infrastrutturazione tecnologica delle stesse, anche in armonia con un recupero complessivo delle Rive Cittadine".

L'aggregato si compone dei seguenti interventi:

1) - Progetto del secondo lotto dell'Adria Terminal nel Porto Vecchio. Costo presunto Euro 23.895.000;

2) - Lavori di rinforzo ed adeguamento delle banchine portuali del bacino di calata n. 4 in Porto Vecchio (prog. APT n.1452). Costo presunto Euro 1.539.000;

3) - Ristrutturazione delle banchine del Molo "O" in Porto Vecchio (prog. APT n. 1489). Costo presunto Euro 350.000;

4) - Infrastrutturazione del Porto Vecchio. Costo presunto Euro 31.000.000;

5) - Rifacimento del capannone n. 42 (prog. APT n. 1557). Costo presunto Euro 5.000.000;

6) - Sistemazione delle rive demaniali in ambito cittadino. Il costo non è stato quantificato;

7) - Struttura di collegamento fra il Porto Vecchio e Campo Marzio (prog. APT n. 1550). Il costo, posto a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non è stato ancora quantificato, rientrando nel "Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio - La conquista del Fronte Mare", da realizzare di intesa con la Regione Friuli Venezia Giulia e con il Comune di Trieste.

D)- *"Programma degli interventi da realizzare negli ambiti portuali, per i quali devono essere ancora avviati la fase di fattibilità/progettazione ed il conseguente reperimento dei finanziamenti".*

L'aggregato si compone dei seguenti interventi:

1 – Lavori di rinforzo laterale del Molo VI Sud;

2 - Opere di dragaggio negli ambiti portuali;

3 – Rivisitazione e riprogettazione complessiva del sistema ferroviario portuale;

4 – Interventi per adeguare gli impianti ed i magazzini alle norme di sicurezza in materia di infortunistica, antincendio, norme CEI, L. n.46/90 e d.l.vo 626/94.

Il P.O.T. per gli anni 2004, 2005 e 2006 contiene anche il programma delle attività di natura prevalentemente promozionale che l'Autorità intende realizzare nel corso del triennio al fine di incrementare il traffico marittimo del porto, superando l'attuale fase di recessione. Le iniziative descritte nel programma fanno

perno sull'ampliamento dell'Unione Europea verso i Paesi dell'est e sull'apertura e l'ampliamento dei mercati dell'Estremo Oriente. Per le iniziative promozionali da realizzare all'estero, l'Autorità si avvale delle proprie rappresentanze permanenti presso alcuni Paesi dell'Europa centrale e delle Camere di Commercio Italiane collegate con Paesi esteri.

Un paragrafo del P.O.T. 2004-2006 è dedicato al Servizio Ferroviario. Tale Servizio, che fin dalla costituzione dell'Autorità è stato gestito direttamente con proprio personale, integrato da quello fornito dalla Compagnia Portuale e dal Consorzio Fornitura Servizi, dal mese di aprile 2004 è gestito, in concessione, dalla società ADRIAFER S.r.l., di recente costituzione, di cui l'Autorità Portuale di Trieste detiene l'intero capitale sociale, ammontante ad euro 125.000,00.

6.3 *Piano Regolatore*

Il primo Piano Regolatore del porto di Trieste, risalente al 1957, è stato oggetto nel tempo, prima della costituzione dell'Autorità Portuale, di numerose varianti.

In conformità alle disposizioni contenute nell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, il Presidente dell'Autorità portuale di Trieste, con la deliberazione n. 127 dell'8 aprile 1998, aveva affidato alla società Technital s.p.a. di Milano l'incarico di approntare gli studi preparatori all'elaborazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste, dietro compenso di lire 1.568.430.000, aumentato nel corso del 2000 a lire 1.788.430.000.

Per la scelta del contraente, fu seguita la procedura concorsuale, in applicazione dell'art. 24, comma 1, lettera b) del d.l.vo n.158/1995, come risulta dalle premesse della citata deliberazione.

Dagli atti relativi alla riunione del Comitato portuale del 28 aprile 2000, risulta che la citata società, nel mese di febbraio dello stesso anno, aveva consegnato all'Autorità gli elaborati concernenti "la fase conoscitiva del servizio".

