

ATTI PARLAMENTARI

XI LEGISLATURA

Doc. XV-bis

n. 2

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI N. 4/93

con cui

la Corte dei conti non ravvisa motivi di rilievo in ordine alla deliberazione n. 81, adottata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Savona il 22 dicembre 1992, di concessione alla Savona terminal auto s.p.a. di un piazzale nella zona portuale da adibire a deposito di veicoli da sbarcare ed imbarcare, in ragione della ultrattività della pregressa normativa della concessione delle aree portuali e delle banchine e per la compiutezza e la rilevanza dei fatti e degli atti che precedono l'emanazione del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 484

.....

.....

Determinazione n. 4/93



LA

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sulla gestione finanziaria degli enti
a cui lo Stato contribuisce in via ordinaria

nell'adunanza del 16 febbraio 1993;

VISTO il T.U. delle leggi sulla Corte dei conti
12 luglio 1934, n. 1214;

VISTA la legge 21 marzo 1958, n. 259;

VISTA la legge 1° marzo 1968, n. 173, istitutiva
dell'Ente autonomo del porto di Savona;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica
in data 11 agosto 1968 con il quale l'Ente medesimo è stato
sottoposto al controllo della Corte dei conti;

UDITO il relatore consigliere dott. Salvatore Tripaldi

Ritenuto in fatto

Con deliberazione n. 81 del 22 dicembre 1992 il Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Savona ha concesso alla Savona Terminal Auto S.p.A., con sede in Savona, il piazzale di 20.000 metri quadrati retrostante la banchina della zona portuale 32 da adibire a deposito degli autoveicoli da sbarcare ed imbarcare nel porto di Savona e con deliberazione n. 82 ha concesso, mediante licenza annuale, ai sensi dell'art. 8 del regolamento del codice della navigazione, lo spazio per l'installazione di quattro cartelli pubblicitari nel polo sportivo ad uso pubblico realizzato in località San Benedetto su beni demaniali precedentemente concessi al comune di Albissola Marina e da questo dati in gestione al "Mirage Windsurfing Club".

In sede di esame degli schemi di deliberazione da parte del Consiglio di amministrazione il Delegato della Corte dei conti ha formulato riserve in ordine ai cennati provvedimenti emanati ai sensi del codice della navigazione e del relativo regolamento, in relazione alla normativa contenuta nell'art. 6 del decreto legge 19 dicembre 1992, n. 484, recante "disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale".

In tale articolo, intitolato "nuova disciplina della concessione delle aree demaniali e delle banchine", è stabilito al comma 1 che "le aree demaniali e le banchine nell'ambito portuale destinate ad attività di carico, scarico e deposito di merci, oltre che ad attività relative a passeggeri o servizi di preminente interesse commerciale o industriale, possono essere date in concessione alle imprese di cui all'art. 1, previe idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, al fine di assicurare la concorrenza nel settore e la parità di condizioni tra gli operatori".

In assenza di siffatta normativa ministeriale concernente le idonee forme di pubblicità potrebbe risultare infatti addirittura preclusa all'Ente l'emanazione di provvedimenti di concessione in applicazione della pregressa normativa, contenuta nel codice della navigazione e nel relativo regolamento.

Investito della indicata problematica da parte del magistrato delegato al controllo, l'apposito Gruppo di lavoro, istituito a norma dell'art. 10 della determinazione n. 10 adottata da questa Sezione nell'adunanza del 27 febbraio 1990, ha ravvisato, nella riunione del 28 gennaio 1993, l'opportunità del deferimento alla Sezione dell'esame della esposta questione.

Il Presidente ha convocato la Sezione stessa per l'adunanza del 16 febbraio 1993.

Della questione dedotta e della convocazione è stata data notizia al Ministero della marina mercantile, organo dello Stato incaricato della vigilanza sull'Ente, al Ministero del tesoro e all'Ente stesso mediante nota n. 5/5/141 del 29 gennaio 1993, con l'avvertenza che gli stessi avrebbero potuto far pervenire deduzioni e memorie, nonché esporre oralmente le proprie ragioni innanzi la Sezione.

