

corrisposti al personale e rappresentanti comunque un costo per l'Amministrazione.

I rimborsi disposti annualmente dalla società concessionaria per l'utilizzo del contingente di personale dell'Autorità ammontano a lire 4.034 milioni per l'anno 1998, a lire 9.920 milioni per l'anno 1999 ed a lire 11.013 milioni per l'anno 2000.

Il costo del personale risultante dalla categoria II - Tit. I - denominata "oneri per il personale" dei conti consuntivi del 1999 e 2000, ammontante rispettivamente, a lire 26.302 milioni ed a lire 29.511 milioni, non corrisponde a quello riportato nelle relazioni ai medesimi conti, pari, rispettivamente, a lire 26.064 milioni ed a lire 30.449 milioni.

In merito l'Autorità ha fatto presente quanto segue¹⁹:

- 1 - «Esercizio 1999. La somma di lire 20.583 (indicata a pagina 20 della relazione come costo del personale al netto degli oneri sociali) deve intendersi errata, al suo posto si deve leggere 20.908 milioni di cui al dettaglio nella pagina successiva. La differenza tra il valore di lire 20.908 milioni e quello di lire 20.821 milioni (al netto da oneri sociali), ricavato dal titolo I - categoria II - delle Spese, è pari a lire 87 milioni pari alle spese del personale imputate al cap. 146 - "Spese diverse"».
- 2 - «Esercizio 2000. La differenza tra il valore di lire 24.350 milioni (al netto da oneri sociali) dettagliato alla pagina successiva (pagina 21 della relazione) e quello di lire 23.413 milioni è di lire 937 milioni, pari alla somma di lire 870 milioni e di lire 67 milioni rispettivamente per le spese del personale imputate al capitolo 161/8 - "Interessi passivi" e al capitolo 146 "Spese diverse"».

¹⁹ Cfr. nota precedente.

6. Programmazione

6.1 Premessa

La legge n.84/1994 demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatici e di pianificazione costituiti, rispettivamente, dal Piano Operativo Triennale (P.O.T.), con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, e dal Piano Regolatore Portuale che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di definire l'assetto complessivo del porto.

6.2 Piano Operativo Triennale

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) rappresenta lo strumento con il quale l'Autorità portuale, dovendo partecipare alla realizzazione del Piano Generale dei Trasporti, propone alle Autorità competenti, centrali (Ministero dei trasporti e delle infrastrutture) e locali (Regioni, Province e Comuni) le opere da realizzare nell'arco temporale di un triennio, con la specificazione della relativa spesa, parte della quale è posta a carico di tali Autorità.

Conseguentemente, la realizzazione della maggior parte delle infrastrutture indicate nel Piano Operativo resta subordinata all'assunzione dell'impegno della relativa spesa da parte di soggetti (pubblici e privati) diversi da quello che lo ha redatto.

Nonostante tale sensibile condizionamento, il Piano rappresenta per le pubbliche amministrazioni interessate e per gli operatori privati un indispensabile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle politiche di sviluppo che l'Autorità intende perseguire nel prossimo futuro.

Il primo P.O.T. dell'Autorità portuale di Trieste relativo al periodo 1996-98 fu approvato alla fine del 1995 ed è stato successivamente sottoposto a revisione annuale con deliberazioni del Comitato adottate nel mese di marzo del 1997 e nel mese di marzo del 1998.

Il P.O.T. per il triennio 1999-2001 è stato approvato dal Comitato con la deliberazione n.5 del 16 marzo 1999.

Con la deliberazione n.2, in data 15 febbraio 2000, il Comitato portuale ha approvato il P.O.T. per il triennio 2000-2002, la cui revisione è stata pubblicata nel mese di febbraio 2001.

Oltre all'interesse di alcune categorie di operatori di conoscere in anticipo le iniziative che l'Autorità intende assumere in ambito organizzativo e gestionale, riveste notevole importanza per i grandi operatori nazionali e stranieri del settore e per le Comunità locali, conoscere l'andamento delle grandi opere portuali realizzate o ancora da realizzare con i fondi dello Stato o di altri enti pubblici.