Il Comitato portuale, nella riunione del 27 febbraio 2001, dopo aver preso atto della conclusione degli studi preparatori affidati alla citata società, deliberava, su proposta del Presidente, di avviare una procedura di variante al Piano Regolatore vigente <<per il Porto Vecchio ed il Porto Nuovo>>, <<senza attendere i tempi lunghi di approvazione del nuovo Piano Regolatore>>, (pagine 17 e 18 del relativo verbale).

Di conseguenza, con la deliberazione del Comitato portuale n. 4/2001, del 27 febbraio 2001, veniva dato l'avvio alla procedura tecnico-amministrativa per la predisposizione di una Variante al Piano Regolatore vigente, per realizzare <<un nuovo terminale entro la data di presunta saturazione del Molo VII, stimata per il 2008>>.

Dagli atti risulta che la società Technital s.p.a., formalmente interpellata in merito alla Variante di cui sopra, aveva espresso, con nota del mese di maggio 2001, profonde riserve, ritenendo tale variante <<in contraddizione con gli Studi Preparatori e con gli stessi indirizzi espressi dall'Autorità Portuale ed approvati dal Comitato nella seduta del 28 aprile del 2000>>.

Nonostante tali riserve, con deliberazione n. 37, in data 2 febbraio 2002, il Presidente dell'Autorità portuale, dopo aver approvato l'esito della procedura concorsuale, affidava l'incarico di studio ad un Raggruppamento temporaneo di professionisti, per il compenso di euro 70.238,14, più IVA.

In particolare, lo studio era finalizzato alla <<*predisposizione di una Variante al Piano Regolatore Vigente riguardante la realizzazione di una banchina di c.a. 400.000 mq e della lunghezza complessiva di 1.700 ml, con sette ormeggi, ricavata mediante allungamento e allargamento del Molo VI, l'allargamento del Molo V ed il completo tombamento del bacino compreso tra gli stessi moli, da destinarsi alla movimentazione ed allo stoccaggio dei contenitori (nuovo Terminal). Tale ipotesi non era stata presa in considerazione dagli Studi di Piano (affidati alla soc. Technical s.p.a.) in quanto, su indicazione dell'APT, le aree del Molo V e del Molo VI erano state destinate alla movimentazione delle merci convenzionali*>>

Dagli stessi atti risulta che il Raggruppamento di professionisti incaricato dello studio per la Variante, nel mese di settembre 2002, aveva trasmesso all'Autorità portuale un primo rapporto con il quale venivano, fra l'altro, <<evidenziate alcune criticità ... specialmente per quanto riguarda la viabilità interna all'ambito del PFN nonché alle uscite doganali e di raccordo con la Grande Viabilità Triestina>>. Tale rapporto veniva integrato con un altro studio presentato all'Autorità nel mese di ottobre dello stesso anno.

Il "Responsabile del Procedimento" della Segreteria Tecnico-operativa, con la relazione in data 7 gennaio 2004, tenendo conto anche delle osservazioni e dei dati desunti dal rapporto presentato dal citato Raggruppamento, ha proposto l'abbandono del progetto di Variante, sia a causa delle notevoli difficoltà che si incontrano per trovare un'adeguata soluzione al problema della viabilità interna ed

esterna al Porto sia perché <<il rapporto superficie/contenitori movimentati sarebbe notevolmente sfavorevole rispetto a quello dell'attuale Terminale 7°, da cui consegue che anche il rapporto costi/benefici tra le strutture risulterebbe egualmente sfavorevole al nuovo terminale>>.

La proposta di interrompere la procedura di Variante al Piano Regolatore vigente, che ha avuto origine dalla deliberazione n. 4/2001, in data 27 febbraio 2001, è stata esaminata dal Comitato portuale nelle riunioni del 20 gennaio e del 17 febbraio 2004.

Oltre ai motivi evidenziati nella relazione tecnica predisposta dal "Responsabile del Procedimento", sono emerse anche difficoltà d'ordine finanziario, come risulta dal verbale della riunione del 20 gennaio 2004 del Comitato stesso, a causa degli alti costi che l'Autorità portuale avrebbe dovuto sostenere per la realizzazione delle opere previste nel progetto di Variante.

Dal verbale della riunione del Comitato del 17 febbraio 2004 risulta che il Commissario dell'Autorità portuale è stato invitato a trasmettere gli atti concernenti la proposta di Variante alla competente Procura regionale della Corte dei conti per l'accertamento di eventuali responsabilità per danni all'Erario rappresentati dal costo dello Studio affidato al Raggruppamento di professionisti di cui sopra.

