23 dicembre 1998, approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione con telex del 5 marzo 1999, è stata adottata la nuova dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità portuale di Messina. L'organico precedente - dell'Azienda dei mezzi meccanici poi trasmigrata nella forma di Organizzazione portuale, come stato di transizione per l'istituzione dell'A.P., così come previsto dalla legge n. 84/94 - prevedeva 10 unità di personale, di cui 4 di profilo amministrativo, 1 addetto di magazzino e 5 operai addetti alla movimentazione delle grues. Il predetto provvedimento, diretto a garantire una più adeguata funzionalità della Segreteria, ha previsto un allargamento dell'organico a 13 unità, rispetto alla consistenza organica preesistente. La pianta organica appare, pertanto, così composta:

Profili professionali		Posti in organico	Posti coperti
Segretario Generale		1	1
Quadro di livello 9°		1	0
Quadri di livello 8°	1 Responsabile tecnico manutenzione portuale e progettazione	1	0
	1 Responsabile di area contabile	1	1
	1 Responsabile demanio e lavoro portuale	1	1
Quadri di livello 7°	1 Ispettore portuale coordinatore	1	1
	1 Responsabile di Segreteria	1	1
Livello 6°	1 Impiegato analista	1	0
Livello 5°	1 Addetto all'ufficio promozione del porto	1	0
Livello 4°	2 Impiegati amministrativo-contabili	2	0
Livello 3°	1 Autista-Commesso	1	0
	1 Commesso-Telefonista	1	0
	1 Operatore di video-terminale	1	0
Totali		**14**	**5**

L'organizzazione della Segreteria tecnico-operativa dell'A.P. appare attualmente articolata, secondo quanto previsto dalla delibera commissariale n. 17 del 6.4.99, nei seguenti 4 settori:

Servizio	Dipendente incaricato
Demanio e lavoro portuale	8° livello
Area contabile	8° livello
▫ Sezione vigilanza e sicurezza	7° livello
▫ Ufficio di Segreteria – Atti del Comitato – Personale – Archivio e Protocollo	7° livello

Nella nuova pianta organica non è necessariamente previsto il personale operaio a cui tutt'ora non è stata trovata una collocazione alternativa e che tuttavia grava sul bilancio dell'A.P. senza rappresentarne una risorsa utilizzabile. Il problema, comune ad altre Autorità portuale e che presenta problematiche occupazionali degne di attenzione, andrebbe risolto con l'assorbimento di tali unità - previa riqualificazione - nella dotazione organica dell'A.P. ovvero tramite quanto previsto dall'art. 23 della legge n. 84/94 ed in particolare dall'ultimo periodo del comma 3 dello stesso articolo.

▫ INFORMATIZZAZIONE DEGLI UFFICI E DELLE PROCEDURE DI LAVORO

Considerato il notevole carico di lavoro che grava sugli uffici dell'A.P. e l'inadeguatezza della consistenza organica attuale (4 unità amministrativa) rispetto alle 13 previste, non ostante l'impegno fattivo dei dipendenti in servizio, appare necessario dover incrementare il livello di produttività, di efficienza ed efficacia

dell'attività della Segreteria tecnico-operativa. Ciò appare possibile, in tempi medio-brevi, in attesa del completamento dell'organico, solo tramite una completa informatizzazione degli uffici dell'A.P. e delle procedure. Su tale necessità, il Collegio si è già soffermato più volte.

In tale direzione, l'A.P., di recente, ha provveduto alla realizzazione di una rete interna - ancora non pienamente operativa - ed all'acquisto di postazioni informatiche di prestazioni avanzate. Attualmente, l'impiego dell'informatica nelle procedure interne appare confinato all'*office automation*. Vengono utilizzati, infatti, prevalentemente programmi applicativi di videoscrittura e foglio elettronico, al fine della redazione degli atti amministrativi e contabili.

