



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 12

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INTERROGAZIONI

228^a seduta (antimeridiana): mercoledì 20 ottobre 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 6
* CABRAS (PD)	5
GIACHINO, sottosegretario di Stato per le in- frastrutture e per i trasporti	3
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	7

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Giachino.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione 3-01557, presentata dal senatore Cabras e da altri senatori.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. In ordine agli aggiornamenti circa il procedimento di delimitazione demaniale marittima nel porto di Cagliari, si riferisce quanto segue.

Al riguardo, si premette che il codice della navigazione attribuisce piena prerogativa al capo del compartimento marittimo di valutare la sussistenza dei presupposti per attivare il procedimento di delimitazione del demanio marittimo, per lo più in caso di obiettiva incertezza o comunque ragionevole dubbio circa il confine del demanio marittimo, anche a seguito di impulso di parte.

L'incertezza oggettiva può scaturire da diversi fattori, consistenti in circostanze di diritto o di fatto che rendono scarsamente percepibile il limite della linea confinaria, creando confusione fra le rispettive estensioni dei beni privati e di quelli demaniali. In tali casi, il procedimento di delimitazione perde i suoi connotati di attività discrezionale per acquistare le caratteristiche di procedura doverosa d'ufficio, cui sempre e soltanto il capo del compartimento marittimo deve necessariamente attendere per accertare gli esatti confini del demanio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito della prospettata situazione di fatto e di diritto in sede locale, ha proceduto a richiedere gli sviluppi istruttori del caso ed a fornire mere indicazioni di opportunità al competente capo del compartimento marittimo, il quale ha poi agito, secondo la propria legittima competenza, anche con il professionale e prudente apporto del locale organo legale dello Stato e con la piena condivisione dell'Agenzia del demanio e dell'organo tecnico statale.

Ad oggi, la delimitazione si è conclusa in data 24 giugno 2010, ma ancora non risulta essere stata approvata. Le opportune eventuali azioni potranno pertanto essere assunte soltanto in sede del previsto esame al termine del complesso procedimento amministrativo di approvazione da parte del direttore marittimo, così come disposto dall'articolo 32 del codice della navigazione.

Per quanto riguarda le circostanze che hanno determinato il capo del compartimento e le altre amministrazioni ed enti interessati alla vicenda a dare corso alla procedura di cui agli articoli 32 del codice della navigazione e 58 del regolamento del codice per la corretta definizione del perimetro del porto di Cagliari, va evidenziato che parti delle aree oggetto della procedura delimitativa in parola sono state a suo tempo espropriate dal consorzio per l'area di sviluppo industriale di Cagliari (in seguito definito CASIC ed oggi CACIP) proprio per la realizzazione del porto industriale, dietro apposito finanziamento integralmente erogato dalla Cassa per il Mezzogiorno, che ne aveva approvato il progetto.

Ad ulteriore chiarimento, si riportano per punti i fatti principali relativi alle aree in questione: con deliberazione del 4 agosto 1972 del CIPE, adottata su proposta del Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno con il parere favorevole del Ministero della marina mercantile, avente valenza di riconoscimento della pubblica utilità dell'opera, è stato approvato il progetto presentato dalla Regione autonoma della Sardegna per la realizzazione del porto industriale di Cagliari denominato «Progetto speciale n. 1»; il progetto del porto industriale fu finanziato con una serie di delibere e convenzioni dell'allora CASMEZ e, cessata quest'ultima, dalla AGENSUD, per un valore complessivo di lire 332.448.326.472; il consorzio CASIC (oggi CACIP) – divenuto ente attuatore dell'opera a seguito di apposita convenzione stipulata con la AGENSUD in data 18 maggio 1989 – ha proceduto sia agli espropri in danno dei privati sia, per la gran parte, agli atti necessari per ottenere la disponibilità di aree già pubbliche, in prevalenza facenti già parte del demanio marittimo. Successivamente, a seguito di detta attività espropriativa, per la quale, peraltro, è stata riconosciuta al consorzio una remunerazione pari all'11 per cento delle indennità sostenute e delle spese notarili e giudiziarie, il detto consorzio ha intestato le aree nelle quali doveva sorgere l'opera portuale in proprio favore; completati i primi stralci delle opere portuali ed eseguiti i primi collaudi, veniva dato corso alle prime delimitazioni demaniali marittime per ricomprenservi le aree portuali realizzate e riconsegnate alle amministrazioni statali come da progetto ordinario; nelle predette procedure di riconfinamento demaniale si dava atto che si trattava di delimitazioni solo parziali di quelle opere al momento già pronte e collaudate e relative ai vari stralci progettuali via via ultimati; in ottemperanza alle conclusioni di apposite riunioni ed in forza anche dell'impulso dell'avvocatura distrettuale dello Stato, la commissione di cui agli articoli 32 del codice della navigazione e 58 del regolamento del codice della navigazione, previa convocazione dei privati interessati (ivi compreso il consorzio), ha redatto il verbale recante l'individuazione del nuovo confine demaniale marittimo all'intero compendio portuale; come previsto dalla citata normativa, la commissione, stante la rilevanza della questione, ha assegnato ai privati interessati il termine di 90 giorni per la presentazione di memorie avverso la procedura delimitativa in questione; ad oggi, la capitaneria di porto di Cagliari ha comunicato al Ministero lo spirare del termine assegnato (23 settembre 2010) dalla commissione in sede di verbale

di delimitazione del 24 giugno per le contestazioni, nonché che queste ultime sono pervenute da sette soggetti interessati alla vicenda.