Occorre rilevare, al riguardo, che l'ipotesi di Variante è stata approvata dall'Autorità portuale in un periodo di espansione del traffico portuale. Per contro, come emerge dai dati contenuti nei documenti ufficiali dell'anno 2003, il traffico nel Porto di Trieste sta attraversando un periodo di sensibile flessione. Ciò rappresenta un ulteriore motivo che impone comunque il riesame delle decisioni assunte con la deliberazione n. 4/2001 del 27 febbraio 2001 e la revisione del conseguente procedimento, onde acclararne la rispondenza, anche sulla base dei dati desunti dallo studio di fattibilità reso dal Raggruppamento di professionisti, all'interesse pubblico attuale. Tale revisione non può non estendersi alle proposte di Piano a suo tempo formulate dalla società Technital s.p.a. e presentate all'Autorità portuale nel corso dell'anno 2000.

La conferma di tale esigenza si deduce chiaramente dalle affermazioni del Commissario espresse durante la riunione del Comitato portuale del 17 febbraio 2004, secondo il quale, <<*per una inversione dell'attuale tendenza recessiva del porto, c'è assoluto bisogno di uno strumento pianificatorio, avente una valenza temporale di medio e lungo tempo, condiviso dagli enti territoriali locali chiamati ad intervenire nel relativo procedimento*>>.

In altre parole, oltre ai problemi di nature tecnica e finanziaria, viene ora evidenziato un altro problema, di non facile soluzione, che condiziona l'andamento del procedimento destinato alla definizione di un nuovo Piano Regolatore Portuale. Si tratta della necessità di armonizzare la previsione del Piano regolatore portuale con i Piani Regolatori di alcuni comuni, compreso quello di Trieste, e con quello dell'Ente Zona Industriale di Trieste – EZIT.

A questo specifico scopo, il Comitato portuale, con la deliberazione n. 1/2002, del 29 gennaio 2002, aveva autorizzato il Presidente a stipulare ed a firmare con gli enti di cui sopra, con la Provincia di Trieste e con l'Assessorato all'Edilizia della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia un Protocollo di Intesa, per evitare che gli strumenti di pianificazione territoriale dell'Autorità portuale e quelli degli enti territoriali interessati si <<sviluppino secondo direttrici conflittuali>>.

Dalla relazione del Commissario al conto consuntivo dell'esercizio 2003, in merito alle problematiche riguardanti lo sviluppo delle attività del porto, emerge l'esigenza di portare a termine le procedure per il riuso del "Porto Vecchio", <<con la conseguente necessità di ipotizzare la delocalizzazione delle attività economiche oggi presenti in detta area verso quelle a sud est del Porto nuovo>>.

Si tratta di importanti problematiche, sorte di recente, che condizioneranno ulteriormente la definizione del procedimento di elaborazione del nuovo Piano Regolatore.

6.4 *Programmi triennali 2001-2003 e 2002-2004, ex art.14, L.109/94.*

Nel prospetto che segue sono riassunti i dati relativi al programma dei lavori che l'Autorità intendeva eseguire nel triennio 2001-2003, elaborato ai sensi dell'art. 14 della legge n.109/1994.

Oggetto e natura dei lavori	**Costo stimato (in migliaia di euro)**
Sistema ferroviario:revisione locomotori	11.071
Opere marittime e portuali	18.370
Settore elettrico:revisione,ammodernamento impianti elettrici	2.067
Telecomunicazioni:revisione rete telematica e portuale	1.100
Opere edili: Ristrutturazione edifici ed impianti servizi	516
Opere igienico-sanitarie:lavori di bonifica ambientale	516
Studi e progettazione	3.150

Con il D.M. 2 maggio 2001, pubblicato nella G.U. n.199 del 28 agosto dello stesso anno, all'Autorità portuale di Trieste è stata assegnata, ai sensi dell'art.9 della legge 30 novembre 1998, n.513, la somma di lire 114 miliardi, da impegnare nell'arco temporale 2001-2017, per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione del Porto comprese nel programma triennale di cui all'art.14 della citata legge n.109/1994.

Nel prospetto che segue sono riportati i dati relativi al programma del triennio 2002-2004, approvato con la deliberazione n. 17 del 31 ottobre 2001 del Comitato portuale.