La consistenza hardware e software – indicata in modo sintetico - delle nuove dotazioni informatiche appare, pertanto, la seguente:

Dotazione hardware o software		Quantità
SERVER	❑ HP NetServer LH3 PIII/550 ❑ Pentium III 550MHz	1
Personal Computer	❑ Case MidTower ATX 235W ❑ Processore Pentium III 500MHz	4
Portatili	❑ Processore Intel Mobile Celeron a 400MHz	2
Stampante HP Laserjet 5000N		1
Stampante HP Laserjet 2100		1
Stamapante HP Deskjet 1120C		1
Stampante HP Deskjet 815		1
Scanner MUSTEK Mirage II	❑ Formato A3	1
HUB 3COM (componente di rete)	❑ Compatibilità con dati digitali per trasmissioni "end to end": PPP-HDLC, Routing IP. Velocità Dati digitali: 128.000/64.000 bps. Compressione dati: STAC	1

	Compression. Flash	
APC Back Gruppi di continuità		8
Windows NT4.0 server		10 licenze client
MS NT4.0 WS (software)		10 licenze

Appare al Collegio necessario e strategico, invero, al fine di realizzare i predetti obiettivi, di estendere l'informatizzazione anche alle procedure amministrative ed alla costituzione di banche dati (ad esempio per il censimento delle aree demaniali marittime ed i relativi atti concessori) dotando le relative realizzazioni di valore legale, ai sensi della normativa vigente.

▫ SITUAZIONE DEL REGIME CONCESSORIO DELE AREE DEMANIALI MARITTIME DI COMPETENZA DELL'A.P.

IMPRESE PORTUALI E CONCESSIONI DI RELATIVE AREE DEMANIALI. - Va evidenziato prioritariamente che il sistema delineato dalla legge n. 84/94 ha indicato, quali strumenti essenziali per lo sviluppo del porto, gli istituti della autorizzazione all'attività di impresa e della relativa concessione di aree demaniali marittime. La predetta legge è tassativa: **1)** nell'individuare (all'art. 16, comma 1) le operazioni portuali; **2)** nel disporre che l'esercizio di tali operazioni sia soggetto ad autorizzazione dell'Autorità portuale (art. 16, comma 2); **3)** che sia sottoposto al pagamento di un canone (art. 16, comma 3) parametrato al *volume degli investimenti e delle attività da espletare* (art. 16, comma c); **4)** che alle imprese autorizzate vengano assentite in concessione le aree demaniali e le banchine necessarie all'attività d'impresa. Infine, va rilevato che il sistema giuridico descritto sottende

evidentemente il principio di pluralità di imprese portuali presenti in porto ed in concorrenza tra di esse.

Sin dall'inizio dell'istituzione dell'Autorità portuale, per varie ragioni, il sistema delineato dalla legge n. 84/94 è stato ed è applicato solo parzialmente. L'A.P. ha proceduto ad individuare il numero massimo di imprese che possono operare nel porto ma, per fattori diversi, non è stato disposto il conseguente rilascio di concessione delle aree demaniali marittime necessarie alla stessa attività portuale. Ciò potrebbe aver determinato un processo precario di pianificazione dello sviluppo delle imprese portuali che, non disponendo stabilmente ed in modo esclusivo delle infrastrutture necessarie all'attività d'impresa, non si sono necessariamente poste in una dinamica corretta di sviluppo dell'azienda. La regola posta dalla legge n. 84/94 è che esistano attività di impresa portuale che insistono su aree demaniali concesse in esclusiva alla medesima impresa. Così, di norma, solo una parte residuale delle aree di destinazione strettamente commerciale, sono di utilizzo correntemente pubblico, cioè suscettibile di uso concorrente da parte di più soggetti. Nel caso di specie, il Collegio rileva l'esistenza di una situazione opposta, consistente nell'assenza di aree poste in dotazione alle relative imprese ivi operanti. A ciò non rileverebbe l'eventuale circostanza che le predette imprese non abbiano formalmente chiesto aree in concessione in quanto, di fatto le utilizzano; e, in ogni caso, il rilascio della discussa concessione sembrerebbe appalesarsi quale potere/dovere da parte dell'A.P. proprio al fine di innescare un ciclo commerciale virtuoso ed indirizzare tali operatori nella prospettiva di sviluppo imprenditoriale voluto dalla legge. La situazione corrisponde non solo ad una contraddizione tra norma e realtà di fatto, ma - più profondamente -

alla mancata adozione di uno degli elementi che negli altri porti sede di Autorità portuale hanno contribuito maggiormente allo sviluppo portuale.