Si tratta di grandi opere destinate al mantenimento in funzione ed al potenziamento di infrastrutture portuali indispensabili per garantire la piena operatività dei servizi portuali, adeguandoli alle mutevoli esigenze di un traffico che, pur essendo in generale in costante espansione, può subire, per quanto attiene al Porto di Trieste, sensibili flessioni a causa della estrema vicinanza di porti concorrenti.

Per agevolare il procedimento di concessione dei finanziamenti posti a carico del bilancio dello Stato e di quello regionale, il P.O.T. dovrebbe contenere, in via riassuntiva, l'ordine di priorità degli interventi da realizzare, atteso che, a causa delle ristrettezze finanziarie, solo una modesta parte della spesa relativa alle opere programmate trova, in realtà, la necessaria copertura.

A titolo meramente indicativo, si riportano in sintesi le grandi opere già avviate e da realizzare con il finanziamento dello Stato e quelle che, ad avviso dell'Autorità, dovranno essere avviate, subordinatamente al reperimento delle risorse finanziarie, nel prossimo futuro come risulta dal P.O.T. aggiornato al 2001.

6.2.1 Opere in via di realizzazione

- lavori di ampliamento del molo VII al Punto Franco Nuovo;
- lavori di ampliamento della riva traiana del Punto Franco Nuovo;
- allargamento del molo V lato nord del Punto Franco Nuovo;

- realizzazione del terminal traghetti del molo IV del Punto Franco Vecchio;
- ampliamento banchine scalo legnami;
- seconda fase della realizzazione dell'Adria Terminal;
- realizzazione di una palazzina sulla banchina della Riva Traiana;
- adeguamento funzionale dell'ormeggio n.57 al P.F.N.;
- adeguamento della torre dei lloyd;

6.2.2 opere programmate per le quali deve essere ancora reperito il finanziamento

- allargamento lato ovest del piazzale scalo legnami (molo VIII);
- lavori di rinforzo laterale del molo VII sud;
- opere di drenaggio negli ambiti portuali;
- rivisitazione e riprogettazione complessiva del sistema ferroviario portuale;
- adeguamento strutturale del Molo Bersaglieri e del capannone n.42;
- realizzazione del P.F.V. di un "trade center" e di un "area direzionale";
- interventi per la funzionalità e per l'adeguamento degli impianti e dei magazzini alle norme antinfortunistiche e antincendio;
- intervento e panchinamento area Barcolla-Bovedo del Porto Franco Vecchio;
- interrimento della discarica di Via Errera;
- riconversione zona ex Gaslini e C.M.I.;
- lavori di adeguamento della banchina della ferriera di Servola;
- impianto di trattamento dei materiali destinati al riciclaggio, da realizzare nell'area del canale navigabile di Muggia;
- realizzazione di una palazzina sulla banchina della Riva traiana;

Nel P.O.T., per ogni voce sono dettagliatamente descritti i lavori da effettuare per la realizzazione dell'opera.

La difficoltà di reperimento dei fondi necessari impone, sia all'Autorità che alle pubbliche amministrazioni interessate, di stabilire di volta in volta

un ordine di priorità tenendo conto anche delle nuove esigenze dei servizi portuali.

Tuttavia, l'aver inserito nel documento programmatico gli interventi da realizzare nel prossimo futuro, consente alle amministrazioni che debbono sostenerne l'onere di attivare in tempo le iniziative necessarie per il reperimento e l'iscrizione in bilancio dei relativi fondi.

6.2.3 Programma triennale 2001-2003

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

Oggetto e natura dei lavori	Costo stimato (in milioni di lire)
Sistema ferroviario:revisione locomotori	21.438
Opere marittime e portuali	355.708
Settore elettrico:revisione,ammodernamento impianti elettrici	4.002
Telecomunicazioni:revisione rete telematica e portuale	2.130
Opere edili: Ristrutturazione edifici ed impianti servizi	1000
Opere igienico-sanitarie:lavori di bonifica ambientale	1000
Studi e progettazione	6.100
Totale	391.378

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.

6.3 Piano Regolatore

Il primo Piano Regolatore del porto di Trieste, deliberato nel 1957, è stato successivamente sottoposto a numerose variazioni.