Con memoria pervenuta il 4 febbraio 1993 il Ministero vigilante ha ammesso l'immediata operatività della nuova normativa contenuta nel citato decreto-legge n. 484, in quanto "non par dubbio che per il rilascio di nuove concessioni debbano seguirsi le regole introdotte con i provvedimenti" d'urgenza emanati dal Governo, specialmente in ordine ai requisiti innovativi (presentazione di un piano di sviluppo determinante per l'incremento dei traffici e la produttività del porto; sussistenza di adeguate attrezzature da parte dell'impresa richiedente).

Tuttavia il Ministero stesso ha soggiunto che in relazione ai provvedimenti concessivi adottati dall'Ente autonomo porto di Savona occorre tenere conto del principio della conservazione degli atti compiuti e cioè già posti in essere al momento della successione normativa.

Con memoria pervenuta il 5 febbraio 1993 il predetto Ente, dopo aver premesso che in data 19 dicembre 1992, che segna l'emanazione del cennato decreto legge n. 484, non esisteva alcun formale provvedimento di concessione in favore della Savona Terminal S.p.A., ha peraltro sottolineato che "tutti gli elementi formativi dell'instaurando rapporto, sia sotto l'aspetto amministrativo, sia per quanto concerne l'adempimento delle obbligazioni connesse con il rilascio della concessione si siano conclusi in epoca antecedente all'innovativo provvedimento legislativo in materia", conseguendone l'estraneità dell'atto concessivo n. 81 del 22 dicembre 1992 all'area applicativa del decreto-legge n. 484/1992.

A. tal riguardo, in particolare, l'Ente ha ricordato che alla data del 19 dicembre 1992 l'iter procedimentale originato dalla domanda dell'impresa prodotta il 21 febbraio 1992 annoverava la presenza dei prescritti pareri, espressi dalla Circostrizione doganale il 12 maggio 1992, dall'Intendenza di finanza il 7 agosto 1992, dalla Capitaneria di porto il 7 novembre 1992 e dall'Ufficio del Genio Civile per le opere marittime il 17 novembre 1992, risultandone compiuta la fase preparatoria del provvedimento di concessione, in ordine al quale già in data 24 febbraio 1992 il Comitato direttivo dell'Ente aveva espresso "il proprio assenso all'attivazione dell'iter istruttorio relativo alla concessione".

Quanto al secondo provvedimento di cui alla deliberazione n. 82 lo stesso Ente ha chiarito che esso non si sostanzia in una concessione di area o di banchina ai sensi dell'art. 6 del decreto-legge n. 484, ma "nell'uso di porzioni di cancellata divisoria sita sul demanio balneare, esterna pertanto all'ambito portuale".

Nell'adunanza odierna non è intervenuto alcun rappresentante dell'Ente, né dei suddetti Ministeri.

Considerato in diritto

1. Alla luce dei chiarimenti in fatto già offerti dall'Ente autonomo porto di Savona nella citata nota del 1° febbraio 1993 in ordine alla deliberazione n. 82 assunta dal Consiglio di amministrazione del predetto Ente in data 22 dicembre 1992 la Sezione premette che l'esame delle riserve formulate dal proprio Delegato resta circoscritto alla sola deliberazione n. 81 adottata dallo stesso Collegio sotto la medesima data.

2. La Sezione procede quindi alla verifica del dubbio espresso dal proprio Delegato presso l'Ente circa la rilevanza preclusiva (rispetto alla emanazione del provvedimento di concessione) derivante dalla non ancora effettuata individuazione, mediante decreto ministeriale, delle idonee forme di pubblicità, previste nel comma 1 dell'art. 6 del decreto-legge n. 484.

A tal riguardo, quale che sia l'esatta natura dell'atto demandato al Ministero della marina mercantile ai sensi del citato art. 6, comma 1, il Collegio considera di dover tenere presenti i criteri elaborati in ordine alla efficacia della legge nell'attesa della normazione amministrativa.

In proposito posto che non risulta espressamente subordinata dalla citata disciplina legislativa la propria efficacia a una successiva fonte subprimaria e che in genere non esiste una regola assoluta che valga per tutti i casi,

la Sezione prende atto che sostanzialmente due sono i criteri sui quali fare leva.