GESTIONE DELLE AREE E DEI BENI DEL DEMANIO MARITTIMO - Su tale materia, il Collegio ha relazionato più volte ed in modo approfondito. Va detto che l'A.P. ha già attivato un processo di razionalizzazione del settore, ponendo in essere gli atti ritenuti necessari dalle variegate situazioni, ivi comprese ingiunzioni di sgombero e denunce all'A.G. per le situazioni di occupazione abusiva di aree demaniali marittime. In ogni caso, tale processo appare condizionato dalla complessa situazione esistente e dall'alto livello di conflittualità innescato da soggetti che, a vario titolo, occupano tali aree (ad esempio l'Eurobunker o la soc. Caronte). Appare opportuno ricordare che sia questo Collegio che il Ministero vigilante ed il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo dell'Autorità portuale hanno, più volte, rappresentato l'urgenza di disporre tutte le iniziative atte a regolarizzare la gestione del demanio marittimo. Rimane, fra l'altro, ancora non risolto - non sul piano normativo, ove le disposizioni vigenti sono inequivocabili - ma sul piano giuridico-positivo) il rapporto tra Autorità portuale ed Ente autonomo portuale (di emanazione regionale). Non si tratta, comunque, di una situazione di mero interesse scolastico. Basti considerare solo il fatto che la società Smeb, che occupa una parte rilevante dell'ambito portuale e che comunque rappresenta una realtà imprenditoriale ed occupazionale di primaria importanza per la città, sembra considerarsi legata - in ordine alle aree demaniali occupate - al predetto Ente autonomo portuale, con conseguenti mancati introiti di canoni da parte dell'Autorità portuale ed eventuale configurabilità di occupazione senza titolo della predetta società. Problema connesso appare quello dei residui attivi

riguardanti il settore delle concessioni, sia per l'entità della cifra che per gli anni di accertamento del dovuto; che rischia di consolidare, almeno in parte e nel tempo, importi inesigibili. Riguardo alle aree demaniali marittime su cui è attualmente presente una problematica riguardante l'Ente autonomo portuale, il Collegio ha segnalato, in precedenti atti, in particolare tre situazione concessorie di rilevante importanza per il porto di Messina, che si riassumono sinteticamente di seguito:

1) *BACINO DI CARENAGGIO*

Dalla pratica agli atti dell'A.P. si desume l'esistenza di un atto di sottomissione per anticipata occupazione di area demaniale marittima di mq. 5.398 e di specchio acqueo antistante di mq. 24.479, adottato il 30.05.1961 (atto n. 2, rep. 514), registrato all'Ufficio del Registro di Messina il 3.6.1961, in favore dell'Ente Autonomo Portuale di Messina, al fine della costruzione di un bacino di carenaggio in muratura, oltre a mq. 5.578 di terreno demaniale e mq. 14.118 di specchio acqueo per la sistemazione della zona adiacente mediante imbonimento della vecchia darsena e con la costruzione di una banchina di raccordo. A tutt'oggi, non risulta essere stato stipulato l'atto formale di concessione. Rilevante, per l'esito della vicenda concessoria, appare quanto comunicato dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato con propria lettera del 15 maggio 1982, prot. n. 1518, con la quale si evidenzia l'illegittimità della situazione esistente nell'ambito del predetto rapporto concessorio, consistente sia nell'assenza di un atto formale di concessione che nell'avvenuta subconcessione (vietata dalla legge) mediante atto di convenzione stipulato tra l'Ente regionale e la SMEB, che tutt'ora sembra perdurare. Ritenuta sufficientemente acclarata l'esistenza della predetta subconcessione, il Collegio ha già più volte, negli anni passati, ritenuto urgente e indifferibile la regolarizzazione del rapporto innanzi tutto soprassedendo - così come

chiaramente indicato dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Messina con propria lettera del 15 maggio 1982, prot. n. 1518, a tutt'oggi ancora inapplicata - "*al perfezionamento della procedura di concessione in favore dell'Ente autonomo portuale, che finirebbe per consacrare una illegittima sub-concessione in favore della Società privata*" e, contestualmente, attivando sollecitamente la procedura di rilascio dell'atto concessorio agli stessi soggetti che garantiscano l'effettiva e diretta utilizzazione del bene per la realizzazione degli interessi pubblici specifici previsti in ordine alla stessa area;