(in migliaia di euro)

1 – Sistema ferroviario:		
	a) nuova costruzione di linee	= € 206,58
	b) manutenzione straordinaria	= € 2.065,8
2 – Opere marittime:		
	a) nuova costruzione	= € 15.493,7
	b) ristrutturazione	= € 5.164,5
	c) ristrutturazione	= € 5.164,5
	d) manutenzione straordinaria	= € 15.493,7
	e) ampliamento	= € 2.582,2
3. – Produz. e distrib. energia elettrica		
	a) manutenzione straordinaria	= € 1.291,1
	c) completamento lavori avviati	= € 1.032,9
	c) manutenzione straordinaria	= € 309,8

7. Privatizzazioni

7.1 *Fasi del processo di privatizzazione*

Nei precedenti referti sono state illustrate le fasi attraverso le quali si è venuto sviluppando nel tempo il processo di privatizzazione dei servi generali e delle attività imprenditoriali nel Porto di Trieste.

All'inizio del 1998, l'Autorità portuale, nonostante tale processo avesse avuto inizio anteriormente alla sua istituzione, gestiva ancora direttamente il "Terminal Traffici Specializzati molo VII" ed il "Servizio ferroviario", destinati ad essere entrambi privatizzati successivamente.

7.2 *Terminal Contenitori molo VII*

La gestione del "Terminal Contenitori molo VII" venne affidata, con decorrenza dal 1° luglio 1998, alla "E.C.T. S.p.A." di Trieste, con la partecipazione maggioritaria del gruppo olandese "Europe combined Terminals b.v.".

La menzionata società, avvalendosi di una clausola contrattuale, ha rinunciato alla concessione a decorrere dal 31 gennaio 2001.

Alla società rinunciataria è subentrata, previa procedura concorsuale, la "Trieste International Container Terminal (T.I.C.T.) S.p.a. ", con sede a Trieste, a decorrere dal 1° febbraio 2001. L'azionista di riferimento è la società Luca Koper – società di gestione del porto di Capodistria.

7.3 *Servizio ferroviario*

Il Porto di Trieste è dotato di un proprio piazzale di smistamento ferroviario, che costituisce un'importante struttura di collegamento tra i terminali, i magazzini ed il traffico terrestre. Si sviluppa su oltre 70 Km di binari.

Alla gestione del servizio l'Autorità portuale ha provveduto direttamente, fino ai primi mesi del 2004, mediante l'utilizzo di un limitato contingente di personale, integrato da lavoratori portuali forniti dalla Compagnia portuale e dal Consorzio Fornitura Servizi. Nel triennio in riferimento, il personale dell'Autorità addetto allo svolgimento di tale servizio è ammontato mediamente a 22 unità, di cui 12 operativi e 10 amministrativi.

Il servizio viene svolto di intesa con la società F.S., la quale, in forza di una convenzione stipulata con l'Autorità, si è impegnata a fornire parte dei mezzi di locomozione ed i carri necessari per il caricamento ed il trasporto delle merci.

La gestione di tale servizio, a decorrere dal 1° aprile 2004, è stata affidata alla società Adriafer S.r.l., di recente costituzione, di cui l'Autorità portuale di Trieste detiene l'intero capitale sociale, ammontante originariamente ad euro 25.824,00.

Con la deliberazione n.4/2004, in data 17 febbraio 2004, il Comitato portuale ha concesso alla citata società il servizio di manovra nell'ambito del porto ed ha aumentato il relativo capitale sociale, interamente di proprietà dell'Autorità, ad euro 125.000,00.

La società, per lo svolgimento del servizio, è tenuta ad utilizzare i dipendenti, ancora in soprannumero, dell'Autorità portuale addetti in precedenza allo svolgimento del servizio stesso. In seguito alle dimissioni incentivate che si sono verificate nel corso del primo trimestre del 2004, il contingente di personale distaccato presso la stessa società alla data del 1° maggio 2004 si è ridotto a 18 unità.

In ordine al potere dell'Autorità di costituire una propria società per lo svolgimento del servizio ferroviario, va evidenziato che l'art. 6, comma 6, della legge n.84 del 1994, come sostituito dall'art.8 bis del D.L. 30 dicembre 1997, n.457, convertito nella legge 27 febbraio 1998, n.30, dopo aver disposto, in linea di principio, che le Autorità portuali <<non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse>>, consente alle stesse Autorità di <<costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie e strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle Autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità della logistica e delle reti trasportistiche".

