

SP18

Alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste

PROCURA DELLA REPUBBLICA presso il Tribunale di Trieste UFFICIO COMPETENZE ATTI
- 6 MAR. 2014
PERVENUTO
FIRMA

Alla Procura Regionale della Corte dei Conti in Trieste

PROCURA DELLA REPUBBLICA

presso il Tribunale Ordinario di Trieste

DIRITTI RISCOSSI € 354

Trieste, 6 MAR. 2014

ESPOSTO - DENUNCIA URGENTE

000906

su atti di turbativa delle pubbliche gare di concessione in corso su aree del Porto Franco internazionale di Trieste commessi dal sindaco di Trieste, dal presidente della Provincia, dal presidente della Regione e da altri pubblici ufficiali attraverso la simulazione e l'esercizio di poteri inesistenti, nelle ipotesi principali conseguenti e pluriaggravate di turbativa degli incanti, abuso d'ufficio, falso ideologico ed abuso della pubblica fede, nonché di danno erariale.

1. Natura e contenuti del presente esposto-denuncia.

Il presente esposto-denuncia sottopone alle Autorità giudiziarie penale e contabile ipotesi di reati associativi continuati concorrenti e pluriaggravati di pubblici ufficiali nelle fattispecie principali dell'abuso d'ufficio, del falso ideologico, dell'abuso della pubblica fede e della turbativa degli incanti, nonché le conseguenti ipotesi di danno erariale, e quant'altre ne emergessero in sede istruttoria e da indagini ulteriori o connesse.

L'urgenza dell'iniziativa penale è determinata dal fatto che l'azione di turbativa degli incanti segnalata comporta pericolo e danno per pubbliche gare di concessione attualmente in corso.

I fatti qui segnalati in ipotesi di reati penali e di danno erariale risultano commessi da rappresentanti di organi elettivi di amministrazioni locali (Comune, Provincia, Regione) nelle loro vesti di pubblico ufficiale, con mezzi ed a spese delle rispettive amministrazioni pubbliche, d'intesa tra loro e con terzi, a danno ingiusto dei beni pubblici costituiti dall'amministrazione autonoma, dal patrimonio e dallo sviluppo redditizio del Porto Franco internazionale di Trieste, e ad ingiusto vantaggio di soggetti ed interessi diversi.

Il presente ricorso alla giustizia penale e contabile è reso necessario ed indifferibile dalla gravità dei danni che tali atti e comportamenti abnormi dei predetti pubblici ufficiali, tutti insediati nell'ambito dell'amministrazione italiana e da essa dipendenti, arrecano in piena crisi economica generale al funzionamento ed allo sviluppo del Porto Franco internazionale di Trieste, che è la risorsa principale di lavoro della città al servizio della Comunità internazionale, riducendone e compromettendone

l'operatività mentre gli altri porti e zone franchi del mondo sono in pieno sviluppo.

Il Porto Franco internazionale di Trieste e la sua amministrazione autonoma sono costituiti e regolati da specifici strumenti normativi di diritto internazionale, prevalenti come tali sulle norme coincidenti o difformi degli ordinamenti nazionali e comunitario europeo, e perciò vincolanti tutti gli organi che comunque vi esercitino attività di governo, nonché protetti a livello costituzionale nell'ambito dell'amministrazione italiana.

L'autonomia così normata dell'amministrazione del Porto Franco internazionale di Trieste esclude, tra altro, che esso possa venire sottoposto, in qualsiasi forma e misura, a poteri di altre amministrazioni diversi dalla vigilanza del Governo e della Corte dei conti.

I fatti qui oggetto di denuncia consistono in atti perciò illeciti compiuti in forma individuale ed organizzata dai suddetti pubblici ufficiali, quali titolari pro tempore di cariche elettive alla guida di amministrazioni locali, per simulare ed imporre con provvedimenti illegittimi e comportamenti ingannevoli proprie potestà giuridicamente escluse ed inesistenti sull'amministrazione autonoma e sui beni del Porto Franco internazionale di Trieste, che ha anche carattere di ente e servizio pubblico d'interesse nazionale.