Il Presidente dell'Autorità con la deliberazione n.127 dell'8 aprile 1998, ha 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 1.538.430.000, aumentato nel corso del 2000 a lire 1.788.430.000.

Per la scelta del contraente è stata seguita la procedura concorsuale, in applicazione dell'art. 24 comma 1, lettera b) del d.Lvo 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" con la individuazione degli "obiettivi di traffico" che il porto di Trieste si può porre nei prossimi venti anni, compatibilmente con le caratteristiche fisiche del porto stesso e con la realizzazione delle indispensabili infrastrutture.

Dal P.O.T. 2000-2002, aggiornato al 2001, emerge che è stata ultimata la fase concernente l'approntamento degli studi per la definitiva elaborazione del piano regolatore, che dovranno tuttavia essere integrati con "alcune soluzioni emerse in tempi recenti".

7. Privatizzazioni

7.1 Situazione al 1° gennaio 1998

Come già evidenziato nel precedente referto, fin dal 1998 l'Ente Porto di Trieste assunse la decisione di abbandonare la gestione diretta delle attività imprenditoriali di sbarco/imbarco merci, trasferendo l'attività dell'intero settore alla "Compagnia Portuale".

Successivamente tutte le aree di "calata" sono state assentite in concessione ad operatori privati per la costituzione e la gestione dei terminali marittimi, ad eccezione del "Punto Franco Vecchio", del "Porto industriale" e del "Punto Franco Nuovo-Terminal Contenitori molo VII".

All'inizio del 1998, come emerge dal P.O.T. 1996-1998 nell'ambito del Porto di Trieste operavano 13 soggetti privati che svolgevano anche funzioni di terminalista.

L'Autorità continuava a gestire direttamente il "Terminal Traffici Specializzati molo VII" ed il "Servizio ferroviario". Entrambi destinati ad essere privatizzati, come emerge dal citato documento programmatico.

7.2 Terminal Contenitori molo VII

Con la deliberazione n.8, in data 10 marzo 1998, il Comitato ha approvato l'aggiudicazione definitiva del trasferimento dell'attività di impresa delle operazioni portuali del "Terminal Contenitori molo VII" alla "E.C.T. S.p.A." di Trieste, con la partecipazione maggioritaria del gruppo olandese "Europe combined Terminals b.v.".

La consegna del terminale di cui sopra è avvenuta il 1° luglio 1998. Ciò ha comportato, secondo quanto emerge dalla relazione al consuntivo di tale esercizio, una sensibile riduzione delle entrate provenienti da fatturazione ed imputate al capitolo 141 "Proventi servizio traffico merci".

Tale perdita sarebbe stata compensata sia dalla riduzione della spesa di gestione diretta del terminale sia dal corrispettivo stabilito nel contratto accessorio; corrispettivo composto dal rimborso degli oneri relativi al

personale dell'Autorità utilizzato dalla concessionaria, nonché dal compenso per l'uso di attrezzature tecniche di proprietà dell'ente e dal canone per la concessione del suolo demaniale.

Nel mese di gennaio 2000, come risulta dalla relazione sul conto consuntivo del 1999, la società concessionaria, avvalendosi di una clausola contrattuale, ha comunicato all'Autorità di voler rinunciare alla concessione per l'esercizio del terminale di cui sopra, a decorrere dal 31 gennaio 2001.

Alla società rinunciataria è subentrata, previa procedura concorsuale, la "Trieste International Container Terminal (T.I.C.T.) s.r.l.", 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 - che, in base agli accordi contrattuali, è tenuta, fra l'altro, "a sviluppare i traffici dell'Alto Adriatico privilegiando il terminal di Trieste nel comparto di contenitori".

7.3 Terminale multipurpose "Adria Terminal" del Punto Franco Vecchio

Nel corso del 1997, come risulta dal P.O.T. relativo al triennio 1996-1998, ha avuto inizio il procedimento per la concessione del terminal multipurpose Adriaterminal del Punto Franco Vecchio.

Nel corso del 1999 è stato progressivamente consegnato all'Impresa portuale Trieste S.r.l. il complesso denominato Adria terminal, destinato al Servizio trasporti eseguiti con navi convenzionali, multipurpose e traghetti, della superficie complessiva di mq.67.000".

