

N. 03507/2015REG.PROV.COLL.  
N. 07238/2013 REG.RIC.



**R E P U B B L I C A I T A L I A N A**

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il Consiglio di Stato**

**in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 7238 del 2013, proposto da:  
Regione Puglia, in persona del legale rappresentante in carica rappresentato e difeso dall'avv. Leonilde Francesconi, con domicilio eletto presso Anna Lagonegro in Roma, Via Boezio, 92;

***contro***

Barivela S.r.l., in persona del legale rappresentante in carica rappresentato e difeso dagli avv. Alberto Bagnoli, Antonella Roselli, con domicilio eletto presso Alfredo Placidi in Roma, Via Cosseria, 2;

***nei confronti di***

Capitaneria di Porto di Bari, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona dei rispettivi legali rappresentanti in carica, tutti rappresentati e difesi dalla Avvocatura Generale dello Stato, presso i cui uffici in Roma, alla Via dei Portoghesi n. 12, sono ope legis domiciliati;

Comune di Bari;

***per la riforma***

della sentenza del T.A.R. della PUGLIA –Sede di BARI - SEZIONE III n. 00931/2013, resa tra le parti, concernente adozione piano regolatore

portuale

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Barivela S.r.l. e di Capitaneria di Porto di Bari e di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 4 giugno 2015 il Consigliere Fabio Taormina e uditi per le parti gli Avvocati Francesconi, Roselli e l'Avvocato dello Stato Grumetto;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

## FATTO

### FATTO

Con la sentenza in epigrafe appellata il Tribunale amministrativo regionale della Puglia – Sede di Bari – ha in parte accolto il ricorso di primo grado proposto dall'odierna parte appellata, volto ad ottenere l'annullamento delle note regionali A00\_108 del 4.6.2012, prot. n. 0009598 e prot. n.0010515 del 19.6.2012, successivamente comunicate al difensore di parte appellata, con cui i responsabili del Servizio Demanio e Patrimonio – Ufficio Demanio Marittimo della Regione Puglia hanno dichiarato di non poter proseguire l'iter istruttorio al fine del "rilascio dell'atto concessorio richiesto" dalla originaria ricorrente e l'assoluta incompetenza della Regione "in merito all'adozione/approvazione del P.R.P." Porto vecchio di Bari, nonché di ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale, ancorché non conosciuto.

In punto di fatto era accaduto che l'odierna appellata Barivela s.r.l. in data 5.8.2005 aveva proposto istanza alla Capitaneria di Porto di Bari per ottenere concessione demaniale di un'area, ricadente all'interno del bacino del porto vecchio di Bari e in parte su area adiacente, per la realizzazione

di strutture funzionali all'esercizio di attività nautica da diporto, consistenti nella realizzazione di un approdo turistico.

Ai sensi del d.P.R. 509/1997, la Capitaneria, con nota del 5.5.2006, aveva comunicato l'avviso di pubblicazione dell'istanza, dandone avviso alla Regione Puglia e al Comune di Bari, con invito all'indizione di conferenza di servizi ai sensi dell'art. 5 comma 2 del d.P.R. citato.

Risultando il porto vecchio di Bari classificato come porto di seconda categoria prima classe ai sensi del r.d. 1514/1934 e rientrando pertanto – ai sensi della l. 98/1994 – nell'ambito dei porti di rilevanza economica internazionale, di competenza dell'Autorità marittima statale, al fine di adeguare la classificazione normativa alla situazione di fatto il Genio civile Opere marittime, (oggi SIII- Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti Puglia e Basilicata) aveva predisposto proposta di nuovo piano regolatore del porto vecchio di Bari, finalizzato anche alla sua riclassificazione come porto di seconda categoria terza classe, di rilevanza economica regionale e interregionale, destinato alla nautica da diporto e peschereccia.

L'appellata aveva considerato tale proposta di modifica in itinere nella propria istanza di concessione demaniale, in attesa del perfezionamento dell'attività di concerto tra Autorità marittima e Comune di Bari e della definitiva approvazione da parte della Regione Puglia.