Atteso quanto sopra, il capo del compartimento marittimo di Cagliari ha rappresentato che implementerà le seguenti successive azioni amministrative: invio delle contestazioni a tutti i membri della commissione di delimitazione, nonché all'avvocatura distrettuale dello Stato; valutazione delle osservazioni dei predetti uffici; redazione del provvedimento di risoluzione delle contestazioni in via amministrativa, ai sensi dell'articolo 32, comma 2, del codice della navigazione; in caso di mancato accoglimento delle contestazioni, trasmissione alla competente struttura del Ministero del summenzionato provvedimento di cui al precedente punto n. 3, ai sensi e per gli effetti del comma 4 dell'articolo 32 del codice della navigazione; mera comunicazione ai controinteressati della mancata risoluzione delle contestazioni in via amministrativa e della conseguente trasmissione degli atti a questo Ministero.

Pertanto, si ribadisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pur essendo a conoscenza delle considerevoli problematiche locali, non potrà che valutare le opportune eventuali azioni soltanto in sede del previsto proprio esame, al termine del complesso procedimento amministrativo di approvazione da parte del direttore marittimo, così come disposto dall'articolo 32 del codice della navigazione.

CABRAS (PD). Signor Presidente, non sono soddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario Giachino, anche se prendo atto della prudenza con cui è stata redatta.

In questo caso, il conflitto interessa fundamentalmente soggetti portatori di interesse pubblico, perché le aree oggetto della discussione non appartengono a privati, ma sono aree patrimoniali attribuite al Comune di Cagliari prima di tutto e ai Comuni consorziati che sono il dante causa del consorzio industriale. Come noto, un conflitto di questa natura finisce in sede giudiziaria, perché la linea demaniale non è per sempre fissa: se nasce una contestazione sul limite demaniale, si apre un conflitto in sede giurisdizionale ed il giudice valuta se il demanio ha ancora ragione di esistere in quell'area. Poiché il conflitto sorge sulla funzionalità stretta all'esercizio dell'autorità portuale, vorrei capire come si fa a sostenere che aree sulle quali già ricadono opifici ed infrastrutture assegnate ad aziende private possano essere oggi strettamente funzionali all'operatività del porto.

Pertanto, mi dichiaro insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, giacché il Ministero non ha affrontato, come avrebbe potuto fare, il problema nel merito; tuttavia, prendo atto del fatto che, nella valutazione delle contestazioni pervenute (che, come è stato ricordato, sono numerose e riguardano tutti i Comuni consorziati), si sia lasciata una possibilità.

A mio avviso, deve prevalere il buon senso, coerentemente allo spirito della recente riforma del federalismo demaniale. Infatti, sarebbe assai singolare se il Governo, dopo essersi apposto sulla giacca una medaglia

così importante, aprisse un conflitto con le autorità locali su terreni che non servono più al demanio dello Stato.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 8,55.

ALLEGATO

INTERROGAZIONE

CABRAS, SANNA, SCANU. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

l'autorità marittima di Cagliari ha avviato in data 19 maggio 2010 una procedura di delimitazione definitiva delle aree demaniali di pertinenza del porto canale di Cagliari;

analoga procedura fu avviata e conclusa altre quattro volte nel corso degli anni che seguirono la fine dei lavori di costruzione e l'entrata in esercizio del porto;

in questa ultima proposta di delimitazione si modifica la precedente in modo tale da sconvolgere l'assetto consolidato delle aree ricomprese nel consorzio CACIP di Cagliari; in particolare tale proposta di delimitazione riconduce alla pertinenza demaniale del porto luoghi dove insistono da tempo iniziative di aziende private che hanno regolarmente acquisito le aree dal Consorzio con atti di acquisto registrati e consolidati da molto tempo;

tutto ciò appare in netta contraddizione con gli orientamenti presenti nel decreto legislativo n. 85 del 2010 varato dal Governo in materia di trasferimento agli enti territoriali dei beni demaniali, il cosiddetto federalismo demaniale;

le aree non hanno alcuna correlazione con la specifica attività del porto e con l'esercizio delle attività portuali; pertanto la revisione avrebbe esclusivo interesse di carattere patrimoniale;

il comune e la provincia di Cagliari, patrimonialmente titolari delle aree oggetto della proposta delimitazione, hanno espresso netta contrarietà e si apprestano ad aprire un conflitto in sede di giurisdizione,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza delle specifiche attività poste in essere dall'autorità marittima e dall'Agenzia del demanio territorialmente competenti;

se non ritengano opportuno assumere ogni utile iniziativa volta ad evitare un conflitto fra soggetti pubblici per la contesa di aree ormai da tempo destinate ad altre attività di interesse pubblico e privato, qualora la delimitazione in corso mantenesse gli obiettivi proposti dall'autorità statale che ha avviato la procedura.

(3-01557)