Il primo, avente carattere prioritario, consiste nella immediata efficacia della legge, eventualmente integrata dalla normativa secondaria precedente, e ciò per la fondamentale considerazione che, diversamente, basterebbe il non uso dei poteri normativi dell'autorità amministrativa per privare di efficacia le leggi, mentre l'altro, opposto, consiste nella sospensione della efficacia della nuova legge fino all'emanazione delle norme amministrative, laddove sia desumibile la volontà del legislatore che la prima resta condizionata dalle seconde.

Ai fini della più idonea conclusione la Sezione ritiene di doversi dedicare perciò alla ricerca nel caso in esame della volontà del legislatore nel porre la disciplina dell'art. 6 del decreto-legge n. 484 e perciò si sofferma preliminarmente sulla genesi di detta nuova disciplina della concessione delle aree demaniali e delle banchine, di cui all'art. 6 del citato decreto-legge (che costituisce la rinnovazione del precedente decreto-legge 19 ottobre 1992, n. 409, non convertito in legge per decorrenza del termine).

Ad avviso del Collegio, va al riguardo tenuto presente l'obiettivo primario di detti provvedimenti d'urgenza che è costituito da un iniziale urgente adeguamento della nostra disciplina portuale all'ordinamento comunitario, posto che quest'ultimo - come risulta dalla sentenza della Corte di giustizia della Comunità economica europea del 10 dicembre 1991, resa ai sensi dell'art. 177 del Trattato CEE - "osta alla normativa di uno Stato membro che conferisca ad una impresa stabilita in questo Stato il diritto esclusivo dell'esercizio delle operazioni portuali e le imponga di servirsi, per l'esecuzione di dette operazioni, di una compagnia portuale composta esclusivamente di maestranze nazionali".

Sulla base di tale pronuncia perciò nell'art. 1, comma 1, dei citati decreti-legge sono stati espressamente abrogati con effetto immediato l'ultimo comma degli articoli 110 e 111 del codice della navigazione, che, rispettivamente, prevedevano il monopolio delle compagnie portuali e l'obbligo a carico delle imprese di servirsi delle medesime per operazioni portuali, e, con effetto

differito di sei mesi dall'entrata in vigore del decreto-legge, varie altre disposizioni dell'ordinamento della navigazione, in quanto sulle stesse la sentenza dell'Alta Corte "riverbera i propri effetti", secondo quanto espresso dal Consiglio di Stato nel parere n. 598 reso dalla II Sezione il 13 maggio 1992, su specifico quesito posto dal Ministero della marina mercantile.

Tra tali ulteriori disposizioni vanno considerate in particolare quelle contenute nei primi tre commi dello stesso art. 111 del codice della navigazione, che sottopone a concessione l'esercizio da parte delle imprese dell'attività imprenditoriale consistente nella esecuzione delle operazioni portuali, con il conseguente rischio della realizzazione di fatto di illegittime situazioni di monopolio, donde l'opportunità della sostituzione della concessione con l'autorizzazione di detta attività imprenditoriale per attuare un regime di libero mercato e di ampia concorrenza.

E in attuazione di siffatto suggerimento del Consiglio di Stato nei commi da 3 a 11 dello stesso art. 1 del decreto-legge innanzi indicato è prevista una corrispondente modificazione della disciplina vigente in materia di esercizio delle operazioni portuali.

Nel decreto-legge inoltre sono contenute altre norme, che, sebbene non necessitate né esplicitamente né implicitamente dalla sentenza della Corte di giustizia, tuttavia sono state ritenute dal Governo qualificanti in tema di riforma complessiva dell'ordinamento portuale - ormai non più procrastinabile - costituendone una prima parziale attuazione.

Tra queste vanno annoverate le norme dell'art. 6 dello stesso decreto-legge recante "nuova disciplina della concessione delle aree demaniali e delle banchine".

Come risulta dal testo del comma 1, innanzi riportato, l'istituto della concessione è quivi confermato, però la disciplina dettata dal codice della navigazione agli articoli dal 36 al 55 è sottoposta ad una significativa revisione.

E' infatti ivi prevista l'obbligatoria

preventiva forma di pubblicità - secondo indicazioni ministeriali non ancora intervenute, come già anticipato - ed è prescritto al comma 2 il possesso di due ben specifici requisiti e cioè "la presentazione di un piano di sviluppo, assistito da idonee garanzie anche di tipo fideiussorio, connesso al rilascio della concessione e determinante per l'incremento dei traffici e la produttività del porto", nonché "la sussistenza di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi".