Nella situazione di stallo venutasi a determinare in conseguenza della mancata approvazione del piano regolatore del porto vecchio, anche in conseguenza dell'incertezza normativa in ordine alle competenze e della nuova normativa nel frattempo intervenuta, l'appellata aveva infine proposto formale diffida sia nei confronti dell'Amministrazione regionale che nei confronti dell'Amministrazione marittima, in ordine alla conclusione del procedimento finalizzato all'approvazione del piano de quo.

A tale diffida aveva fatto seguito l'impugnato provvedimento della Regione Puglia prot. 0009598 del 4.6.2012, con cui la predetta

Amministrazione aveva rappresentato di non poter proseguire l'iter istruttorio sull'istanza di concessione demaniale in ragione della mancata adozione e approvazione del p.r.p., assumendo che la mancata adozione da parte dell'Autorità marittima d'intesa con il Comune di Bari avrebbe comunque impedito la possibilità di approvazione regionale.

Anche la Capitaneria di porto di Bari con nota del 7.6.2012 aveva riscontrato la diffida di cui sopra ribadendo la competenza dell'Ente gestore (Regione Puglia – Comune di Bari) anche in ordine all'adozione del p.r.p.; tale nota era stata confermata con ulteriore nota della Capitaneria in data 11.6.2012.

Con nota prot. 0010515 del 19.6.2012, la Regione Puglia aveva invece ribadito la propria incompetenza in ordine all'adozione/approvazione del p.r.p. per le ragioni ivi indicate.

La odierna appellata era quindi insorta prospettando otto articolate censure di violazione di legge ed eccesso di potere.

Il Tar ha in primo luogo riepilogato quale fosse il petitum proposto evidenziando che esso si componeva di una domanda di annullamento dei due provvedimenti di sostanziale diniego espressi dalla Regione Puglia, nonché di una domanda risarcitoria.

Quest'ultima era a sua volta articolata sia nella forma del risarcimento in forma specifica, chiedendo di ordinarsi alla Regione Puglia "di approvare il progetto di approdo turistico della Società Barivela", sia nella forma del risarcimento per equivalente.

Ad avviso del Tar, il nodo centrale della controversia riposava nella questione relativa alla distribuzione della competenza in merito all'adozione del p.r.p. tra Stato e Regione, da valutarsi alla luce dell'evoluzione legislativa in materia di decentramento amministrativo e del diverso modello costituzionale delle autonomie introdotto nel 2001.

Detta centrale tematica, in assenza di un'azione proposta avverso l'inerzia dell'Amministrazione in ordine alla definizione del procedimento

pianificatorio, assumeva rilievo solo in via indiretta e mediata, in quanto oggetto della motivazione di supporto degli impugnati provvedimenti e, quindi, solo sotto il profilo del vizio di motivazione( non potendo lo specifico contraddittorio in ordine alla questione della competenza amministrativa nelle fasi di adozione e approvazione del p.r.p. ampliare surrettiziamente il thema decidendi.

Ciò premesso, dagli atti di causa risultava che la Regione Puglia aveva espresso sostanziale diniego in ordine all'istanza di rilascio di concessione demaniale, in ragione dell'assenza dell'adozione/approvazione del nuovo p.r.p. del porto vecchio di Bari e in considerazione del fatto che lo stesso, ai sensi del r.d. 23.8.1934 n. 1514, risultava allo stato classificato, ai sensi della l. 28.1.1994 n. 84, come porto di rilevanza economica internazionale o nazionale (prima o seconda classe).

L'assunto reiettivo si fondava sul convincimento che detta classificazione non era compatibile con la realizzazione dell'approdo turistico cui ambiva l'odierna parte appellata e ritenendo la Regione la propria incompetenza in ordine all'adozione del p.r.p., (competenza a suo dire riservata all'Autorità marittima statale in ragione della classificazione vigente) .

Il Tar ha ritenuto necessario premettere una disamina della normativa succedutasi.

Ha in proposito rilevato che un'organica disciplina dell'ordinamento e delle attività portuali era stata introdotta con legge 28.1.1994 n. 84 - Riordino della legislazione in materia portuale, nella quale si rinveniva una riclassificazione generale dei porti in relazione alla destinazione specifica e alla rilevanza economica.

L'art. 4 della citata l. 84/94 classificava i porti marittimi internazionali in due categorie: la prima militare, la seconda civile.