Dette azioni risultano compiute in forma associativa al fine e con l'effetto di impedire, prevaricare e distorcere il normale esercizio istituzionale doveroso dell'Amministrazione portuale autonoma, così arrecando o minacciando danno grave ed ingiusto al mantenimento ed allo sviluppo del Porto Franco, ai legittimi interessati nazionali e internazionali ed alla collettività, ad ingiusto beneficio ed interesse dei pubblici ufficiali così agenti, di loro sodali e di terzi.

Alle azioni in denuncia risultano concorrere attivamente o passivamente numerosi altri soggetti, alcuni in vesti istituzionali o comunque di pubblico ufficiale e nel rapporto di causalità ex art. 40, secondo comma c.p., altri in vesti politiche o private, e soggetti che beneficiano od hanno beneficiato di immunità parlamentari dell'ordinamento italiano.

Le qualifiche e funzioni dei pubblici ufficiali corresponsabili delle azioni in denuncia escluderebbero l'ignoranza colposa della legge, e l'utilizzo del loro ruolo per compierle eccede i limiti della discrezionalità politica in democrazia, mentre il carattere continuativo dei reati sembra escluderne la prescrizione.

Il consorzio di soggetti agenti, che in quanto tale verrà qui di seguito indicato come "il gruppo agente", mostra inoltre caratteristiche di trasversalità politica ed istituzionale anomala, che sollevano perciò ipotesi di interferenza consociativa illecita (art. 1 della legge n. 17/1982 e relative sanzioni) sull'esercizio delle funzioni di organi costituzionali, di amministrazioni pubbliche anche ad ordinamento autonomo, di enti pubblici anche economici, nonché di servizi pubblici essenziali di interesse nazionale.

Alcuni aspetti delle azioni in esame sollevano inoltre interrogativi antimafia diretti o connessi, più sotto precisati, che non hanno ottenuto sinora risposta pubblica ed esigono verifiche investigative (si veda sotto ad 5).

2. Definizione delle principali ipotesi di reato segnalate.

Le ipotesi di reato principali segnalate sono le seguenti:

a) art. 323 c.p. - abuso d'ufficio, commesso con l'esercizio doloso di poteri simulati, inesistenti ed estranei alla propria specifica funzione pubblica, in violazione diretta e mediata della legge e dei poteri dell'amministrazione del Porto Franco internazionale di Trieste, così recando grave danno ingiusto agli interessi pubblici e privati di corretto funzionamento della Pubblica Amministrazione e di pieno esercizio e godimento dei benefici economici e di lavoro attuali e potenziali, diretti ed indiretti, del Porto Franco internazionale di Trieste.

b) art. 479 c.p. - falsità ideologica commessa da pubblici ufficiali, attraverso la formazione di atti amministrativi dolosamente attestanti ed esercenti poteri che essi non possiedono sull'amministrazione del Porto Franco internazionale di Trieste.

c) art. 601 c.p. - abuso della credulità popolare, commesso con dichiarazioni ed atti compiuti nell'esercizio di pubbliche funzioni e dolosamente diffusi ai mezzi di pubblica informazione ed attraverso di essi per simulare il possesso e l'esercizio legittimo di poteri in realtà non posseduti sull'amministrazione autonoma del Porto Franco internazionale di Trieste, e per travisarne o negarne i poteri esclusivi;

d) art. 353 c.p. - turbata libertà degli incanti, commessa da pubblici ufficiali in tale loro veste tentando di turbare o turbando a favore di particolari concorrenti, o tentando di impedire o impedendo, concessioni legittime di aree del Porto Franco internazionale di Trieste da parte della legittima amministrazione portuale nelle previste forme di legge della gara pubblica, della licitazione privata e della gara ufficiosa connessa alla trattativa privata.

Sulla piena estensibilità della norma penale a tali fattispecie si veda in particolare: Corte di Cassazione, Sez. VI Penale - 22 luglio 1999, n. 9387 - Il reato di turbata libertà degli incanti ex art. 353 c.p. ricorre sia nei pubblici incanti o nelle licitazioni private che nei casi di gare ufficiose connesse alla trattativa privata, a condizione che queste siano, per scelta della pubblica amministrazione o in forza di legge, regolamentate da disposizioni alle quali i privati devono sottostare e la pubblica amministrazione adeguarsi.

