghi a quello da noi proposto.

Al Ministero e agli organi periferici sopra indicati:

- di garantire il rispetto delle prescrizioni del Piano paesaggistico regionale, ricordando l'inapplicabilità dei principi e delle direttive indicati dall'art. 13 della legge regionale n. 4 del 23 ottobre 2009, modificato dall'art. 11 della legge n. 21 del 21 novembre 2011, in assenza del preventivo recepimento degli stessi da parte del P.p.r., come confermato in via definitiva dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n. 02742/2013 Reg.Prov.Cau., del 16 luglio 2013, successiva al parere preliminare rilasciato nel corso della Conferenza di Servizi del 12 dicembre 2012 e per l'effetto:
- considerata la palese violazione delle disposizioni di cui agli articoli 49 e 52 delle Norme tecniche di attuazione del Piano paesaggistico regionale, di revocare il parere preliminare favorevole già rilasciato al progetto in esame, nonché di negare il nullaosta paesaggistico,

previsto dall'art. 9 della L.R. 28/98 e dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, alla variante urbanistica adottata e successivamente approvata dalle delibere comunali in oggetto.

- considerato, altresì, l'esito degli studi integrativi richiesti dall'U.T.R., che evidenziano un notevole rischio per la stabilità del sistema murario medievale, rinascimentale e settecentesco, di revocare il relativo parere preliminare favorevole già espresso.

Cagliari, 6 giugno 2014

La Referente Regionale per la Pianificazione Territoriale

Maria Paola Morittu