2) Organi

Si è già segnalato nel precedente referto che, con D.M. del 18 maggio 1999, è stato nominato il Presidente dell'Autorità, ed è stato così posto termine ad una gestione commissariale protrattasi per oltre un quadriennio, e che, il 12 agosto successivo, si è insediato il Comitato portuale, che ha proceduto alla nomina del Segretario Generale(11).

Il Collegio dei revisori dei conti, rinnovato, per un quadriennio, il 1° marzo 2000, ha redatto puntuali relazioni ai bilanci preventivi e consuntivi dell'Autorità ed ha provveduto anche ad elaborare dettagliati e specifici referti sulla attività istituzionale dell'Ente, con riguardo, in particolare, alla situazione delle concessioni demaniali, alle manutenzioni straordinarie ed ordinarie ed ai lavori di consolidamento e di ristrutturazione del molo Norimberga.

Nessuna innovazione risulta intervenuta in ordine alla misura dei compensi agli organi, sulla cui determinazione e quantificazione si sono forniti dettagliati elementi nel precedente referto, al quale si fa, pertanto, invio(12).

---

(11) Il Segretario generale è stato assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale ed ha preso servizio il 23 agosto 1999.

(12) Sul punto va segnalato che il Collegio dei Revisori (nella nuova composizione di cui al D.M. del 1° marzo 2000) si è occupato del problema della riduzione dei compensi posto dalla legge n°662/1998. In proposito va rammentato che (nel verbale n°20 del 31 maggio - 2 giugno 2000) l'articolo 1, comma 126 di tale legge ed il relativo regolamento di attuazione (D.P.R. 16 ottobre 1998 n°486) hanno previsto che i compensi corrisposti dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2 del D.L.vo n°29/1993, spettanti a dipendenti pubblici membri di organi di amministrazione o di controllo siano ridotti in percentuale e che l'articolo 1, comma 2 del regolamento citato ha precisato che la riduzione va operata anche nei confronti di dipendenti di Amministrazioni diverse da quelle indicate dall'articolo 1 del D.L.vo n°29/1993. Al riguardo il Ministero dei Trasporti ha peraltro affermato (con nota n°102823 del 28 gennaio 1999) che le Autorità portuali sono destinatarie dell'articolo 6, comma 2 della legge n°84/1994, che dispone per l'inapplicabilità alle stesse del D.L.vo n°29/1993.

3) Personale

Neanche la situazione del personale è significativamente variata nel biennio ora considerato.

Si rammenta al riguardo che (come segnalato nel precedente referto) con delibera commissariale n°67 del 23 dicembre 1998 (approvata dall'A.V. il 15 marzo 1999) è stata adottata la nuova dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità, articolata su 13 unità di personale, oltre al posto di Segretario Generale.

In concreto, all'A.P. è stato attribuito il personale dell'ex Azienda dei mezzi meccanici, composto di 4 dipendenti di profilo amministrativo, di 1 addetto al magazzino e di 5 operai adibiti alla movimentazione delle grues(13).

Va rilevato che la nuova pianta organica non contempla il personale operaio - che l'A.P. considera "personale in esubero" - per il quale non è stata ad oggi rinvenuta una collocazione giuridica alternativa. Si tratta, pertanto, di fatto, di personale che "...grava sul bilancio dell'Autorità senza rappresentare una risorsa utilizzabile ..."(14).

E', quello cennato, problema comune ad altre Autorità portuali, connotato da delicati risvolti occupazionali e che va comunque risolto in tempi brevi, eventualmente attraverso la riqualificazione di tale personale, al fine di riassorbirlo nell'organico dell'Ente, od avvalendosi dell'opportunità fornita dal disposto del II comma dell'articolo 3 della legge n°186 del 30 novembre 2000(15).

---

(13) Si tratta di: 2 unità di 5° livello (con la qualifica di "manutentore provetto" e di "assistente esperto"); 2 unità di 4° livello (con la qualifica di "gruista provetto") e di 2 unità di 3° livello (con la qualifica di "gruista manutentore"), che (come segnalato dal Collegio dei revisori nel verbale n°19 del dicembre 1999) sono state utilizzate in distacco presso le imprese portuali operanti nel porto, con rimborso della quota di retribuzione lorda relativa alla prestazione lavorativa impegnata (ed in osservanza delle disposizioni relative all'istituto del distacco applicabile al lavoro portuale). Va al riguardo anche segnalato che dall'ordine di servizio del Segretario generale n°3 del 6 ottobre 2000 risulta che 2 unità di tale personale sono state utilizzate presso gli uffici dell'A.P.