A seguito della rinuncia da parte dell'impresa portuale Trieste s.r.l., la concessione del terminale Adria-terminal del Punto Franco Vecchio è stata assentita, a decorrere dal 1° gennaio 2001, alla Compagnia portuale di Monfalcone.

7.4 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.

Alla gestione del servizio l'Autorità portuale provvede direttamente mediante l'utilizzo di proprio personale e di personale terzo, fornito dalla Compagnia portuale.

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

L'Autorità portuale di Trieste lamenta frequenti ritardi e spesso la mancata fornitura di vagoni da parte della società F.S., sia in entrata che in uscita, è causa di gravi ripercussioni negative sull'andamento dei lavori portuali.

Su iniziativa dell'Autorità portuale di Trieste, è stata recentemente costituita la società denominata "Adriafer s.r.l." il cui capitale è stato conferito per il 50% dalla Autorità ed il restante 50% dalle FF.SS. la società gestirà il Servizio ferroviario.

La società, per lo svolgimento del Servizio, dovrebbe impiegare parte dei dipendenti dell'Autorità portuale attualmente addetti al Servizio stesso.

Va al riguardo precisato che, ai sensi della norma di cui all'art 6, comma 1, lettera c) della legge n.84/1994, le Autorità portuali svolgono, fra l'altro, compiti di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali.

La norma di cui al comma 6 dello stesso articolo, come sostituito dall'art.8 bis del D.L. 30 dicembre 1997, n.457, convertito nella legge 27 febbraio 1998, n.30, consente alle Autorità portuali 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 da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale.

7.5 Costituzione della società denominata "Porto Vecchio s.r.l." per la conversione delle aree del Porto Vecchio di Trieste.

Con deliberazione del 28 aprile 2000, il Comitato portuale di Trieste ha autorizzato il Presidente a partecipare alla costituzione della società a responsabilità limitata denominata "Porto Vecchio s.r.l.", avente per oggetto, secondo quanto emerge dalla bozza del relativo statuto, "la promozione e l'attuazione di iniziative economiche infrastrutturali, immobiliari, culturali e di servizi rivolte allo sviluppo ed alla riqualificazione delle aree del Porto di Trieste in un contesto d'espressione delle attività connesse alla logistica".

Si tratta indubbiamente di attività promozionale mediante la conversione di aree demaniali. Attività rientranti nelle competenze istituzionali dell'Autorità che il Comitato ha preferito affidare ad un soggetto privato, anziché gestirle direttamente.

Con la deliberazione n.341/2000, in data 20 settembre 2000, il Presidente ha approvato lo schema di convenzione con la società "Porto Vecchio s.r.l.", per coordinare le attività del Porto Franco Vecchio che la suddetta società "intraprenderà al fine di diffondere le prospettive di riuso e rilancio di queste importanti aree del porto di Trieste".

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" ed 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 cat.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).

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 la spesa per la realizzazione dell'opera cui si riferisce la prestazione professionale (capitoli 201, 211 e 214).

Questo criterio di imputazione della spesa destinata ad incarichi di studio e di consulenza non consente al lettore dei documenti contabili di conoscere il costo complessivo che l'Autorità sostiene annualmente in conseguenza degli incarichi conferiti ad estranei all'Amministrazione.

In ogni modo, va segnalato che la spesa imputata al capitolo 140 (spese per consulenze e studi) è passata da lire 92,7 milioni del 1997 a lire 794 milioni del 2000 con un incremento dell'856%; nello stesso periodo la

spesa imputata al capitolo 143 (spese legali, giudiziarie e varie) è raddoppiata, passandola da lire 1.126 milioni del 1997 a lire 2.486 milioni del 2000; anche la spesa imputata al capitolo 191 (liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori) è raddoppiata, passando da lire 3.960 milioni del 1997 a lire 6.942 milioni del 2000.