3. Elementi di configurazione giuridica dei poteri di amministrazione autonoma del Porto Franco internazionale di Trieste.

La valutazione delle principali attività qui segnalate in ipotesi di reato e di danno erariale è riferita alla speciale configurazione giuridica dello status di diritto internazionale del Porto Franco internazionale di Trieste in relazione al diritto interno e comunitario.

Il Porto Franco internazionale di Trieste consiste in un regime extradoganale e fiscale privilegiato di libero carico, scarico, deposito, lavorazione e commercio delle merci

di tutti i Paesi, stabilito da strumenti normativi specifici di diritto internazionale.

Tali strumenti normativi assegnano al Porto Franco aree determinate del porto vincolate all'uso esclusivo di Punti Franchi, lo rendono estensibile ad aree ulteriori del porto e del territorio di Trieste, e gli attribuiscono autonomia amministrativa e disponibilità funzionale privilegiata di aree e strutture afferenti, in particolare stradali e ferroviarie.

Al di fuori delle aree di Porto Franco internazionale il territorio di Trieste è suddiviso tra le amministrazioni ordinarie di sei Comuni, che come tali non hanno titolo a violare od intralciare, ma l'obbligo giuridico di rispettare e facilitare le prerogative, le funzioni i traffici e l'autonomia amministrativa del Porto Franco.

3.1. Normativa internazionale e costituzionale sovraordinata.

L'amministrazione del Porto Franco internazionale di Trieste è direttamente normata, in grado prevalente sulle normative nazionali e comunitarie, da uno specifico strumento internazionale: l'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 10 febbraio 1947 - Instrument for the Free Port of Trieste, avente pari valore normativo (art. 85 del Trattato) e preliminarmente approvato dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite con la Risoluzione n. 16 (1947) del 10 febbraio 1947.

Il Trattato, che è normativo e non contrattuale, è entrato integralmente a far parte anche dell'ordinamento italiano con D.Lgs. C.P.S. n. 1430/1947 e successiva L. 3054/1952, mentre l'autorità di Governo italiana è incontestatamente obbligata dal 1954 ad amministrare il Porto Franco internazionale di Trieste in conformità con le norme (*in general accordance with the provisions*) degli articoli da 1 a 20 dell'Allegato VIII.

Si tratta perciò di obbligazione contratta in forza e sotto garanzia sia degli specifici strumenti ed organismi internazionali, sia degli artt. 10, primo comma e 117, primo comma della Costituzione italiana, che vincolano al rispetto dei principi e degli obblighi di diritto internazionale l'intero ordinamento italiano, incluso l'esercizio delle potestà legislative dello Stato e delle Regioni.

Vi risultano quindi vincolate non solo la formazione, ma anche l'applicazione delle leggi da parte di tutti gli organi del Governo e dello Stato italiani, o da essi delegati, di qualsiasi livello e funzione (amministrativa, esecutiva, giudiziaria) sia negli atti esperiti d'ufficio, sia su richiesta di parti interessate.

La violazione degli obblighi internazionali relativi al Porto Franco internazionale di Trieste da parte di organi del Governo o dello Stato italiano, o da essi delegati, costituisce perciò, e contemporaneamente, un fatto internazionalmente illecito ovvero delitto internazionale, nonché violazione costituzionale dell'ordinamento italiano. E come tale è soggetta a giudizio e sanzione doverosi ad ambedue i livelli, sia d'ufficio, sia su ricorso di parti legittimate.

Nella fattispecie sono parti legittimate tutti i soggetti individuali e giuridici, d'ogni

genere e grado, effettivamente o potenzialmente danneggiati da violazioni del regime normativo del Porto Franco internazionale di Trieste.

Fra tali soggetti rientra individualmente, e dichiara a tutti i fini di legge di rientrare, l'autore del presente esposto-denuncia, anche per gli effetti ed ai fini del diritto di cittadinanza ex artt. 1 e 3 del D.Lgs. C.P.S. n. 1430/1947 e L. 3054/1952.