(14) Così come ha rilevato il Collegio dei revisori nel verbale n°24 del febbraio - marzo 2001.

(15) Tale disposizione ha previsto che "... i lavoratori ... in esubero strutturale delle Autorità Portuali ... sono assunti dall'Agenzia di cui all'articolo 17 ..." della legge n°84/1994 (come modificato dal comma 1 dello stesso articolo 3 della legge n°186/2000).

Relativamente al personale in servizio presso l'Autorità, va soggiunto che, dal 3 ottobre 2000, le unità amministrative in servizio si sono ridotte a tre, per le dimissioni del responsabile dell'area contabile.

Con delibera del Presidente dell'ottobre 2000**(16)**, l'incarico di responsabile dell'area contabile è stato affidato ad un ufficiale della capitaneria di porto, in una prima fase a titolo gratuito, ed, in seguito, con un compenso forfettario di 15 milioni lordi**(17)**.

L'Autorità ha anche, con delibera del presidente n°47 del 30 ottobre 2000**(18)**, ampliato un incarico di consulenza già in atto, affidando, per un compenso di 20 milioni annui, ad un professionista la predisposizione dei bilanci preventivo e consuntivo, la redazione dei modelli fiscali e previdenziali, la predisposizione delle buste paga, ect.

Al riguardo va rilevato, pur non sottovalutando le difficoltà che determina, per l'Autorità, la carenza di personale, che non appaiono ben definiti i confini dei due incarichi suddetti, né del tutto chiari i compiti demandati all'ufficiale deputato a sovrintendere all'area contabile.

Né può sottacersi, con riguardo all'economicità dell'intera operazione, che l'Ente, per fronteggiare le esigenze susseguite alle dimissioni di un dipendente, ha ritenuto avvalersi di due collaborazioni distinte, che comportano un onere complessivo di 35 milioni di lire e che, comunque, non assicurano la continuità della presenza presso l'Autorità di un esperto nell'area contabile.

Si evidenziano di seguito la pianta organica dell'Autorità, il numero del personale in servizio, il costo globale ed unitario medio sopportato dall'Ente per il personale.

---

(16) Ratificata dal Comitato portuale con delibera n°14 del 17 novembre 2000.
(17) Per tre ore pomeridiane per cinque giornate lavorative per settimana.
(18) Ratificata dal Comitato portuale con la detta delibera n°14/2000.

Pianta organica e numero personale in servizio

Posti in organico		Posti coperti	
QUALIFICA FUNZIONALE		**1999**	**2000**
Segretario Generale	1	1	1
Livello IX	1		
Livello VIII	3	2	2
Livello VII	2	2	2
Livello VI	1		
Livello V	1	2*	2*
Livello IV	2	2*	2*
Livello III	3	1*	1*
TOTALE	**14**	**10**	**10**

* Personale operaio della ex Azienda dei mezzi meccanici

Costo globale del personale

(in milioni di lire)

	1999	2000
A - STIPENDI ED ALTRI ASSEGNI FISSI		
- Emolumenti fissi	463,1	469,9
- Emolumenti variabili	27,1	39,7
- Emolumenti al personale distaccato	10,2	5,7
- Spese per viaggi e missioni	1,5	0
- Spese per frequenza corsi	0	0
- Oneri previdenziali ed assistenziali	159,2	163,1
TOTALE A	661,1	678,4
B - Accantonamento trattamento fine rapporto	48,4	65,0
TOTALE B	48,4	65,0
TOTALE A + B	**709,5**	**743,4**

Costo unitario medio del personale

(in milioni di lire)

1999			2000		
Costo globale *	**Unità personale**	**C.M.I.**	**Costo globale ***	**Unità personale**	**C.M.I.**
661,1	10	61,1	678,4	10	67,8

* Il costo globale è stato individuato sulla base del totale A del prospetto del costo globale

Emerge dai dati sopra riportati che, nell'invarianza del numero del personale in carico all'Autorità, non sono significativamente mutati né costo globale, né costo unitario medio.