Per l'applicazione della citata norma, si è fatto riferimento al D.M. 4 aprile 1986, secondo il quale il servizio ferroviario in ambito portuale fa parte dei servizi di interesse generale che l'Autorità è tenuta a fornire a titolo oneroso all'utenza portuale.

Con l'affidamento in concessione del servizio ferroviario, può ritenersi formalmente concluso il processo di privatizzazione dei servizi di interesse generale nell'ambito del Porto di Trieste. Tuttavia, fino a quando l'Autorità portuale rimane in possesso dell'intero capitale della menzionata società, non può ritenersi

sostanzialmente concluso tale processo, in quanto continuerà a gravare sulla sola Autorità il rischio economico connesso alla gestione del servizio in parola.

Nel prospetto che segue sono indicati i dati relativi alle operazioni del servizio ferroviario relative al quadriennio 2000-2003.

	n. vagoni movimentati	**n. giornate lavorate**
Anno 2000	38.611	8.360
Anno 2001	33.211	6.130
Anno 2002	24.949	4.706
Anno 2003	15.819	3.614

La notevole riduzione del traffico ferroviario portuale relativa agli anni 2002 e 2003 deriva dalla contrazione del traffico del Terminal Containers verificatasi durante lo stesso periodo. Il traffico ferroviario portuale è infatti alimentato per circa l'85% dal movimento dei container.

La riduzione del traffico ha comportato una proporzionale riduzione del numero delle giornate lavorate e quindi un risparmio per l'Autorità. Il rapporto diretto tra l'andamento del traffico ferroviario e l'entità delle giornate lavorate si è potuto realizzare grazie al massiccio ricorso ai lavoratori temporanei di cui si è fatto cenno. L'utilizzo di tali lavoratori è legato all'andamento delle esigenze del servizio ferroviario.

7.4 *Società partecipate dall'Autorità*

L'Autorità portuale di Trieste, come emerge dal conto consuntivo del 2003, detiene quote ed azioni delle otto società indicate nel seguente prospetto:

SOCIETA'	**N. AZIONI O QUOTE**	**QUOTA % DI PARTECIP.NE**	**VALORE NOMINALE**
ALPE ADRIA S.p.A.	518	33,3300	259.000,00
FINPORTO S.p.A.	30.300	30,3000	1.564.995,00
FERNETTI - T.i.T. S.p.A.	52.757	6,0075	321.290,13
CASSA LIQ.NE G. S.p.A.	650	4,2000	31.150,00
B.I.C. FRIULI V.G. S.p.A.	400	0,0700	2.064,00
AUTOVIE VENETE S.p.A.	46.152	0,0076	11.999,52
PORTOVECCHIO S.r.l.	45.000	90,0000	23.220,00
ADRIAFER S.r.l.	25.824	100,0000	25.824,00
Valore nominale delle partecipazioni			**€ 2.241.542,65**
Valore complessivo iscritto in bilancio			**€ 1.015.128,08**

La più elevata differenza tra il valore nominale e quello iscritto in bilancio si riscontra nella Società FINPORTO S.p.A., società in liquidazione, ammontante ad euro 1.387.196,34.

Al termine dell'esercizio 2001, le società partecipate erano sette ed il valore nominale ammontava ad euro 1.260.985,30.

Nel corso del 2002 è stato aumentato il valore nominale delle azioni dell'ALPE ADRIA S.p.A., la cui partecipazione è passata dall'importo di euro 86.248,30 all'importo di euro 259.000,00. Analoga operazione si è verificata per la partecipazione alla FINPORTO S.p.A. in liquidazione. E' stato aumento il valore nominale delle azioni, con il conseguente aumento del valore nominale della partecipazione dell'Autorità, passato da euro 782.432,20 ad euro 1.564.995,00, fermo restando il valore iscritto in bilancio.

Nel corso dello stesso anno l'Autorità ha costituito la società Adriafer S.r.l. per la gestione del Servizio ferroviario, il cui capitale sociale, interamente sottoscritto dalla stessa Autorità, ammontava ad euro 25.824,00.

Non risulta che le società partecipate svolgano operazioni portuali o servizi portuali di cui all'art. 16 della legge n.84 del 1984, in regime di concorrenza.

7.4.1 Acquisto di una quota di capitale della T.I.C.T. S.p.a, tramite Adriafer S.r.l

Dalla relazione al conto consuntivo dell'esercizio 2002, risulta che l'Autorità, durante lo stesso anno, ha versato alla società Adriafer S.r.l. la somma di euro 500 mila per acquisto di partecipazioni, in esecuzione della deliberazione presidenziale n. 277 del 26 giugno 2002.