Soggetti attivi del delitto internazionale non sono infatti soltanto gli Stati, ma anche i loro organi, inclusi gli individui e gli enti ausiliari di uno Stato, e in genere tutti coloro che compiano la violazione nell'esercizio di potestà pubbliche. Mentre ne sono soggetti passivi non solo gli Stati sovrani ed i loro organi, ma anche i soggetti giuridici ed individuali che ne dipendono ed hanno interesse ad esserne protetti ed ai quali spettano riparazioni e garanzie conseguenti alle violazioni.

Il diritto internazionale, inoltre, non conosce le ripartizioni in illeciti penali, civili, amministrativi, o fra violazioni di norme contrattuali ed extracontrattuali, e le sue violazioni rimangono tali anche se legittimate dal diritto interno del Paese responsabile: l'unica indagine da compiere è infatti valutare se esiste un dovere stabilito dalla norma internazionale e se esso è stato o meno osservato.

3.2. Norme da adottarsi e norme applicate pro tempore dall'amministrazione italiana.

L'obbligo giuridico riconosciuto dell'amministrazione italiana, e di tutti i suoi organi, di amministrare il Porto Franco di Trieste in conformità alle norme di cui agli artt. da 1 a 20 dell'Allegato VIII prescinde sia dall'accertare se essa possieda o meno anche titoli giuridici di sovranità sul territorio di Trieste, sia dalla circostanza che essa abbia o meno emanato proprie norme esecutive dell'obbligazione.

Si tratta infatti di un obbligo di conformità sostanziale, prima che formale, a principi fondamentali primari e coincidenti dei sovraordinati ordinamenti internazionale e costituzionale, la cui esecuzione non può venire perciò sospesa od interrotta, come per le leggi ordinarie, da carenze normative di grado inferiore.

Fermo restando il dovere conseguente del Governo italiano di emanare, sotto forma di uno o più decreti governativi, o di organo delegato, proprie norme di piena attuazione degli artt. da 1 a 20 dell'Allegato VIII per l'amministrazione del Porto Franco internazionale di Trieste.

Tale dovere risulta infatti adempiuto solo parzialmente con decreto n. 29/1955 del Commissario Generale del Governo italiano per il Territorio di Trieste e poi con la costituzione (1967) ed il riordino (1977) del cessato Ente autonomo del Porto di Trieste, ed altre.

Tale condizione omissiva ha inoltre consentito all'amministrazione italiana di procedere anche ad atti disomogenei che hanno concretato violazioni di varia gravità ed evidenza degli obblighi internazionali in esame limitando o riducendo l'operatività del Porto Franco internazionale di Trieste.

Tra i conseguenti illeciti internazionali gravi vi sono, ad esempio, le violazioni dell'art. 16, nn. 1 e 3, dell'Allegato VIII, rispettivamente con l'interruzione arbitraria del collegamento delle ferrovie italiane al Porto Franco Nord, e con la sovrattassazione discriminatoria dell'intero Porto Franco internazionale di Trieste allo scopo dichiarato renderlo non concorrenziale ai porti nazionali italiani (Decreto interministeriale 24 dicembre 2012 in G.U. 5.1.13).

Nel 1994 il Governo italiano ha comunque applicato quale misura pratica le nuove e tuttora vigenti normative portuali ordinarie dello Stato italiano anche all'amministrazione speciale del Porto Franco internazionale di Trieste e delle aree e strutture afferenti.

Si tratta della legge n. 84/1994, recante riordino della legislazione in materia portuale, che all'art. 6, comma 12 fa espressamente salva la disciplina vigente per i Punti Franchi compresi nella zona del Porto Franco di Trieste (che è quella stabilita dagli artt. da 1 a 20 dell'Allegato VIII del Trattato di pace) e ne prevede l'organizzazione amministrativa con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti).

La sola bozza di tale decreto predisposta dal Ministero nel 1997 (ministro Burlando) è rimasta però surrettiziamente bloccata a tutt'oggi.