Come mostrano i dati evidenziati di seguito, il rapporto tra oneri per il personale e spese ed entrate correnti non ha assunto valori di particolare rilievo nel biennio ed è risultato, comunque, generalmente inferiore all'incidenza sulle stesse voci di entrata e di spesa del costo dei beni di consumo e servizi.

Ciò, anche se è appena da rilevare che le variazioni in aumento od in diminuzione dei valori percentuali dei rapporti all'esame sono influenzate più che dall'andamento delle spese considerate (per il personale e per l'acquisto dei beni di consumo e servizi), da quello delle spese ed entrate correnti.

	1999	%	2000	%
Spese per il personale / Spese correnti	709,5 / 2.388,5	29,7	743,4 / 2.265,9	32,8
Spese per il personale / Entrate correnti	709,5 / 4.834,2	14,67	743,4 / 7.038,8	10,56

	1999	%	2000	%
Spese per beni e servizi / Spese correnti	1.053,8 / 2.388,5	44,11	853,8 / 2.265,9	37,68
Spese per beni e servizi / Entrate correnti	1.053,8 / 4.834,2	21,79	853,8 / 7.038,8	12,12

4) Attività Istituzionale

La Corte si è ripetutamente occupata, nelle relazioni precedenti ed in quelle, numerose, afferenti alla gestione delle varie Autorità portuali, del ruolo, dell'organizzazione e dei compiti delle stesse.

Referti ai quali si fa, pertanto, rinvio per ciò che attiene ai fini istituzionali ed alla struttura dell'A.P. di Messina.

Si rammenta al riguardo che, per il passato, sono state svolte considerazioni sulla inidoneità delle relazioni amministrative ai bilanci a fornire una visione congrua dell'attività posta in essere dall'A.P. di Messina e sulla conseguente esigenza di avvalersi, a tal fine, prevalentemente, degli elementi desumibili dai verbali del Collegio dei revisori dei conti e dalla corrispondenza intercorsa tra l'Ente, il Collegio e la Corte.

Sul punto va ora precisato che, nel 1999, l'intervenuta nomina del Presidente e del Comitato portuale ha consentito di dare attuazione al disposto dell'articolo 9, comma 3, lettera c della legge n°84/1994, che ha previsto che il Comitato approvi la "relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto ..."**(19)**.

Adempimento che l'A.P. ha assolto con la deliberazione n°4 del 5 giugno 2000, che contiene utili elementi sulla attività posta in essere dall'Ente nel 1999, e con la "relazione del Presidente sull'attività svolta nel 2000", presentata nel 2001.

Relativamente all'azione realizzata nel 1999, è a dirsi che anche questa è stata influenzata dalla circostanza, evidenziata nei precedenti referti, del protrarsi della gestione commissariale, che (come precisato nel precedente paragrafo n°2) è cessata, in concreto, solo al termine del primo semestre del 1999 (essendosi il Presidente insediato il 1° giugno 1999, il Comitato portuale costituito il successivo 12 agosto ed avendo il nuovo Segretario generale assunto servizio il 23 agosto di tale anno), cosicchè l'A.P. ha potuto disporre di una dirigenza nel pieno dei poteri previsti solo nella seconda metà di tale esercizio, periodo nel corso del quale, come si evidenzia di seguito, è stata data priorità ai provvedimenti di contenuto programmatico.

---

(19) Da inviare (entro il 30 aprile dell'anno successivo) al Ministero vigilante.

Ciò, mentre l'esercizio 2000 è stato caratterizzato dalla contestata estensione della circoscrizione territoriale della A.P. di Messina al porto di Milazzo.

4.1) Il piano operativo triennale

Si è già considerato nel precedente referto come il perdurare della gestione straordinaria abbia, per lunghi anni, sostanzialmente vanificato l'intento della riforma del 1994, volta a privilegiare il momento programmatico delle strategie di sviluppo delle attività portuali, da realizzarsi attraverso appositi piani triennali. E, sul punto, si è segnalato che solo nel 1999(20) il Commissario ha approvato il piano operativo triennale, e che lo stesso era stato, peraltro, ritenuto sostanzialmente inadeguato dal Collegio dei revisori dei conti, che aveva, tra l'altro, rappresentato l'opportunità che il piano fosse, comunque , sottoposto al Comitato portuale (all'epoca di imminente costituzione), il quale sarebbe stato in grado di effettuare ponderate scelte programmatiche, essendo in esso rappresentate tutte le principali figure pubbliche e private operanti nell'ambito portuale.