Al di fuori della spesa imputata al capitolo 140, non ha alcuna rilevanza, ai fini di conoscere l'andamento della spesa per incarichi di studio e di consulenza, seguire l'andamento delle somme impegnate annualmente sui restanti capitoli ora citati, a causa della commistione di spese di differente natura imputate agli stessi capitoli. Per tale ragione è stata formulata dall'Autorità portuale di Trieste apposita richiesta di informazioni e di dati riguardanti la materia in parola.

8.2 Elenco degli incarichi fornito dall'Autorità

In risposta a tale richiesta, l'Autorità ha trasmesso a questa Sezione un elenco in due sezioni, contenente il nominativo o la ragione sociale dei soggetti a favore dei quali nel corso del triennio 1998-2000 l'Autorità stessa ha conferito incarichi di consulenza o di studio o ha corrisposto compensi a tale titolo.

- 1) - In una sezione sono compresi gli incarichi il cui onere è stato imputato al capitolo 140.

Da tale documento emerge che nel corso del 1998 sono stati conferiti n.26 incarichi, per una spesa complessiva di lire 464,7 milioni; nel 1999 gli incarichi conferiti sono stati 17 per una spesa di lire 297,7 milioni e nel 2000 il numero degli incarichi è salito a 32 per una spesa di lire 794 milioni.²⁰

²⁰ In relazione all'entità dell'onere, imputato al capitolo 140, vanno segnalati gli incarichi conferiti nel corso del 1998 allo Studio Valli, per il compenso di lire 100 milioni, concernente il procedimento di privatizzazione del Molo VII; quello conferito allo Studio Metis, per il compenso di lire 120 milioni, concernente lo studio sul fabbisogno formativo del sistema portuale Friuli-Venezia Giulia; per gli anni 1999 e 2000 va segnalato l'incarico conferito allo studio Valentini-Spighi, per il compenso di lire 101 milioni, concernente il procedimento di costituzione della società di gestione del servizio ferroviario; i due incarichi conferiti allo studio Boeri, per il prezzo, rispettivamente, di lire 125 e 73 milioni, concernenti il procedimento di trasformazione delle aree del P.F.V.; per il triennio 1998-200, vanno segnalati i cinque incarichi conferiti alla Società S.Q.S. di

I menzionati importi corrispondono a quelli indicati nei conti finanziari.

- 2) - Nell'altra sezione dell'elenco sono indicati gli incarichi e le consulenze conferiti durante il triennio di riferimento nell'ambito dei c.d. "programmi finanziati", il cui onere è stato imputato ai capitoli 201,211,214, aventi per oggetto spese in conto capitale. La maggior parte di questi incarichi risultano conferiti in seguito a procedura concorsuale.

Nel corso del 1998, in base a tale documento, risultano conferiti a soggetti singoli, a studi professionali privati o a società specializzate n.17 incarichi, per una spesa complessiva di lire 4.613 milioni.

Nel 1999 risultano conferiti n.5 incarichi, per una spesa complessiva di lire 1.694, 5 milioni e nel 2000 risultano conferiti n.15 incarichi per una spesa complessiva di lire 1.355,4 milioni.

In questo gruppo è compreso un incarico per trasformazioni architettoniche il cui onere, pari a lire 73,2 milioni, risulta imputato al capitolo 140, di cui si è già parlato.

Nell'elenco non sono compresi alcuni incarichi di consulenza e di studio indicati nelle relazioni ai conti consuntivi del 1999 e del 2000.

In particolare, a pagina 11 della relazione al conto finanziario del 1999 è indicata una maggiore spesa, rispetto alle originarie previsioni, di lire 515 milioni per far fronte ad ulteriori richieste di compensi avanzate da due legali, le cui prestazioni erano state rese nel corso del 1997 e del 1998 e parzialmente remunerate.

La spesa è stata imputata al capitolo 143, "Spese legali, giudiziarie e varie". Tale incarico, come accennato, non risulta compreso fra quelli descritti nei due elenchi pervenuti alla Sezione.