Dal verbale n.1/2003 relativo alla riunione del Comitato portuale del giorno 26 febbraio 2003 risulta, fra l'altro, la seguente comunicazione del Presidente:<<l'Autorità portuale si appresta a cedere la propria quota del 10% di TICT ad Adria Distripark, cioè Autorimorchi>>.

Secondo tale comunicazione, l'Autorità portuale alla data del 26 febbraio 2003, ritenendosi in possesso di una partecipazione al capitale sociale della società TICT S.p.a, concessionaria del servizio del terminale del Molo VII, intendeva cederla alla società Adria Distripark.

Nell'elenco delle "partecipazioni in società" annesso al conto consuntivo dell'esercizio 2002 non risulta alcuna partecipazione, diretta o indiretta, dell'Autorità portuale di Trieste al capitale della TICT S.p.a.

In risposta ad una specifica richiesta, il Commissario, con la nota già menzionata, ha precisato che l'Autorità portuale di Trieste <<non ha mai posseduto direttamente quote di partecipazione al capitale della T.I.C.T. S.p.a. (terminalista del Molo VII) e quindi coerentemente il valore della partecipazione non figura né all'attivo dello Stato Patrimoniale né nell'elenco delle partecipazioni>>.

Nella stessa nota viene inoltre precisato che <<Adriafer S.r.l.>>, società interamente posseduta dall'A.P.T., ha acquistato una partecipazione nel capitale sociale T.I.C.T. S.p.a., per complessivi 500.000,00 euro. Per consentire tale operazione l'A.P.T. ha versato all'Adriafer S.r.l. la somma di pari importo in forza della deliberazione presidenziale n.277 del 27/6/2002..... il versamento fu eseguito a titolo di conferimento, ancorché futuro, di capitale, talchè la relativa spesa fu imputata al capitolo 221 delle spese "Acquisti di partecipazioni azionarie".

<<L'anno successivo, senza che nel frattempo intervenissero modificazioni patrimoniali nei confronti dell'A.P.T., Adriafer S.r.l. dismise la partecipazione e restituì la medesima somma>>.

Secondo quanto precisato nella stessa nota, <<L'entrata di Euro 500.000,00, per coerenza con la precedente registrazione>>, è stata imputata al cap. 201 delle Entrate, dell'esercizio 2003, denominato "Realizzo di titoli e valori mobiliari diversi".

Nonostante che il Commissario - del tutto estraneo ai fatti gestionali in argomento - abbia inteso precisare che <<nella realtà l'APT non ha proceduto a vendere, trattandosi di mera rettifica di una precedente operazione>>, le circostanze, come risultano chiaramente dagli atti, dimostrano proprio il contrario. L'Autorità, tramite la società Adriafer S.r.l., nel corso del 2002, ha acquistato partecipazioni al capitale sociale della società concessionaria T.I.C.T. S.p.a., fornendo alla stessa Adriafer S.r.l. la necessaria provvista finanziaria, pari ad Euro 500.000,00, in violazione dell'art. 6, comma 6, della legge n.84 del 1994. Essendo, infatti, la società partecipata, T.I.C.T. S.p.a., gestore del terminale del Molo VII, la partecipazione, anche se tenuta tramite la società Adriafer S.r.l,, doveva ritenersi palesemente illegittima, in quanto ai sensi della citata norma, <<le autorità portuali non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse>>.

Per quanto attiene all'iscrizione in bilancio dell'operazione in parola, va rilevato che, secondo il principio dell'*esposizione veritiera e corretta,* affermato in via generale dal codice civile, e quindi applicabile a tutti i soggetti pubblici e privati,

anche le partecipazioni <<*possedute per tramite di società fiduciaria o per interposta persona*>>, debbono essere inserite nell'elenco delle partecipazioni, così come prevede espressamente l'articolo 2427, comma 1°, n.5, dello stesso codice.

In mancanza del titolo giuridico di proprietà delle partecipazioni indirette, il relativo valore non va iscritto, di regola, nella voce "Partecipazioni in Società" della classe denominata "Immobilizzazioni finanziarie" dello stato patrimoniale della società interessata (nel caso di specie, dell'Autorità portuale di Trieste), bensì nella voce "crediti", contenuta nella stessa classe delle "immobilizzazioni finanziarie". Deve essere comunque iscritta nell'Attivo dello stato patrimoniale rappresentando un credito nei confronti della società fiduciaria.