Può ora riferirsi che uno dei primi adempimenti del neo costituito Comitato portuale è stato proprio quello dell'approvazione (nella seduta del 12 agosto 1999) del piano.

In tale documento è stata ipotizzata una strategia di sviluppo che prevede la graduale trasformazione del polo traghetti in polo di cabotaggio, la riqualificazione delle banchine per il traffico di navi da crociera e passeggeri, il riordino delle concessioni per il rilancio di un polo cantieristico di costruzioni e di riparazioni navali a tecnologia avanzata.

---

(20) Con deliberazione n°30 del 13 maggio.

4.2) Il piano regolatore portuale

Le linee strategiche del piano operativo triennale costituiscono quelle di indirizzo per il redigendo piano regolatore portuale, di cui all'articolo 5 della legge n°84/1994.

Riguardo a tale piano si è già riferito, nel precedente referto, che il Commissario, che, nel 1997(21), aveva conferito all'Università di Messina l'incarico di effettuare studi e ricerche propedeutici alla elaborazione del piano, nel 1999(22), ha affidato alla detta Università la redazione stessa del piano.

Può ora soggiungersi al riguardo che il Comitato portuale (con deliberazione n°10 dell'11 novembre 1999), sulla base delle risultanze del precedente incarico, (e tenuto anche conto che l'A.P. "non dispone ancora di una segreteria tecnico - operativa"), ha conferito alla detta Università l'incarico di predisporre gli "studi particolareggiati e gli elaborati economico funzionali necessari alla redazione del piano regolatore ...".

Il valore scientifico dell'Istituto incaricato ed il prestigio, anche internazionale, goduto dallo stesso, hanno successivamente indotto il Collegio, nel ribadire il ruolo centrale che deve svolgere, nella materia il Comitato portuale, a ritenere(23) uno "studio di qualificato carattere scientifico .... utilissimo quale elemento di orientamento del Comitato ...".

4.3) Dismissione delle attività e dei beni dell'organizzazione portuale

Si è già, in passato, riferito, in dettaglio, sulla situazione delle dismissioni, che, per ciò che riguarda l'A.P. di Messina, è relativa, in concreto, ad alcune gru dell'ex Azienda dei mezzi meccanici, e sulle difficoltà che l'Autorità ha incontrato nella cessione di tali beni.

---

(21) Con deliberazione n°23 del 19 maggio.
(22) Con deliberazione n°32 del 20 maggio.
(23) Nel verbale n°20 del maggio - giugno 2000.

Il problema[24] non è stato risolto nel periodo di cui occupa; le gru continuano ad essere affittate a richiesta, in leasing, ad imprese di Messina e di Milazzo.

Nel 1999, peraltro, sono state alienate[25] tre autogru Gottwald (che erano state cedute gratuitamente dalla Regione siciliana) per un importo di £. 18 milioni.

4.4) Autorizzazioni all'esercizio di attività portuali

Nel far rinvio a quanto diffusamente segnalato nei precedenti referti, si rammenta esclusivamente sulla tematica delle concessioni che la legge n°84/1994, dopo aver, all'articolo 16, individuato le operazioni portuali (carico, scarico, deposito, movimento in genere delle merci, ect.), ha previsto, per l'esercizio di tali attività, la necessità di apposita autorizzazione della A.P. (e l'iscrizione delle imprese autorizzate in apposito registro) e, all'articolo 18, la concessione a tali imprese, da parte dell'A.P., delle aree demaniali e delle banchine necessarie all'espletamento delle varie operazioni.

Si è già detto al riguardo che (in applicazione del 7° comma dell'articolo 16 citato) l'Autorità aveva provveduto sin dal 1996 (con deliberazione n°56 del 31 dicembre) a determinare in 12 il numero massimo delle autorizzazioni assentibili.

4.5) Concessioni di aree demaniali

Nel periodo di cui occupa[26] le imprese autorizzate ad operare in porto sono state tre nel 1999 e dieci nel 2000.

Quanto alle concessioni di banchine, le imprese portuali beneficiarie sono state l'Ente Ferrovie spa, ed altra impresa in concessione temporanea a definizione entro il luglio 2001.

---

(24) Secondo quanto affermato nella citata relazione annuale approvata dal Comitato portuale con delibera n°4 del giugno 2000.