2) *STAZIONE DI DEGASSIFICA*

Riguardo all'area destinata a stazione di degassifica per navi cisterna, si rileva l'esistenza dell'atto n. 6, rep. 6460, del 7.11.1978, registrato all'Ufficio del registro di Messina il 16.11.1978, con l'Ente autonomo portuale di Messina per anticipata occupazione di mq. 4.900 di area demaniale marittima e di mq. 24. 000 di specchio acqueo (riportato, nel carteggio trasmesso dalla Capitaneria di Porto, con una copia in bozza). Sulla base degli atti esaminati, appare sufficientemente acclarata l'ipotesi di subconcessione dell'area dall'Ente autonomo portuale alla SMEB. Già con lettera del 31 marzo 1984, prot. n. 997, indirizzata alla locale Capitaneria di porto, l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Messina esprimeva perentoriamente il parere "che le aree e gli specchi d'acqua destinati agli impianti di degassifica debbano essere concessi alla SMEB, ente che gestisce gli impianti". Anche in questo caso, la regolarizzazione del rapporto concessorio in ordine all'area considerata, in favore dei soggetti che dimostrino la capacità di utilizzarlo direttamente ed efficacemente e secondo l'interesse pubblico specifico considerato, appare oggi urgentissima ed indilazionabile.

3) *CANTIERE NAVALE DI RIPARAZIONE E AREA DI STOCCAGGIO*

Si rileva, infine, l'esistenza di un atto di anticipata occupazione in favore della SMEB di un'area totale di mq. 6.446, destinata a cantiere navale di riparazione e per stoccaggio di tubazioni di officina, adottato il 27 ottobre 1984, rep. 12584, di cui risulta una copia non registrata. Tale situazione appare, però, già regolarizzata con l'emissione (da parte dell'attuale Presidente), in data 10 dicembre 1999, di specifico atto concessorio in favore della ditta Smeb Cantieri navali spa, iscritto al numero 41 del Registro Concessioni ed al n. 307 del Repertorio, ad uso di *area stoccaggio tubazioni e avanscali*

SITUAZIONE CONCESSORIA DELL'ENTE FIERA DI MESSINA - Considerevole impegno ha comportato il rapporto concessorio riguardante l'Ente fiera di Messina, sia per le implicazioni sul piano giudiziario che i riflessi sul piano istituzionale pubblico e, più in generale, presso l'opinione pubblica locale. La situazione attuale può sintetizzarsi così:

- L'Ente autonomo fiera di Messina occupa un'area demaniale marittima, nell'ambito portuale della città, di circa 49.162 mq. su cui insistono una serie di manufatti realizzati in passato dallo stesso Ente. Tale area rientra nella circoscrizione dell'Autorità portuale di Messina ed i relativi studi preliminari agli strumenti programmatori sembrano ipotizzare una futura destinazione di parte di tale sito demaniale al traffico croceristico;
- fino al 31 dicembre 1991, viene applicato dalla Capitaneria di porto di Messina un regime concessorio consistente nel rilascio di licenze annuali, *con*

applicazione del canone ricognitorio;