Questa situazione gravemente omissiva solleva quantomeno problemi di conformità nell'applicazione diretta delle leggi italiane al Porto Franco di Trieste rispetto alla normativa internazionale e costituzionale sovraordinata.

3.2.1. Conformità alla normativa sovraordinata come requisito di legittimità.

Il regime giuridico del Porto Franco internazionale di Trieste e la sua conferma all'art. 6, comma 12 della legge italiana n. 84/1994 condizionano infatti l'applicabilità pro tempore ed ai fini pratici di ciascuna norma dell'ordinamento portuale italiano, come delle leggi italiane in generale, a conformità sostanziale, se non anche formale, alla normativa speciale sovraordinata.

L'applicazione della norma generale italiana può venire cioè considerata qui legittima ed efficace soltanto in quanto e per quanto non violi quelle sovraordinate di rango internazionale e costituzionale recando o minacciando danno alla conduzione, al lavoro od allo sviluppo del Porto Franco.

Gli artt. da 1 a 20 dello strumento internazionale obbligante che costituisce e regola il Porto Franco internazionale di Trieste, stabiliscono in particolare, per gli aspetti direttamente attinenti il caso qui in esame:

– all'art. 1, nn. 1 e 2 che il Porto Franco di Trieste operi in condizioni di eguaglianza per tutto il commercio internazionale (*for use on equal terms by all international trade*) secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo, e che il suo regime internazionale sia regolato esclusivamente dallo strumento dell'Allegato VIII;

- all'art. 2, che il Porto Franco venga costituito ed amministrato come ente pubblico di Stato, con propria personalità giuridica e proprietà (*property*) esclusiva di tutti i beni statali e parastatali (demanio e patrimonio) entro i propri confini;
- all'art. 3, n. 2, che non vi siano zone interne a giurisdizione speciale di Stati;
- all'art. 5, n. 1, che vi accedano liberamente le navi commerciali e le merci di tutti i Paesi (*merchant vessels and goods of all countries*);
- agli artt. 15, 16 e 17, che le autorità territoriali ed estere garantiscano al Porto Franco i rifornimenti di acqua ed energia, nonché la libertà efficiente di comunicazione e quella di transito delle merci, senza alcun genere di restrizione, discriminazione o impedimento (fisici, economici, fiscali od altri);
- all'art. 18, n. 3, che nell'assegnazione dei posti di lavoro nel porto sia data preferenza ai cittadini (*to citizens*) del territorio di Trieste;
- agli artt. 18 e 19, che tutti i poteri di rappresentanza e gestione dell'ente costitutivo del Porto Franco siano affidati ad un amministratore unico, nella persona del Direttore (*Director*);
- all'art. 20, n. 3, che l'amministratore unico dia conto del proprio operato soltanto all'Autorità di Governo.

Tale normativa internazionale sovraordinata e posta sotto garanzia costituzionale (originaria e del Governo amministratore) esclude perciò anche che il Porto Franco internazionale possa venire sottoposto a competenze pubbliche diverse da quelle del soggetto giuridico che vi è preposto in forma di ente pubblico di natura tecnica e nella persona del suo amministratore unico.

Ne rimangono dunque esclusi sia competenze amministrative di qualsiasi altra amministrazione statale, regionale o locale, sia poteri di vigilanza diversi da quello dell'Autorità di Governo e della magistratura contabile.

Il requisito di legittimità per conformità sostanziale alle norme obbliganti dell'Allegato VIII, stabilite al 1947, si estende inoltre all'applicabilità al porto della normativa comunitaria europea, in quanto successiva. E ciò anche a prescindere dalla legittimità della sua estensione indiretta al territorio ed al porto franco di Trieste attraverso l'amministrazione del Governo italiano.

3.2.2 L'Autorità Portuale di Trieste.

Con legge n. 84/1994 l'amministrazione italiana ha costituito anche un'Autorità Portuale di Trieste, quale ente pubblico dotato di autonomia amministrativa e successore del precedente Ente Autonomo del Porto di Trieste (operante dal 1967 quale successore dell'Azienda autonoma dei Magazzini Generali, a sua volta successore dal 1926 degli originari i.r. Pubblici Magazzini Generali – k.u.k. Öffentliche Lagerhäuser, istituiti dal 1879).