(25) Con deliberazione del Commissario n°20 del 17 aprile 1999, dalla quale risulta che il valore delle gru era stato stimato in un'apposita perizia in 17 milioni.

(26) Come riferito nella citata relazione approvata con la deliberazione del Comitato portuale n°4/2000 e nella relazione del Presidente sulla attività svolta nel 2000.

Al riguardo è a dire che, nel 1999, il Comitato portuale ha deciso di mutare la linea seguita sino ad allora dalla gestione commissariale di rilasciare concessioni di aree demaniali con licenza annuale rinnovabile, deliberando di distinguere le concessioni di aree e banchine da rilasciare per l'esercizio delle operazioni portuali ai sensi del citato articolo 18, dalle altre concessioni di aree demaniali, da assentire secondo le norme del codice della navigazione.

Ciò ha consentito di avviare a soluzione il problema delle numerose richieste di concessione delle stesse aree destinate a terminal concesse (annualmente) alle imprese di navigazione che effettuano il servizio di traghettamento sullo stretto. In effetti, fermo restando il criterio di garantire comunque l'approdo nelle aree e banchine disponibili a qualunque impresa di navigazione si presentasse, l'Autorità ha individuato le banchine da assentire in concessione ex articolo 18 e quelle da riservare alle pubbliche utenze, nei limiti di attracco consentiti dalle esigenze di sicurezza della navigazione.

Tale linea si colloca in una più ampia strategia di riordino e di rilancio del porto, delineata, si è cennato, nel piano operativo triennale(27), da attuarsi attraverso la ricognizione ed il riordino delle attività portuali, rivolti allo sviluppo del traffico di navi da crociera, al rilancio della cantieristica, al progressivo ridimensionamento del traffico dei traghetti ed alla promozione del cabotaggio. Strategia che, deve appena osservarsi, va perseguita con efficacia e determinatezza di interventi.

Va rammentato al riguardo che il Collegio dei revisori dell'Autorità ha rappresentato(28) che il sistema indicato dalla legge di riforma, impostato sulla pluralità delle imprese agenti in porto, in regime di concorrenza tra le stesse, ha trovato solo parziale attuazione per il porto di Messina. L'Autorità, infatti, ha (come visto) individuato il numero massimo delle imprese che possono operare in porto, ma, per ragioni diverse, non ha disposto il rilascio delle concessioni delle aree

---

(27) Che ha, tra l'altro, previsto la realizzazione di un terminal per le navi da crociera e la costruzione del relativo pontile; la realizzazione di un terminal per gli aliscafi e mezzi veloci; la acquisizione delle aree da inglobare nel molo Norimberga, interventi urgenti sulla relativa viabilità, ect.

(28) Nel verbale n°20 del maggio - giugno 2000.

relative, così determinando l'insorgere di difficoltà per le imprese nella pianificazione dello sviluppo delle varie aziende. Pertanto, mentre l'impostazione seguita dal legislatore del 1994 è quella relativa ad un congruo numero di imprese che si avvalgano di aree (concesse in esclusiva a ciascuna di esse), con la conseguenza che solo una parte residuale delle aree a destinazione commerciale sia suscettibile di uso concorrente da parte di più soggetti, a Messina si è verificata, in concreto, una situazione opposta, per l'assenza di aree assegnate alle imprese operanti nel porto. Né, sotto tale profilo, ha rilievo, ad avviso del Collegio, la circostanza che le imprese non abbiano formalmente richiesto il rilascio della concessione, in quanto, di fatto, le stesse già utilizzano tali aree. Il rilascio della concessione, ha rilevato l'organo di controllo interno, è, quindi, essenziale per consentire agli operatori di avviare lo sviluppo imprenditoriale voluto dalla legge.

Il Collegio è ripetutamente intervenuto(29) sulla tematica delle concessioni di aree e beni del demanio marittimo - sulla quale ci si è diffusamente e dettagliatamente intrattenuti anche nelle precedenti relazioni(30) -, evidenziando le difficoltà che l'Autorità incontra nella gestione delle varie aree, sia per la presenza di un diffuso abusivismo, che per il complesso contenzioso sull'esatta e concreta delimitazione delle aree demaniali marittime.