- su tali concessioni, intervenne il Ministero delle finanze – Direzione compartimentale del territorio per la Regione Sicilia – Sezione di Messina che, con lettera del 10.11.94, prot. n. 9866/2712, precisò che all'Ente fiera di Messina non spettava il beneficio del canone ridotto (c.d. *ricognitorio*) in quanto "*Ente economico che dall'uso dei beni demaniali ricava proventi di non trascurabile importo*";
- a seguito delle contestazioni dell'Ente Fiera di Messina sull'applicabilità del canone intero, si è determinata di fatto da una parte l'occupazione senza titolo dell'area dal parte del citato ente e dall'altra il diritto-dovere prima della Capitaneria di Porto e poi dell'Autorità portuale – avvalorato da pronunce delle varie amministrazioni interessate - di richiedere il pagamento dei canoni arretrati nella misura intera ed i relativi conguagli. Da ultimo, l'Autorità portuale, vista l'indisponibilità dell'Ente Fiera a corrispondere il canone nella misura intera, ha emesso ingiunzione di sgombero dell'area;
- L'Ente fiera di Messina, contro tali determinazioni amministrative, nel 1996 ha citato in giudizio civile sia il Ministero dei trasporti e della navigazione che l'Autorità portuale chiedendo al Tribunale civile di Messina di "riconoscere e dichiarare il diritto dell'attore ad avere applicato il canone ricognitorio". Su tale ricorso, il Tribunale civile di Messina ha emesso in data 24.4.99 (data pubblicazione 24.6.99) la sentenza n. 615 con la quale ha rigettato le domande della parte attrice e che è stata, a sua volta, impugnata dall'Ente fiera di Messina con atto di citazione del 30.8.99 proposto alla Corte di Appello di Messina;
- Il Ministero dei trasporti e della navigazione, interessato dalle parti in causa ed al

fine di individuare una soluzione in tempi brevi, chiedeva parere in materia al Consiglio di Stato che, nell'adunanza della seconda sezione del 26 gennaio 2000, ha reso, sulla materia specificata in oggetto, il parere n. 17/2000 che riconosce che "in sintesi dunque, nella specie il canone che va corrisposto è quello detto ricognitorio (cioè ridotto) ai sensi dell'art. 39 del Codice della navigazione nella misura di cui all'art. 6 del D.I. 19 luglio 1989 (un decimo del canone normale)";

- su tale arresto, il Ministero dei trasporti e della navigazione - con propria nota del 2.5.2000, prot. n. 50604 - evidenziava che, in materia di concessione di beni o servizi, la competenza appare ripartita – ai sensi dell'art. 5 della legge 6 dicembre 1971, n. 1034 – *fra giudice amministrativo*, cui vanno impugnati i ricorsi contro atti e provvedimenti relativi a rapporti di concessione, e *giudice ordinario*, cui spettano le controversie concernenti indennità, canoni ed altri corrispettivi. In particolare, considerato che la concessione - a suo tempo rilasciata all'Ente fiera di Messina – non è stata più rinnovata sia dalla competente Capitaneria di porto che dalla Autorità portuale di Messina, lo stesso Dicastero ravvisa rilevante l'orientamento espresso dalle Sezioni unite della Suprema Corte di Cassazione secondo cui " l*a persistente utilizzazione di un bene demaniale da parte del concessionario dopo la scadenza della concessione legittima la Pubblica Amministrazione ad avvalersi dei mezzi ordinari a difesa della proprietà - senza ricorrere ai poteri autoritativi di tutela di cui pure è titolare - con conseguente devoluzione delle relative controversie alla giurisdizione ordinaria, presso la quale l'Amministrazione stessa può altresì esercitare l'azione di arricchimento indebito ex art. 2041 cod. civ. al fine di ottenere un indennizzo adeguato*" (Cass., Sez. U, 18 novembre 1992, n. 12313). Inoltre " *è devoluta alla*

cognizione del giudice ordinario, ai sensi dell'art. 5 della legge n. 1034 del 1971, la controversia promossa dal concessionario di bene demaniale per fare accertare il proprio diritto di rifiutare il pagamento di supplementi del canone" (Cass., Sez. U, 11 gennaio 1994, n. 215). In tale senso, si è espresso anche il Consiglio di Stato secondo cui "*rientrano nella giurisdizione del giudice ordinario le controversie concernenti le indennità dovute per l'utilizzazione sine titulo di beni demaniali*" (Cons. Stato, IV, sent. 24 gennaio 1990, n. 46).