Come si legge nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge (atto Senato n. 2054) diretto alla conversione del decreto-legge, la gestione delle aree demaniali e delle banchine con l'art. 6 è "affidata ad imprese particolarmente qualificate, che vengono a realizzare un ciclo produttivo a carattere continuativo ed integrato. L'articolo in questione introduce una nuova figura dell'ordinamento portuale, il terminalista, operatore che racchiude nell'ambito delle strutture e delle aree di cui è dotato il ciclo completo del trasporto, da stiva a destinazione. Il terminalista è la figura giuridica più avanzata che realizza quelle condizioni operative integrate rispondenti alle nuove esigenze organizzative del mercato e più produttive per i porti".

Dall'esame della normativa dell'art. 6 del decreto legge, effettuato anche alla luce degli obiettivi ai quali essa tende, la Sezione è indotta a ravvisare la esistenza di un implicito intimo collegamento tra la disciplina secondaria, di competenza del Ministro della marina mercantile, e la nuova rilevante caratterizzazione operativa attribuita dalla legge al concessionario delle aree demaniali e delle banchine, sicché questa appare condizionata da quella.

Ed invero le cennate "idonee forme di pubblicità" assumono rilevanza determinante in quanto dirette proprio ad assicurare, oltre alla parità di condizione tra gli operatori, "la concorrenza nel settore", premessa questa finalizzata al più ampio concorso di qualificate imprese richiedenti che permetterà la scelta di quella capace, come indicato dalla norma, di soddisfare nel modo migliore le esigenze di un ciclo operativo a carattere

continuativo ed integrato.

Né d'altra parte il Collegio ritiene che sia idonea ad ammettere una implicita volontà del legislatore circa l'autonomia della normativa secondaria di cui al comma 1 dell'art. 6 del decreto legge rispetto all'immediata operatività della restante disciplina, contenuta nello stesso articolo, la disposizione recata dal comma 7 del medesimo, secondo la quale dalla data dell'entrata in vigore del decreto-legge possono essere revocate le concessioni esistenti, ove il concessionario non abbia i requisiti stabiliti nell'art. 6.

Ed invero tale norma - la cui collocazione nel testo dell'art. 6 appare contraddittoria in quanto mal si concilia con la disciplina posta nel comma 1 del medesimo articolo, che cioè la concessione sarà emanata in futuro sulla base di norme attinenti a forme di pubblicità indicate non direttamente dallo stesso legislatore, ma successivamente in via amministrativa - prevede non un obbligo, ma una mera facoltà della pubblica Amministrazione in ordine alla caducazione delle precedenti concessioni.

Sempre in sede di verifica dell'esistenza di eventuali fondate motivazioni che giustifichino l'immediata operatività della nuova disciplina delle concessioni dettata dall'art. 6 il Collegio ravvisa incongruente al riguardo anche la normativa del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, che recepisce la direttiva comunitaria n. 440 del 1989, relativa alle procedure di aggiudicazione degli appalti dei lavori pubblici.

E' ben vero infatti che detto decreto legislativo è applicabile anche alle concessioni, ma come è chiarito nell'art. 4 del medesimo, trattasi di concessioni per l'esecuzione e la gestione di lavori pubblici, restando pertanto esclusa dall'obbligo del bando di gara, previsto nell'art. 12 del decreto legislativo, l'area delle concessioni d'uso dei beni demaniali, come sono quelle in esame (neppure assimilabili alle concessioni di servizi).

Siffatta puntualizzazione peraltro non esclude che de iure condendo una vera e propria procedura concorsuale sia introdotta nella materia delle concessioni d'uso di beni demaniali marittimi, proprio per assicurare quella libera concorrenza che garantisce la presenza nella

realità portuale di qualificate imprese, come richiesto dalle moderne esigenze tenute del resto presenti nell'art. 6 del decreto legge n. 484.

L'intimo condizionante collegamento fra le due normative previste nell'art. 6 del decreto legge n. 484, benché di rango diverso ma entrambe finalizzate alla disciplina della stessa fattispecie, ad avviso del Collegio, comporta, pertanto, nell'attesa della regolamentazione amministrativa, l'ultrattività della legislazione contenuta nel codice della navigazione in tema di concessione dei beni demaniali.