Nell'ambito della seconda categoria porti civili la richiamata normativa distingueva i porti in tre classi: prima classe porti di rilevanza economica

internazionale, seconda classe porti di rilevanza economica nazionale, terza classe porti di rilevanza economica regionale.

Ai sensi della legge citata il competente Ministero avrebbe dovuto adottare specifici decreti di classificazione dei singoli porti ai fini della loro sussunzione nelle categorie e classi di cui sopra.

Ai sensi del comma 1 bis dell'art. 4 tutti i porti sede di autorità portuale dovevano rientrare comunque in una delle prime due classi.

Essi avevano dunque rilevanza internazionale (prima classe) o nazionale (seconda classe).

Successivamente era intervenuto il d.lgs. 112/1998, il quale aveva conservato allo Stato solo le funzioni concernenti porti internazionali e nazionali, attribuendo viceversa alla Regione tutte le funzioni concernenti i porti regionali, con esclusione della necessità di acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (art. 104), introducendo nel contempo un ulteriore ed ampio trasferimento di funzioni amministrative alle Regioni, anche in materia di concessione di beni del demanio marittimo (art. 105).

L'art. 9 della l. 88/2001 aveva poi modificato l'ultima parte del richiamato art. 105, comma 2, lett. 1), stabilendo che il conferimento delle funzioni amministrative alle Regioni “non opera nei porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con D.P.C.M. 21.12.1995”.

Tale norma disponeva altresì che “nei porti di rilevanza economica regionale il conferimento decorre dall' 1.1.2002”.

Era infine intervenuta la modifica del Titolo V della parte II della Costituzione, la quale aveva previsto – da un lato – l'attribuzione alla Regione di competenza legislativa concorrente in materia di porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione (art. 117 comma 3 Cost.) e, dall'altro, aveva attribuito la generalità delle funzioni

amministrative ai Comuni, salvo che, al fine di garantire unitarietà e conformità di esercizio, le stesse fossero conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza (art. 118 comma 1 Cost.).

In tale quadro si inseriva la normativa regionale che, nel rispetto dei principi delineati dalla normativa nazionale, disciplinava i poteri di pianificazione e gestione da parte della Regione dei beni del demanio marittimo (l.r. 17/2006).

Il Tar ha quindi espresso il convincimento per cui la motivazione che supportava il sostanziale diniego di rilascio della concessione demaniale finalizzata alla realizzazione dell'approdo turistico risultasse viziata sotto i profili del difetto di motivazione e dell'eccesso di potere per difetto di istruttoria e per falsa ed erronea presupposizione in diritto.

Come peraltro evidenziato dalla difesa dell'Amministrazione statale, il porto vecchio di Bari ( specchio acqueo compreso tra il molo Sant'Antonio e la barriera prospiciente Largo Giannella, già classificato come porto di quarta classe) "fu considerato con r.d. 23.8.34 n. 1514 come parte integrante del nuovo porto di Bari, il quale con il medesimo r.d. fu inquadrato nella seconda categoria prima classe (porto civile di interesse internazionale)".

Successivamente, all'atto dell'istituzione dell'Autorità portuale di Bari, avvenuta con d.m. 6.4.1994, il porto vecchio di Bari – a dire della difesa erariale – non sarebbe stato tuttavia ricompreso nella competenza dell'Autorità portuale, atteso che nel d.m. di cui sopra la circoscrizione e l'ambito territoriale dell'Autorità portuale di Bari era stata individuata nelle aree demaniali marittime, opere portuali e antistanti spazi acquei "ricompresi nel tratto di costa che va dal molo San Cataldo incluso fino alla radice del nuovo molo foraneo, inclusa la nuova casa portuale".

Era esclusa pertanto l'area demaniale in cui ricadeva quella oggetto dell'istanza della originaria ricorrente.

Alla stregua di tali deduzioni, lo specchio acqueo ricadente nel bacino del porto vecchio di Bari e compreso tra il molo San Nicola e il Molo Sant'Antonio e aree adiacenti, doveva essere escluso dall'ambito territoriale relativo alla sede di Autorità portuale, così come individuato nel citato d.m. 6.4.1994.