La partecipazione indiretta di cui sopra, tenuta dall'Autorità portuale di Trieste tramite l'Adriafer S.r.l., non risulta, come accennato, né dall'elenco delle partecipazioni allegato al conto consuntivo dell'esercizio 2002 né dallo stato patrimoniale dello stesso esercizio.

Al riguardo, questa Corte non può non rilevare la irregolarità dell'operazione in questione e la violazione del principio di veridicità e correttezza nella compilazione dello stato patrimoniale dell'esercizio 2002, non risultando iscritto fra le *Attività* il valore della partecipazione indiretta al patrimonio della società T.I.C.T. S.p.a., o, quantomeno, il credito vantato nei confronti della società Adriafer S.r.l. sorto in seguito al trasferimento a favore della stessa società dell'importo di euro 500.000,00, destinato all'acquisto di tale partecipazione, come emerge chiaramente dalla relazione al conto consuntivo dello stesso esercizio.

8. Consulenze ed incarichi

8.1 *Criterio di imputazione della spesa per consulenze*

Nel bilancio di previsione dell'Autorità portuale di Trieste, al Titolo I – "Spese correnti", alla categoria IV, "Acquisti di beni e servizi", sono iscritti il capitolo 140 avente per oggetto "spese per consulenze e studi", ed il capitolo 143, avente per oggetto "Spese legali, giudiziarie e varie".

Nello stesso titolo, alla categoria IX è iscritto il capitolo 191 avente per oggetto spese per "Liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori". Il titolo II dello stesso bilancio, relativo alle spese in conto capitale, contiene, fra gli altri, il capitolo 201 della categoria I - "Acquisti di immobili ed opere portuali", il capitolo 211 della categoria II, "Acquisizione delle immobilizzazioni tecniche", ed il capitolo 214 della categoria III, "Acquisti di beni ed immobili".

I menzionati capitoli sono articolati in relazione alla provenienza dei fondi (Autorità, Stato, Regione, altri Enti, Commissario del Governo).

La spesa per consulenza generiche è imputata, di norma, al capitolo 140; la spesa per consulenze legali è imputata prevalentemente al capitolo 143; entrambi appartenenti al titolo I "Spese correnti", mentre la spesa per incarichi di studio e di consulenze professionali, di natura prevalentemente tecnico-scientifica, progettazione, assistenza tecnica, direzione di lavori, è imputata allo stesso capitolo dove viene imputata anche la spesa per la realizzazione dell'opera cui si riferisce la prestazione professionale (capitoli 201, 211 e 214).

Nel precedente referto era stato rilevato che tale criterio di imputazione della spesa destinata ad incarichi di studio e di consulenza non consentiva al lettore dei documenti contabili di conoscere il costo complessivo che l'Autorità sostiene annualmente in conseguenza degli incarichi conferiti ad estranei all'Amministrazione. Tale rilievo può ritenersi superato in quanto alla nota integrativa dell'esercizio 2003 è allegato l'elenco degli incarichi conferiti nell'anno a soggetti estranei all'Amministrazione.

Nel prospetto che segue sono indicate le spese imputate ai capitoli 140 "Spese per consulenze e studi"; 143–"Spese legali, giudiziarie e varie"; 191-"Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori", espresse in migliaia di euro.

ESERCIZI	2001	2002	2003
Cap. 140	314,94	335,61	325,16
Cap. 143	535,31	699,69	660,00
Cap. 191	134,67	944,63	100,00
TOTALI	**984,92**	**1.979,93**	**1.085,16**

Con nota n. 0008484, in data 29 giugno 2004, il Commissario ha precisato che il notevole incremento della spesa imputata al capitolo 191 nell'esercizio 2002 deriva dall'esecuzione di una sentenza di condanna, per l'importo di euro 856.068,00, emessa dalla Corte di Appello di Trieste nei confronti dell'Autorità portuale. Nella stessa nota è precisato che la sentenza ha posto fine ad un contenzioso insorto con una società <<esecutrice di lavori alla Scalo Legnami di cui al contratto n.951 del 18.4.1983>>.