- Al riguardo, va rilevato, inoltre, che il Tar Catania – a seguito di ricorso dell'Ente fiera di Messina c. l'A.P. di Messina (n. 492/99) – con ordinanza n. 2932 del 21.12.99, "*considerato che l'istanza di riesame appare improponibile, essendosi questa sezione, con ordinanza n. 470/99, già pronunciata nel senso della inammissibilità del ricorso, trattandosi di controversia devoluta alla giurisdizione del giudice ordinario*", ha dichiarato inammissibile la domanda di sospensione del provvedimento di ingiunzione di pagamento dei canoni demaniali per gli anni 95-98;
- sulla vicenda è intervenuta, inoltre l'Avvocatura distrettuale dello Stato, che - con lettera del 22.5.2000, prot. n. 9889, ha ribadito che il parere del Consiglio di Stato non è obbligatorio nè vincolate, in particolare a fronte di pronunce contrarie degli organi giurisdizionali competenti;
- Va da ultimo evidenziato, ed in modo definitivo, che la Corte d'Appello di Messina – competente in materia di misura di canoni demaniali - ha emesso sentenza d'appello n. 225 dell'8.5.2000, con cui dispone l'applicabilità nella fattispecie del canone nella misura intera. Essa, afferma, infatti che "*è inconfutabile, dunque, che l'ente fiera svolge un'attività economica,*

fondamentalmente basata sull'utilizzazione della vasta area demaniale detenuta in concessione (come riconosciuto in atti e come è del resto notorio a Messina, il quartiere fieristico essendo ubicato nel pieno centro urbano e da tutti frequentato). Ed è altrettanto certo che esso ritrae dal bene pubblico ingenti entrate, che rappresentano il suo più importante introito finanziario. Tanto basta per negare il diritto al canone ricognitorio".

ESTENSIONE DELLA CIRCOSCRIZIONE DELL'A.P. AL PORTO DI MILAZZO

Con proprio decreto del 21 dicembre 1999 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 10 del 14.1.2000), il Ministro dei trasporti e della navigazione ha disposto – con reviviscenza del precedente D.M. 27 novembre 1996, successivamente annullato per mancanza di intesa da parte della Regione Sicilia - che la circoscrizione dell'Autorità portuale di Messina *è integrata dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa dalla radice del Molo Marullo del porto di Milazzo alla foce del torrente Muto.*

Tale vicenda era, infatti, iniziata con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 27 novembre 1996 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 291 del 12.12.1996), con cui la circoscrizione dell'Autorità portuale di Messina era stata estesa all'ambito portuale di Milazzo.

Tale scelta appare (ed appariva) assunta per le motivazioni e gli elementi di fatto e di diritto di seguito specificati:

- Ambito della sfera di competenza territoriale della preesistente Organizzazione portuale (Azienda dei mezzi meccanici di Messina) che includeva già il Porto di

Milazzo e che, al momento della trasformazione della citata Organizzazione in Autorità portuale, non fu più incluso nell'ambito della nuova circoscrizione;

- tale soluzione si manifestava ed appare tuttora coma la più opportuna anche perché i due porti costituiscono, funzionalmente ed economicamente, una realtà integrata;
- tale misura appariva, e rappresenta tuttora, un provvedimento opportuno anche al fine di rendere disponibili all'Autorità portuale stessa mezzi finanziari sufficienti per operare in un sistema portuale e di trasporti marittimi (anche con riferimento al porto di Gioia Tauro) che ingloba, di fatto in modo inscindibile, i porti di Messina e Milazzo nonché lo stretto di Messina stesso e che, comunque, consente di reinvestire – in termini di infrastrutture e servizi portuali - nello stesso porto di Milazzo le entrate provenienti dall'inclusione di tale ambito portuale nella circoscrizione dell'A.P. di Messina; risorse che altrimenti non necessariamente sarebbero state reinvestite in sede locale ([2]).