Poiché l'ambito territoriale di riferimento dell'Autorità portuale rientrava, ex art. 4 comma 1 bis legge citata, nell'ambito delle prime due classi della seconda categoria, l'esclusione dal predetto ambito territoriale non poteva che determinare l'inclusione di tale bacino nell'ambito della residua terza categoria: ovvero in quella relativa ai porti di interesse regionale.

A norma della legge 84/1994 la competenza in ordine all'adozione del p.r.p. era riservata comunque all'Autorità marittima previa intesa con il Comune, prevedendosi altresì il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e la successiva approvazione da parte della Regione.

Con d.Lgs. 112/1998 era stato disposto il trasferimento dallo Stato alle Regioni delle funzioni amministrative, relative sia all'attività di gestione, sia alla programmazione, pianificazione, manutenzione dei porti di interesse regionale (art. 105, comma 2 lett. e), sia – infine – al rilascio delle concessioni sul demanio marittimo (art. 105 comma 2 lett. 1).

L'ambito delle competenze devolute alle Regioni risultava ulteriormente definito dai successivi artt. 104 e 105 del d.lgs. citato.

L'art. 104 comma 1 prevedeva infatti una riserva allo stato per le funzioni relative “s) alla classificazione dei porti; alla pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la gestione, la bonifica e la manutenzione dei porti e delle vie di navigazione, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali, nei porti di rilievo nazionale e internazionale”.

L'art. 105 prevedeva che “sono conferite alle regioni e agli enti locali tutte le funzioni non espressamente indicate negli articoli del presente capo e

non attribuite alle autorità portuali dalla legge 84/1994, e successive modificazioni e integrazioni”.

“Tra le funzioni di cui al comma 1 erano, in particolare, conferite alle Regioni le funzioni relative ... e) alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, b bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell’attività portuale”.

Da tale frastagliato quadro normativo, doveva quindi discendere che sussisteva la competenza della Regione Puglia anche in ordine all’attività pianificatoria, , attesa la natura generale e residuale delle competenze trasferite alla Regione, dalle quali erano escluse solo quelle espressamente e tassativamente indicate nel citato decreto legislativo.

Doveva quindi affermarsi che le competenze statali permanevano pertanto solo con riferimento ai porti di seconda categoria, prima e seconda classe (internazionali e nazionali).

L’esclusione del bacino di cui trattasi dall’ambito territoriale dell’Autorità portuale, giusta d.m. del 1994, comportando l’esclusione dell’area in questione dal novero dei porti di prima e seconda classe, doveva determinare automaticamente la sussumibilità del bacino medesimo nell’ambito della restante terza classe (porti regionali) e, in virtù di quanto sopra, la piena ed esclusiva competenza dell’Autorità Regionale anche con riferimento all’attività di adozione e approvazione del p.r.p., previa intesa con il Comune di Bari e con gli Enti interessati.

Tale configurazione normativa doveva e ritenersi assorbente ed esaustiva, anche in relazione alle ulteriori innovazioni ordinamentali relative alla modifica dell’art. 117 Cost ex art. 3 l. Cost. 3/2001, secondo un orientamento interpretativo di cui alla sentenza Corte Cost. 89/2006 e 344/2007.

Peraltro, l’art. 48 del d.l. 24.1.2012 n. 1 convertito in l. 27/2012 aveva introdotto nella l. 84/94 l’art. 5 bis, che al settimo comma prevedeva che

“per i porti di categoria seconda cioè civili classe terza cioè regionali la Regione disciplina il procedimento di adozione del p.r.p., garantendo la partecipazione delle Province e dei Comuni interessati”.

Il diniego appariva quindi viziato sotto tale profilo, con conseguente obbligo dell'Amministrazione di adottare nuova determinazione in ordine all'istanza presentata dall'appellata, previa verifica della non inclusione dell'area demaniale di che trattasi nell'ambito di quella più ampia individuata con il citato d.m. del 1994 come ambito territoriale della circoscrizione dell'Autorità portuale di Bari ( attesa la natura pregiudiziale di siffatto accertamento, anche e soprattutto ai fini della individuazione della competenza in ordine all'adozione del p.r.p. del porto vecchio).