La Sezione ritiene che sia da escludere, infatti, medio tempore, il fermo operativo e ciò in virtù del principio della continuità dell'azione amministrativa.

E' ben vero che nel caso in esame l'azione amministrativa risulta finalizzata a consentire non un uso generale o particolare dei beni demaniali marittimi - cui, com'è noto, corrispondono diritti civili e cioè diritti pubblici soggettivi rispetto ai quali soltanto potrebbe apparire indefettibile il costante potere di intervento della pubblica amministrazione - sebbene un uso eccezionale dei beni stessi.

Tuttavia anche in tema di concessioni la finalità preminente non è quella di soddisfare un interesse economico del privato, ma quella di realizzare uno scopo pubblico, onde a tal fine l'Autorità amministrativa effettua una valutazione, oltre che dei requisiti di capacità e idoneità del concessionario, specialmente della compatibilità che un bene pubblico, o parte di esso, sia sottratto alla sua destinazione pubblica e cioè all'uso generale.

E del resto, con riferimento al caso in esame, la concessione del piazzale di 20.000 metri quadrati, sottostante la banchina della zona 32, risulta appunto finalizzata ad alleviare le condizioni gravose del traffico portuale di Savona mediante la destinazione del piazzale stesso a deposito degli autoveicoli da sbarcare e imbarcare nell'indicato porto.

Non rileva in proposito che tale specifica

finalizzazione pubblicistica avrebbe potuto essere attuata direttamente dall'amministrazione portuale, perché non solo, com'è noto, la scelta della utilizzazione in concreto dei beni demaniali è riservata alla valutazione discrezionale della pubblica Amministrazione, ma, come chiarito nella memoria del 1° febbraio 1993 dall'Ente porto, la destinazione del piazzale a deposito degli autoveicoli da sbarcare e imbarcare ha richiesto la preventiva esecuzione di lavori di banchinamento e di riempimento di uno specchio d'acqua, comportanti una spesa di 1.810 milioni, dei quali né il Ministero dei lavori pubblici né l'Ente stesso disponevano e che sono stati perciò anticipati dalla impresa concessionaria cui saranno restituiti in un arco pluriennale in sede di pagamento del canone demaniale, all'uopo ridotto.

Tutto ciò premesso, il Collegio, del resto in conformità con il principio seguito da talune precedenti pronunce in materia, come la deliberazione n. 638 in data 16 ottobre 1975 e n. 2129 in data 1 giugno 1989 della Sezione controllo Stato, ritiene che la normativa dettata dal codice della navigazione in materia di concessione dei beni demaniali marittimi sia ancora interamente applicabile, perché la sua parziale sostituzione potrà essere operativa soltanto quando con la disciplina amministrativa posta in essere ai sensi dell'art. 6, comma 1 del decreto-legge n. 484, verrà a realizzarsi il nuovo ordinamento concessorio delle aree demaniali e delle banchine portuali.

3. La Sezione passando ad esaminare la linea difensiva esposta nelle memorie presentate dal Ministro vigilante e dall'Ente interessato rileva che sostanzialmente essa fa leva sul principio di conservazione degli atti già posti in essere al momento della successione normativa, con la conseguenza dell'estraneità della concessione n. 81 all'area applicativa dell'art. 6 del decreto legge n. 484.

Al fine di effettuare una appropriata valutazione dell'enunciato principio - che porta alla irrilevanza della nuova disciplina nel procedimento di concessione n. 81, innanzi evidenziato nei suoi contenuti e nelle sue finalità - ma anche di quello opposto, relativo alla applicabilità della legge vigente al momento della fase decisionale del procedimento, con conseguente rinnovazione secondo quest'ultima degli atti preparatori, il Collegio

riesamina ancora una volta il testo dell'art. 6 del decreto-legge per verificare appunto se la nuova disciplina si limiti a regolare diversamente i singoli atti del procedimento ovvero regoli diversamente la potestà dell'Amministrazione.

A conclusione di detta verifica la Sezione ritiene che la normativa del primo comma dell'art. 6 - relativa alla necessità di "previe idonee forme di pubblicità" - appare pertinente in via esclusiva alla fase preparatoria del procedimento di concessione.