---

[2] Così il D.P.R. 29 agosto 1991 (recante integrazione al Piano generale dei trasporti, in Supplemento ordinario n. 123 alla Gazzetta Ufficiale n. 267 del 12/4/92). La predetta estensione fu poi annullata con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 25 febbraio 1997 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 66 del 20.3.1997), con provvedimento adottato in via di autotutela in relazione alla presunta illegittimità consistente nella mancata acquisizione della previa intesa con l'amministrazione regionale. In ogni caso, l'adozione di un provvedimento di annullamento e non di revoca, dimostrava che il Ministero dei trasporti e della navigazione non riteneva infondate le ragioni di opportunità del provvedimento, tuttavia ha ritenuto solo l'illegittima mancanza del parere preventivo della Regione Sicilia. Tale previa intesa è, però, successivamente intervenuta con nota del Presidente della Regione Sicilia del 21 dicembre 1999, prot. n. 5629, preceduta dalla lettera della stessa Autorità del 30 novembre 1999, prot. n. 5327, con la quale si richiedeva la riproposizione del decreto di estensione.

- la Sezione del controllo sugli enti della Corte dei Conti, al riguardo, nell'adunanza del 15 novembre 1996, ha assunto la determinazione n. 95 con la quale attribuisce "significatività" per il bilancio e l'attività dell'A.P. all'estensione della circoscrizione stessa ([3]).
- estensioni di analoga portata (presumibilmente sia per ragioni tecnico-funzionali ma anche al fine di precostituire sufficienti entrate finanziane alle relative Autorità portuali) sono state già efficacemente realizzate per le circoscrizioni delle Autorità portuali di Ancona (che include anche Falconara Marittima), **Cagliari** che include anche il pontile ENICHEM ed altri pontili in località porto **Foxi), La Spezia** (la cui circoscrizione si estende a gran parte del porto di La Spezia con le relative installazioni petrolifere) **Piombino** (che include anche la Centrale ENEL di Torre del Sale);

- **STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELL'ATTIVITÀ PORTUALE: PIANO REGOLATORE PORTUALE;**

FINALITÀ DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE - La riforma del settore portuale, adottata con la legge n. 84/94, trova un suo principale elemento cardine nella previsione di provvedimenti di progettazione dello sviluppo delle attività portuali e,

---

[3] In tal senso, il citato organo di controllo ha sostenuto quanto segue: *"Ed in tale situazione assume significatività secondo quanto espresso nella nota del 5 novembre 1996 dal Ministero dei trasporti e ribadito nell'odierna adunanza dal rappresentante l'attivazione da parte della stessa Amministrazione del procedimento volto all'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Ente, al fine di includervi anche lo scalo di Milazzo, decisione questa idonea a prevenire il dissesto delle finanze dell'Ente"*.

mediante questi, il potere/dovere di adottare strumenti di programmazione delle destinazioni d'uso delle aree portuale e, quindi, dello sviluppo complessivo dell'attività del porto. Ciò nella determinazione del Legislatore di esaltare il momento programmatico delle strategie di sviluppo dell'attività portuale stessa.

APPROVAZIONE PIANO OPERATIVO TRIENNALE DEL PORTO DI MESSINA - Con delibera n.30 del 13.5.1999, il Commissario ha approvato il Piano operativo triennale che risulta allegato al provvedimento stesso. Il Collegio ha già avuto modo di evidenziare il pericolo che il predetto piano possa ridursi ad una mera elencazione sia di parte delle maggiori aree demaniali marittime e della loro attuale destinazione o occupazione di fatto che delle opere portuali programmate o in corso di realizzazione. Al riguardo, il Collegio evidenziava anche che l'art. 9, comma 3, della legge n. 84 del 1994, attribuisce il potere di approvazione del Piano operativo portuale al Comitato portuale su proposta del Presidente. Di conseguenza, suggeriva l'opportunità di riservarne l'approvazione al Comitato portuale, allora di imminente costituzione, ove come già detto sono rappresentate tutte le componenti principali - pubbliche e private - operanti in ambito portuale e, quindi, in grado di ponderare competentemente tutte le scelte programmatiche. Ciò al fine anche di evitare il rappresentato pericolo di adottare un atto di contenuto meramente ricognitorio o di sintesi programmatica, non assimilabile quindi ad un un progetto o programma organico di sviluppo operativo del porto.

IL PIANO REGOLATORE PORTUALE - Sempre con delibera commissariale n. 32 del 20 maggio 1999, è stato conferito all'Università degli studi di Messina l'incari