Tale accertamento in fatto, in assenza di apposito decreto ministeriale di classificazione del porto vecchio, costituiva criterio esclusivo per la valutazione della sussumibilità del porto vecchio nella classificazione seconda categoria terza classe, per il caso in cui l'area risultasse esterna rispetto alla perimetrazione della circoscrizione territoriale dell'Autorità marittima di cui al d.m. del 1994, ovvero – nel caso in cui il bacino del porto vecchio fosse ricompreso nella predetta perimetrazione – per la classificazione nella seconda categoria prima classe, con le conseguenti diverse competenze amministrative in ordine all'adozione del p.r.p..

Il Tar ha quindi dichiarato infondato sia il petitum risarcitorio in forma specifica (era stato chiesto “che il T.A.R. ordini, in via risarcitoria specifica alla Regione Puglia di approvare il progetto di approdo turistico della società Barivela s.r.l.”) che quello per equivalente.

Quanto al primo, doveva osservarsi che l'approvazione del progetto di approdo turistico (rectius il rilascio di concessione demaniale per la realizzazione dell'approdo turistico) presupponeva la previa approvazione dl nuovo p.r.p., (e la previa individuazione delle competenze a seguito dell'accertamento di cui sopra)con conseguente necessità di ulteriore attività amministrativa non esente da profili di discrezionalità, anche

relativa alla compatibilità dell'intervento proposto con la classificazione del porto ( compatibilità allo stato esclusa).

Non sussistevano pertanto i presupposti per qualificare tale petitum come azione di adempimento: ciò, sia perché non risultava attivata l'azione nei confronti dell'inerzia in ordine alla definizione del procedimento di pianificazione (presupposto indefettibile per la definizione del procedimento sull'istanza di concessione demaniale), sia ex art. 31 comma 3 c.p.a. (il Giudice può pronunciare sulla fondatezza della pretesa dedotta solo per l'ipotesi di attività vincolata).

Quanto al richiesto risarcimento per equivalente, oltre a quanto sinora rilevato, detto generico petitum era del tutto sfornito di prova.

Il mezzo è stato pertanto soltanto parzialmente accolto, fatte salve le ulteriori determinazioni da parte dell'Amministrazione regionale.

La Regione odierna parte appellante, già resistente rimasta parzialmente soccombente nel giudizio di prime cure ha proposto una articolata critica alla sentenza in epigrafe chiedendo la riforma dell'appellata decisione.

Ha ripercorso il contenzioso intercorso ed ha sostenuto che il Tar non aveva colto che gli atti gravati non integravano alcun "diniego" in senso tecnico.

La Regione si era soltanto limitata a ribadire la propria incompetenza ad adottare il PRP;

e non v'era stato, in realtà, alcun diniego, posto che la Conferenza di servizi (verbale del 31.5. 2011) si era "limitata" a sospendere ogni determinazione fino a che fosse stata risolta la questione relativa al soggetto competente ad approvare il PRP.

Con la seconda censura si è sostenuto che la sentenza gravata fosse viziata da una endemica contraddizione.

Essa non aveva colto che v'era assoluta autonomia tra il procedimento pianificatorio relativo alla approvazione del PRP e quello concessorio disciplinato ex DPR 509/2007.

Ed il primo – ancora in itinere- non interferiva sul secondo, né era altrimenti coercibile, trattandosi di atto programmatico.

Barivela SRL, non essendosi dotata del progetto delle opere foranee, aveva –nella propria domanda- richiamato il progetto di piano del Genio Civile, non ancora adottato.

Ciò non poteva tradursi nell'obbligo dell'amministrazione di adottare il Progetto di Piano.

Neppure, dal combinato-disposto degli artt. 2 e 6 del dPR 509/1997 poteva evincersi un simile obbligo, in quanto la richiesta avanzata dall'appellata non aveva ad oggetto un porto turistico fornito di tutti i requisiti progettuali (mancavano, appunto, le opere foranee).

E questi avrebbero dovuto esservi, ove la società appellata avesse voluto conseguire la formula dell'accordo di programma.

L'appellata aveva fatta propria la progettualità del piano in itinere, ma non recependola nei propri elaborati progettuali.

Essa non avrebbe potuto, quindi, invocare l'art. 6 co. 2 lett. B del citato dPR.