4.6) La ricognizione del complesso contenzioso

Si rammenta che, nel precedente referto, si è riferito sul mancato pagamento dei canoni concessori da parte della società Eurobunker, dell'Ente autonomo Fiera di Messina e dell'Ente autonomo portuale e sul relativo contenzioso, in atto, ormai, da numerosi anni.

---

(29) Vedi, ad esempio, i verbali n°19 del dicembre 1999; n°20 del maggio - giugno 2000 e n°24 del febbraio - marzo 2001.

(30) E della quale si sta occupando anche la locale Procura Regionale della Corte dei Conti.

4.6.1) Rapporti con la società Eurobunker

In ordine alla vertenza con la società Eurobunker, nel richiamare quanto ampiamente riferito per il passato, può segnalarsi che l'A.P.(31) ha intimato alla società di sgomberare la superficie demaniale occupata(32); il TAR di Catania(33) ha peraltro accolto la richiesta di sospensiva dell'esecuzione dell'ingiunzione della A.P.. In presenza di tale situazione, il Collegio dei revisori ha rappresentato l'esigenza di addivenire, in tempi brevi, al rilascio della concessione, previa valutazione della compatibilità della richiesta della società con il piano di sviluppo portuale.

Invito al quale non può non unirsi anche quello della Corte.

4.6.2) Rapporti con l'Ente Autonomo Fiera di Messina

Riguardo all' Ente Autonomo Fiera di Messina - che , si rammenta, versa solamente il 10% dell'importo del canone richiestogli dall'Autorità ed ha citato in giudizio quest'ultima per ottenere l'applicazione solo di un canone ricognitorio(34) - va detto che tale Ente si è contemporaneamente rivolto, il 28 ottobre 1999, al TAR di Catania, chiedendo l'annullamento del provvedimento con cui la Capitaneria di porto di Messina aveva determinato il canone nella misura intera ed al Tribunale di Messina, per la disapplicazione di tale provvedimento e l'applicazione del canone ricognitorio. Sulla controversia era peraltro già intervenuta la sentenza del Tribunale di Messina(35), che ha negato l'applicabilità del canone ricognitorio e che è stata appellata. Anche il Ministero dei Trasporti(36) e l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Messina(37) si erano pronunciati per l'applicazione della misura intera.

---

(31) Con ingiunzione n°2/99 del 20 gennaio 1999.

(32) Si tratta di un deposito costiero con titolo concessorio scaduto sin dal 1985.

(33) Con ordinanza n°660/99 del 25 marzo 1999, che l'autorità non ha impugnato dietro conforme avviso dell'Avvocatura distrettuale di Palermo (reso con lettera del 27 aprile e 25 maggio 1999).

(34) Ai sensi dell'articolo 39 del codice della navigazione e dell'articolo 37, secondo comma, del regolamento della navigazione marittima.

(35) Con tale sentenza, n°615 del 24 aprile 1999, è stata rigettata la domanda avanzata dall'Ente Fiera il 6 luglio 1996 nei confronti del Ministero dei Trasporti e di altre Amministrazioni, volta ad ottenere il canone ricognitorio, avendo, nel 1995, la Direzione compartimentale del Ministero delle Finanze determinato il canone nella misura intera.

(36) Con nota n°5190703 del 26 maggio 1998.

(37) Con nota n°15387 del 16 settembre 1999.

Nel settembre del 1999, con deliberazione n°8, il Comitato portuale ha fissato al 31 dicembre 1999 il termine ultimo per lo sgombero dell'area occupata dall'Ente Fiera, previo pagamento di un acconto di 400 milioni di lire(38). Nello stesso mese, il Tribunale di Messina ha disposto che l'Ente Fiera potesse utilizzare l'area interessata solo fino al 31 dicembre 1999.

Sia l'Autorità Portuale che la Capitaneria di Porto hanno ripetutamente richiesto al Ministero dei Trasporti(39) un intervento atto a dirimere la questione. Intervento la cui esigenza ed urgenza sono evidenti ed al fine dell'adozione del quale appaiono di interesse le ampie considerazioni formulate sulla questione dal Collegio dei revisori dei conti(40), che ha compiuto anche una attenta disamina della principale giurisprudenza intervenuta sulla tematica della natura degli Enti Fiera, alla quale va riconnessa quella della determinazione del canone concessorio nella misura intera o ridotta.