Trieste, in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro, per il compenso di lire 112 milioni nel 1998, di 133 milioni nel 1999 e di lire 96 milioni nel 2000. Nel corso del 1998 risultano conferiti n.10 incarichi a soggetti diversi per "traduzione e interpretariato". Alcuni incarichi risultano conferiti per lo svolgimento di attività di natura prevalentemente tecnica e per compensi assai modesti (es. problematiche lavori sulle gru, rilievi batimetrici, adeguamento impianti bassa tensione, lavoro alla fiera di Trieste, coordinamento sicurezza, verifica strutture mag. 53, modifica tettoia fra mag. 12 e 13; regolamentazione e posizionamento transito mezzi). Va infine segnalato l'incarico conferito nel 2000 alla "Chiappe Bellodi Associati s.r.l.", per il compenso di lire 21 milioni, concernente "comunicazioni e relazioni pubbliche".

Analoga osservazione deve essere formulata per le consulenze conferite nel corso del 2000, in quanto a pagina 12 della relazione al conto finanziario di tale esercizio si fa riferimento alla maggiore spesa, rispetto alle iniziali previsioni, di lire 274 milioni, "per consulenze urbanistiche ed architettoniche", non indicate nell'elenco.

Da tale omissione, anche se causata da un mero errore materiale, si può comunque dedurre l'incompletezza dell'elenco e l'impossibilità, anche per l'Amministrazione, di quantificare con esattezza l'entità del fenomeno, sia in relazione alla spesa che al numero degli incarichi conferiti.

8.3 Contenzioso ereditato dalle precedenti organizzazioni portuali

L'Autorità portuale di Trieste ha ereditato dalle precedenti Organizzazioni portuali un copioso contenzioso riguardante sia la materia del rapporto di lavoro con il personale dipendente sia la materia dei rapporti commerciali con soggetti esterni.

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.

Ancora più marcata è l'esigenza per l'Autorità di disporre di professionalità specifiche per saltuari incarichi di studio, di progettazione e di assistenza tecnica indispensabile in materia di lavori per la realizzazione e l'ammodernamento delle infrastrutture portuali. 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 sia delle limitazioni legislative introdotte in materia (commi 23 e 27 dell'art. 3 della legge 24 dicembre 1993, n.537, nonché dell'art.7, c.6, del d.L.vo 3 febbraio 1993, n.29) sia della notevole incidenza della 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".²¹

In considerazione dell'importanza che riveste la materia, almeno sotto l'aspetto finanziario, è auspicabile che nel bilancio di previsione e nel conto finanziario la spesa per incarichi di consulenza e di studio sia inserita in appositi capitoli od articoli esclusivi, per percepire l'ampiezza del fenomeno, l'andamento nel tempo ed il grado di incidenza sulla spesa complessiva.

²¹ 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).

9. Attività

9.1 Attività di impresa portuale

Come è noto, ai sensi della legge n.84/2000, le Autorità portuali hanno, fra l'altro, il compito di disciplinare nell'ambito portuale le operazioni delle imprese che svolgono attività di carico, scarico, trasporto, deposito e movimento delle merci mediante il rilascio di apposite autorizzazioni previste, in particolare, dagli articoli 6 e 16 della citata legge.

Le autorizzazioni previste dall'art.16 si riferiscono alle imprese che nell'ambito portuale svolgono l'intero ciclo operativo comprendente in ogni caso le operazioni di sbarco/imbarco. Le autorizzazioni di cui all'art.6 della stessa legge e dell'art.68 del Codice della navigazione si riferiscono invece alle imprese che svolgono particolari segmenti del ciclo operativo. Unitamente al rilascio dell'autorizzazione viene stabilito l'importo del canone annuo che l'impresa è tenuta a corrispondere all'Autorità portuale.

Nel prospetto che segue sono indicati, anno per anno, il numero delle imprese autorizzate a svolgere la propria attività nell'ambito portuale e l'importo del relativo canone complessivamente dovuto all'Autorità.

Anno	N. imprese autorizzate	Importo del canone(a)
1998	19	251.352.096
1999	23	296.450.000
2000	23	354.985.000

(a) dati desunti dalle relazioni annuali

9.2 Servizi portuali

Sotto la generica denominazione di "Servizi Portuali" sono indicati i Servizi di pulizia degli specchi acquei, di uffici, di spazi nonché i servizi di trasporto di persone e di cose via mare, di facchinaggio, di riparazione, manutenzione, trasformazione, demolizione e allestimento di navi e