Con la terza censura ha sostenuto che l'appellata non aveva dato corso alla richiesta di documentazione integrativa indirizzata dall'Amministrazione (nota prot. 5053 del 16.3.2010).

Né la carenza degli elaborati progettuali nella fase della progettazione preliminare avrebbe potuto essere colmata dalla indicazione/allegazione degli stessi nel progetto definitivo, ai sensi del dM 14.4.1998.

Nella domanda della società, non v'era traccia del calcolo sommario della spesa e del piano economico-finanziario preliminare.

In sintesi, la domanda di concessione presentata dalla società avrebbe dovuto essere rigettata.

Con la quarta censura, richiamata la disciplina ex lege n. 84/1994, ha rammentato che la Regione Puglia non aveva emanato una disciplina specifica per i porti di interesse regionale.

La tesi affermata in sentenza collideva con quanto sostenuto dall'amministrazione centrale, secondo cui la competenza in ordine alla adozione del PRG Portuale spettava al Comune e l'approvazione alla Regione.

Non poteva affermarsi, alla luce della prescrizione di cui al comma 7 del neointrodotta art. 5 bis della legge n. 84/1994 anche la fase dell'adozione del PRG Portuale spettasse alla regione,escludendo così il Comune.

Erroneamente, sul punto il Tar aveva richiamato l'art. 105 comma 2 lett. E) del dLgs. 112/1998: in ogni caso, ex art. 9 del DPCM 12 dicembre 2000 l'esercizio delle funzioni di cui al richiamato art. 105 sarebbe stato effettuato soltanto successivamente alla nuova classificazione dei porti ex art. 4 comma 2 della Legge n. 84/1994.

Ma tale procedura classificatoria non era mai stata esperita.

La funzione di cui all' art. 105 comma 2 lett. E) del dLgs. 112/1998 era già stata trasferita al comune di Bari, nei limiti delle previsioni di cui alla legge regionale n. 17/2006.

L'appellata Barivela SRL ha depositato un articolato controricorso chiedendo la reiezione dell'appello, perché infondato.

Ha ripercorso il contenzioso, e fatto presente che il Tar aveva, in via assorbente, accolto i primo tre motivi di censura ed assorbito le restanti cinque doglianze.

Aveva infatti ritenuto il Porto di "interesse regionale", in quanto escluso, giusta d.M del 1994 dall'ambito territoriale dell'Autorità Portuale: da ciò discendeva che esso (ex artt. 104 e 105 c. II del dLgs n. 112/1998) rientrasse nel perimetro delle competenze Regionali.

La decisione si appalesava esatta, e l'appello era divenuto improcedibile, in quanto la Regione aveva ritenuto di dare esecuzione alla sentenza (una Conferenza di servizi era stata convocata e si era stata tenuta il 10.10.2013).

In via subordinata ha riproposto tutti i motivi del mezzo di primo grado (tra cui, quelli assorbiti dal primo giudice).

Con nota depositata il 21.4.2015 la Regione ha versato in atti il verbale della una Conferenza di servizi tenutasi il 10.10.2013 nell'ambito della quale si era dato mandato (in attesa della prossima adozione di una Legge Regionale) all'Autorità Portuale di redigere il Piano Regolatore Comunale. Con ulteriore memoria, l'appellata ha chiesto che l'appello venisse dichiarato inammissibile, o comunque improcedibile.

Ad avviso dell'appellata, l'appello era inammissibile in quanto:

a) la Regione non aveva espressamente appellato il capo di sentenza nell'ambito del quali la si individuava, da parte del Tar, qual soggetto tenuto a provvedere sull'istanza presentata dall'appellata: essa, infatti, si era limitata a sostenere che si sarebbe dovuto provvedere in sede di Conferenza di Servizi (e da parte di tutte le amministrazioni ivi presenti). Il relativo capo di sentenza era quindi regiudicato.

b) l'appello era anche improcedibile, in quanto con la convocazione da parte della Regione della Conferenza di Servizi, si era data di fatto attuazione alla sentenza del Tar. la Regione non aveva alcun interesse ad appellare la sentenza;

c) in ultimo, con legge regionale n. 17/2015, all'art. 5, era stato stabilito (accogliendosi quindi gli auspici dell'Amministrazione volti a sollecitare l'emissione di una specifica disciplina puntuale) che "l'adozione del PRP è di competenza dei comuni, mentre l'approvazione è disposta con deliberazione di Giunta Regionale".