Va, comunque, dato atto che il Ministero dei Trasporti non ha mancato di seguire il problema, pur non essendosi ancora pervenuti ad una definitiva soluzione dello stesso.

In effetti, il detto Ministero ha acquisito sulla questione il parere del Consiglio di Stato, il quale (il 26 gennaio 2000) si è pronunciato per l'applicabilità del canone ricognitorio. Parere, peraltro, non riconosciuto né obbligatorio, né vincolante dall'Avvocatura distrettuale dello Stato(41), specie in presenza di pronunce contrarie degli organi giurisdizionali competenti.

E che la pronuncia sulla materia competa al giudice ordinario è stato, del resto, affermato dallo stesso Ministero (successivamente all'acquisizione del detto parere)(42), sulla base della giurisprudenza della Cassazione, del Consiglio di Stato e del TAR.

---

(38) Acconto introitato nell'ottobre del 1999.
(39) Da ultimo, con lettera del novembre 1999.
(40) Nel citato verbale n°19/1999.
(41) Con lettera n°9889 del 22 maggio 2000.
(42) Con nota n°50604 del 2 maggio 2000.

Sul punto va comunque segnalato che la Corte d'Appello di Messina(43), pronunciandosi sul, cennato, ricorso dell'Ente Fiera, ha affermato l'applicabilità nella fattispecie del canone nella misura intera.

Avverso tale sentenza l'Ente Fiera ha peraltro, proposto ricorso per Cassazione (il che ha ulteriormente ritardato la riscossione dei canoni dovuti all'A.P., il credito relativo ai quali è stato ancora nell'esercizio 2000 riportato tra i residui attivi).

4.6.3) Rapporti con l'Ente Autonomo Portuale di Messina

Quanto al contenzioso con l' Ente Autonomo Portuale di Messina, può segnalarsi che l'A.P. ha intimato all'Ente porto di sgomberare l'area occupata senza titolo(44), che tale ingiunzione è stata sospesa dal TAR di Catania(45) e che il Consiglio di Giustizia Amministrativa di Palermo(46) ha rigettato il ricorso dell'A.P. contro l'ordinanza del TAR.

Al riguardo si è già rappresentato, nell'ultimo referto, che all'Ente Porto non è stata mai rilasciata una concessione e che l'Ente (di emanazione regionale) ha affidato in gestione ad una società privata il bacino di carenaggio e la stazione di degassifica (realizzati con fondi regionali)(47). Tale società, "che occupa una parte rilevante dell'ambito portuale e che ... rappresenta una realtà imprenditoriale ed occupazionale di primaria importanza per la città ... "(48) (si è già segnalato che la società dà occupazione a 700/800 persone), intrattiene i rapporti con l'Ente autonomo portuale e non con l'A.P., con la conseguenza che questa non introita i canoni per le aree demaniali occupate (sostanzialmente, senza titolo) dalla società.

---

(43) Con sentenza n°225 dell'8 maggio 2000.
(44) Con ingiunzioni di sgombero 3/99 e 4/99 del 20 gennaio 1999.
(45) Con ordinanza n°1103/99 del 13 maggio 1999.
(46) Con ordinanza n°829/99 dell'8 settembre 1999.
(47) Relativamente sia al bacino di carenaggio, che alla stazione di degassifica per navi cisterna (che insistono sulla gran parte dell'area occupata dell'Ente porto), il Collegio dei revisori (nel verbale n°20/2000) ha rappresentato l'urgenza di regolare i rapporti concessori relativi alle aree occupate, rilasciando le concessioni direttamente ai soggetti che utilizzano i beni demaniali di cui si tratta.
(48) Così come affermato nel verbale del Collegio dei revisori dei conti n°20/2000.

4.6.4) La zona falcata

Anche delle questioni relative alla zona falcata la Corte si è già ripetutamente ed in dettaglio occupata.