Da tale assunto deriva l'applicazione della regola "tempus regit actum", onde la fase preparatoria del procedimento è costituita solo dai singoli atti previsti dal codice della navigazione.

La vasta gamma di pareri da quest'ultima richiesti risulta del resto interamente presente, come nella "parte in fatto" già puntualizzato, durante l'arco di tempo che va dal 12 maggio 1992 al 17 novembre 1992, periodo questo che precede l'entrata in vigore del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 484.

Non rileva, ad avviso della Sezione, la considerazione che l'obbligatorietà delle "previe forme di pubblicità" stabilita nel comma 1 dell'art. 6, finisce per restringere l'ampiezza della valutazione discrezionale in atto assicurata dal codice della navigazione alla Autorità amministrativa, di guisa che dovrebbe aversi riguardo alla disciplina vigente nella fase decisionale.

La indicata innovazione normativa, infatti, non altera l'essenza della potestà pubblica, che continua a sostanziarsi nella concessione di aree demaniali e banchine, sicché appare irrilevante il fatto che al momento della successione normativa non si era esaurita e nemmeno iniziata la fase decisionale del procedimento.

Gli atti perciò rientranti nella fase preparatoria restano validamente posti in essere secondo la disciplina in vigore al momento della loro emanazione e la stessa intera fase preparatoria risulta completa ed operativa ai fini dello svolgimento successivo del procedimento di concessione.

A conclusione di siffatta indagine, tuttavia, la Sezione ravvisa la opportunità - onde possa prevenirsi l'insorgere di un probabile complesso contenzioso - che in sede di conversione dell'eventuale provvedimento reiterativo del decreto legge n. 484 sia posta una precisa disciplina dei procedimenti in corso.

L'iter, infatti, delle concessioni di aree e banchine portuali è complesso, non di rado comporta il decorso di qualche anno e di norma è preceduto da un atto di sottomissione, in base al quale il futuro concessionario effettua l'immediata occupazione delle aree finalizzata all'esecuzione di lavori, talora, come nel caso in esame, anche anticipandone le relative somme.

E' ben vero che secondo il vigente ordinamento della navigazione (art. 38 del codice e art. 35 del regolamento) l'esecuzione di lavori in base all'atto di sottomissione avviene "a rischio del richiedente", sicché sembrerebbe risolto ogni dubbio, nel senso che non risulta dall'ordinamento tutelato in via assoluta l'affidamento del privato nei confronti della pubblica Amministrazione in ordine alla successiva concessione.

Tuttavia l'esigenza della certezza della legge suggerisce una chiara disciplina transitoria relativa a siffatti rapporti in corso.

Ed in vero la riferita clausola legislativa limitatrice dell'affidamento è ritenuta da questa Sezione inoperativa nell'ipotesi di modificazione legislativa del procedimento perché finalizzata soltanto ad assicurare all'Autorità amministrativa ampia discrezionalità nel consentirle di non addivenire, per diversa valutazione delle ragioni di pubblico interesse, alla emanazione della concessione in favore dell'impresa che ha sottoscritto l'atto di sottomissione.

Certamente non può negarsi che, per contro, privilegiando la interpretazione letterale della norma la ratio della medesima possa configurarsi di più ampia portata e ricomprendere perciò anche l'omissione concessiva necessitata da una diversa valutazione del pubblico interesse fondata su una sopravvenuta disciplina legislativa

di riforma dell'ordinamento portuale.

P Q M

La Corte dei conti - Sezione del controllo sulla gestione finanziaria degli Enti a cui lo Stato contribuisce in via ordinaria non ravvisa motivi di rilievo in ordine alla deliberazione n. 81, adottata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Savona il 22 dicembre 1992, in ragione della ultrattività della pregressa normativa della concessione delle aree portuali e delle banchine e per la compiutezza e la rilevanza dei fatti e degli atti che precedono l'emanazione del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 484.

Ordina che copia della presente determinazione sia inviata al Ministro della marina mercantile, al Ministro del tesoro e al Presidente dell'Ente autonomo del porto di Savona.

ESTENSORE
f.to Tripaldi

PRESIDENTE
f.to Coltelli

Depositata in Segreteria il 26 febbraio 1993

p. c. c.

IL DIRETTORE DELLA SEGRETARIA

[Handwritten signature]