Il procedimento, pertanto, doveva ricominciare, previa adozione da parte del comune del PRP e ciò privava di interesse la Regione alla decisione dell'appello.

Alla odierna pubblica udienza del 4 giugno 2015 la causa è stata posta in decisione dal Collegio e la Regione in sede di discussione ha chiesto la declaratoria di improcedibilità dell'appello, stante la sopravvenienza

normativa di cui alla legge regionale n. 17/2015 mentre parte appellata ha chiesto che l'appello venga in via prioritaria dichiarato inammissibile e, in via subordinata, improcedibile.

## DIRITTO

1.L'appello è divenuto improcedibile.

1.1. A fronte della entrata in vigore della legge regionale n. 17/2015, art. 5, ove è stato stabilito (accogliendosi quindi gli auspici dell'Amministrazione volti a sollecitare l'emissione di una specifica disciplina puntuale) che "l'adozione del PRP è di competenza dei comuni, mentre l'approvazione è disposta con deliberazione di Giunta Regionale" è venuta meno ogni incertezza sull'Ente competente a provvedere.

1.2. Tutte le parti concordano sulla necessità che il procedimento ricominci;

1.3. Nessuna problematica ulteriore (e neppure risarcitoria) può porsi, perchè il Tar ha già respinto il petitum; detta statuizione non è stata incidentalmente gravata, e quindi è regiodicata; ed in questa sede neppure il petitum risarcitorio è stato riproposto quanto al segmento temporale successivo.

1.4. La richiesta di parte appellata volta ad ottenere la originaria inammissibilità dell'appello, oltre a non apparire supportata da un reale interesse, appare comunque infondata: la Regione aveva integralmente contestato la sentenza di primo grado e, nel proporre censure (primo motivo) fondate sulla natura degli atti gravati (che si sosteneva da parte della Regione appellante non possedere valenza di diniego) aveva poi strutturato in termini bifasici il proprio atto di impugnazione.

Esso si fondava su due prospettazioni congiunte, che potrebbero così sintetizzarsi:

a) la tesi per cui l'adozione del PRG Portuale spettasse alla Regione è errata;

b)la domanda di concessione non era assentibile a prescindere dalla esattezza in ordine alla individuazione dell'autorità competente all'adozione del PRG Portuale.

Esse possono quindi essere idealmente suddivise in due gruppi.

Un primo gruppo di argomentazioni critiche (contenute nella prima parte del quarto motivo ) era volto a dolersi della statuizione del Tar laddove questi ha affermato che spettasse alla Regione la fase dell'adozione del PRG Portuale. Ed incideva direttamente sulle statuizioni contenute nella gravata decisione.

Un secondo gruppo di argomentazioni critiche (seconda parte del secondo motivo d'appello, terzo motivo, ed ultima parte del quarto motivo) prospetta una congerie di doglianze diverse. Il comune denominare di esse, riposava nel tentativo di dimostrare che, comunque, parte appellata non avrebbe potuto soddisfare il proprio interesse.

1.5.Pare al Collegio che l'appello fosse senz'altro ammissibile (semmai, al contrario di quanto sostenuto da parte appellata, esso conteneva censure "ulteriori" rispetto al thema decidendi approfondito in primo grado) e che sia divenuto improcedibile.

2. Conclusivamente, l'appello deve essere dichiarato improcedibile.

3.Quanto alle spese del grado, esse devono essere compensate a cagione della circostanza che a seguito della norma sopravvenuta è cessato l'interesse al gravame.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo dichiara improcedibile.

Spese processuali compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 4 giugno 2015 con l'intervento dei magistrati:

Giorgio Giaccardi, Presidente

Raffaele Greco, Consigliere

Fabio Taormina, Consigliere, Estensore

Raffaele Potenza, Consigliere

Antonio Bianchi, Consigliere

**L'ESTENSORE**

**IL PRESIDENTE**

**DEPOSITATA IN SEGRETERIA**

**Il 14/07/2015**

**IL SEGRETARIO**

**(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)**