Si rammenta al riguardo che in tale zona sono ricomprese aree diverse in uso alla Marina Militare, al Comune di Messina (che le ha trasferite all'Ente porto) alle Ferrovie dello Stato e zone occupate senza titolo e che, negli ultimi anni, si sono susseguite riunioni a vari livelli per la ricognizione delle varie aree e la soluzione delle relative problematiche. Nell'ultimo, in ordine di tempo, di tali incontri(**49**), è stato affermato che la zona falcata, in quanto appartenente al demanio marittimo, deve essere consegnata all'A.P. ed è stato accertato che è demaniale anche una vasta area occupata dalla Spa Ferrovie dello Stato(**50**). Ciò ha indotto il Collegio dei revisori a rappresentare l'urgenza della esatta definizione di tale area e della formale regolarizzazione dei rapporti dell'A.P. con la Spa Ferrovie dello Stato, atteso anche che l'A.P. ha richiesto il pagamento di canoni per l'occupazione di una superficie demaniale di molto inferiore a quella in concreto occupata e che, pertanto, dalla precisa delimitazione dell'area deriveranno notevoli introiti per l'Autorità.

Il Collegio ha ripetutamente invitato - da ultimo, nella relazione al bilancio preventivo per l'esercizio 2001(**51**) - l'A.P. ad effettuare una compiuta ricognizione della situazione di tutte le aree demaniali di competenza, ed, in particolare, di quella relativa all'ambito portuale di Milazzo, propedeutica alla regolarizzazione della occupazione di tali aree, volta a por termine ai numerosi casi di abusivismo e ad incrementare le entrate correnti dell'Ente.

Invito al quale non può non nuovamente associarsi la Corte, tenuto conto che (come risulta dal verbale del Collegio n°24 del febbraio-marzo 2001) la cennata richiesta del Collegio è rimasta senza esito.

---

*(**49**) Che, a quanto risulta dal verbale del Collegio dei revisori n°19 del dicembre 1999, ha avuto luogo il 26 ottobre 1999 ed alla quale hanno preso parte rappresentanti dell'A.P., dell'Ufficio del Territorio di Messina, dell'Ente porto, del Comune di Messina, della Spa Ferrovie dello Stato e della Capitaneria di porto.*

*(**50**) Di cui parte utilizzata per la stazione marittima e per gli approdi delle navi traghetto.*

*(**51**) Verbale n°23 del dicembre 2000.*

Occorrerà quindi che l'Ente proceda con ogni urgenza alla ricognizione dei beni demaniali; all'individuazione dei soggetti che utilizzano gli stessi e del titolo di tale utilizzazione; alla indicazione delle occupazioni senza titolo ed alla adozione dei provvedimenti conseguenti; alla esatta determinazione dei vari canoni.

Deve appena osservarsi al riguardo, tenuto anche conto della rilevanza che la fonte di entrata costituita dai canoni riveste per la gestione dell'Autorità, che il mancato introito di tali canoni ingenera fattispecie valutabili sotto il profilo della responsabilità patrimoniale.

4.7) L'annessione del porto di Milazzo

Analoghe osservazioni possono formularsi in ordine alle aree demaniali del porto di Milazzo rientranti nella circoscrizione dell'A.P. di Messina, vicenda pure della quale la Corte si è ripetutamente occupata in passato.

Con richiamo a quanto al riguardo riferito nell'ultima relazione, può segnalarsi che, con D.M. del 21 dicembre 1999(52), la circoscrizione dell'A.P. di Messina è stata estesa anche alle aree demaniali marittime ed alle opere portuali del porto di Milazzo. In seguito a tale estensione avrebbe dovuto aver sollecitamente luogo la consegna di tali aree all'A.P. di Messina. A quanto invece risulta dal verbale del Collegio dei Revisori n°24 del febbraio - marzo 2001(53), - con cui è stata anche operata una attenta analisi delle varie problematiche relative alle aree interessate e sono state proposte talune soluzioni alle stesse - non è, tra l'altro, intervenuto il formale provvedimento di consegna delle aree di Milazzo alla A.P. di Messina; né risulta sia stata effettuata una formale ricognizione delle aree demaniali interessate, dei soggetti occupanti e del relativo titolo (concessione, atto di sottomissione, atto di consegna ect).

---

(52) Con il quale il Ministro dei Trasporti (previa intesa con la Regione Sicilia) ha, sostanzialmente, riproposto il D.M. 25 novembre 1996, che (come segnalato nel precedente referto) era stato annullato (in via di autotutela) con D.M. del 25 febbraio 1997, non essendo stata acquisita la previa intesa con l'Amministrazione regionale ed avendo la Regione Sicilia sollevato conflitto di attribuzione.

(53) Nel quale viene anche operata una disamina della problematica dei rapporti tra A.P. di Messina e Regione, (considerazioni riprese nel verbale n°26 del giugno 2001).