8.2 *Elenco degli incarichi fornito dall'Autorità*

In risposta a formale richiesta, l'Autorità ha fornito dettagliati elenchi dei nominativi – persone fisiche o giuridiche - a favore dei quali nel corso del triennio 2001-2003 l'Autorità stessa ha conferito incarichi di consulenza, di studio o di assistenza legale la cui spesa è stata imputata ai capitoli 140 o 143.

In un elenco, suddiviso in tre sezioni, sono indicati gli incarichi il cui onere è stato imputato al capitolo 140.

Da tale documento emerge che nel corso del 2001 sono stati conferiti n.23 incarichi per consulenza, progettazione, studio, assistenza tecnica e partecipazione a commissioni esaminatrici. Nel corso degli anni 2002 e 2003 ne sono stati conferiti, rispettivamente, n.19 e 18. In corrispondenza di ogni nominativo è indicato l'importo del compenso impegnato e quello del compenso corrisposto.

Nel secondo elenco, suddiviso in tre sezioni, sono indicati gli incarichi per assistenza legale in sede giudiziaria o extragiudiziaria, per la difesa dell'Autorità nelle numerose vertenze e nei contenziosi ove la stessa è parte in causa. La relativa spesa è imputata al capitolo 143.

Dall'elenco risulta che nel corso del 2001 sono stati conferiti 34 incarichi; nel 2002 e 2003 ne sono stati rispettivamente conferiti n. 25 e 21.

E' evidente l'esigenza per l'Autorità di disporre di professionalità specifiche per saltuari incarichi di studio, di progettazione e di assistenza tecnica indispensabili in materia di lavori per la realizzazione e l'ammodernamento delle strutture ed infrastrutture portuali, per l'adozione delle misure di sicurezza e per l'applicazione della complessa disciplina in materia di concessione.

Tali esigenze non debbono tuttavia rendere recessivo, rispetto al perseguimento dei fini istituzionali dell'Ente, l'interesse generale al rispetto del fondamentale principio della trasparenza dell'azione amministrativa, trattandosi in ogni caso di modalità di utilizzo del pubblico denaro.

Non può al riguardo non tenersi conto delle limitazioni imposte dal d.L.vo 3 febbraio 1993, n.29, ora sostituito dal decreto legislativo n.165 del 2001, in materia di consulenze nelle pubbliche amministrazioni, e della notevole incidenza della relativa spesa sui costi di funzionamento dell'Autorità.

A tale proposito resta valido il richiamo della Corte dei conti alla propria, costante giurisprudenza in materia: ossia che "gli Enti pubblici possono derogare, mediante l'affidamento ad estranei di incarichi di consulenza, al principio fondamentale di diritto – secondo cui debbono utilizzare per l'assolvimento dei compiti d'istituto il proprio apparato organizzativo – solo in casi eccezionali, all'uopo idoneamente da motivare, quando particolari incombenze non possano essere assolte dal personale dipendente e sempre per limitato periodo di tempo, solo in via eccezionale prorogabile" [10].

8.3 *Contenzioso*

L'Autorità portuale di Trieste ha ereditato dall'ex Ente Autonomo Portuale un copioso contenzioso riguardante sia la materia del rapporto di lavoro con il personale dipendente sia la materia dei rapporti commerciali con soggetti esterni.

Dall'elenco fornito dall'Autorità risulta che tale contenzioso è in via di estinzione, anche se le vertenze ancora aperte rivestono notevole importanza,

---

[10] Cfr., tra le altre e più recenti, Corte dei conti – Sez. Giurisd. Puglia, 12.7.1995 n. 107.
Per completezza, giova altresì ricordare – in tema di affidamento dei servizi di indagine, ricerca e consulenza – la nuova disciplina comunitaria introdotta dalla Direttiva 92/50/CEE (recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n.157 del 1995) e le deliberazioni della Sezione Controllo Stato della Corte dei conti, rispettivamente, nn.152 e 153 del 1993 nonché n.4/1997 (3° collegio).

quanto meno sotto l'aspetto della spesa che dovrebbe sostenere l'Autorità nel caso di soccombenza.

Dall'elenco delle consulenze legali e giuridiche emerge inoltre che nel frattempo è sorto un nuovo e complesso contenzioso che impone all'Autorità il compito di predisporre un'adeguata difesa in giudizio dei propri interessi.

Per un'adeguata gestione di tale contenzioso è indubbiamente necessaria la disponibilità di professionisti legali altamente specializzati; professionalità non rinvenibili certamente fra il personale dipendente.