L'Autorità Portuale di Trieste, in persona del suo Presidente, è divenuta così anche titolare dei ruoli e poteri esclusivi di amministratore del Porto Franco internazionale attribuiti al Direttore in forza del regime internazionalmente e costituzionalmente in vigore.

Essa deve perciò esercitare tali ruoli nelle forme del diritto italiano generale, in attesa dei dovuti adeguamenti normativi, ma nel rispetto doveroso della normativa internazionale obbligatoria, confermata dallo stesso art. 6. comma 12 della legge 84/1994 (si veda in proposito anche la delibera n. 275/2002 del Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste – Approvazione delle intese ai sensi dell'Allegato VIII del Trattato di pace di Parigi).

L'applicabilità delle norme di diritto generale italiano all'Autorità Portuale di Trieste ed al Porto Franco internazionale, anche da parte di essa, rimane pertanto anche espressamente condizionata al requisito di conformità quantomeno sostanziale al disposto normativo speciale sovraordinato (internazionale e costituzionale) degli artt. da 1 a 20 dell'Allegato VIII al Trattato del 1947, in quanto e per quanto non ne costituisca violazione dannosa.

3.2.3. Conformità normative in materia di amministrazione del demanio portuale e concessioni.

La legge italiana 84/1994 rispetta nella sostanza il ruolo dell'amministratore unico del Porto Franco internazionale di Trieste per quanto riguarda la gestione dei beni e delle aree pubbliche di demanio marittimo del porto, come inclusi e definiti nella Circostrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste con decreto dd. 6 aprile 1994 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (GU Serie Generale n.116 del 20-5-1994).

Infatti l'art. 6, n 2, della legge assegna e garantisce all'Autorità Portuale di Trieste competenza esclusiva ed assoluta all'amministrazione autonoma dei beni pubblici inclusi nella sua circoscrizione, sotto la vigilanza (art. 12) del Ministero dei Trasporti e della Navigazione sulle sole delibere di bilancio e di determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa, oltre che sotto vigilanza della Corte dei Conti quale magistratura contabile.

In particolare, il Presidente dell'Autorità Portuale «amministra le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il comitato portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del Codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione» (art. 8, n 3, lettera h), e fatto salvo il disposto del comma 12 sul regime speciale del Porto Franco internazionale di Trieste

Il Comitato Portuale, istituito dalla legge italiana 84/1009, art. 9, quale organo amministrativo dell'Autorità Portuale formato dal Presidente e da rappresentanti delle categorie ed istituzioni coinvolte dall'attività del porto (inclusi Comune, Provincia e Regione), non ha in ogni caso sull'amministrazione del demanio marittimo poteri decisionali ma mera funzione consultiva (art. 9, n. 3, lettera f).

Le attività amministrative dei beni del demanio marittimo sulle quali si esercita il potere decisionale diretto ed esclusivo del Presidente dell'Autorità Portuale includono perciò l'intera materia delle concessioni, ex artt. da 36 a 49 del Codice della

navigazione, nelle ivi previste forme della gara ufficiosa connessa alla trattativa privata, della gara pubblica e della licitazione privata.

Nel caso dell'Autorità Portuale di Trieste i poteri amministrativi in capo al Presidente sono inoltre confermati e da intendersi estesi, anche sotto il profilo dell'esclusività assoluta, per conformità a quelli assegnati al Direttore dal disposto dell'art. 18, n. 1, dell'Allegato VIII al Trattato di Parigi.

3.2.4. Difformità normative e piano regolatore portuale.

Difformità normative sostanziali e formali fra il regime generale italiano dei porti ed il regime speciale sovraordinato del Porto Franco internazionale di Trieste si possono invece configurare:

a) nell'attribuzione della proprietà dei beni demaniali e patrimoniali del porto, in quanto dev'essere garantito che essi ne costituiscano demanio e patrimonio autonomi del Porto Franco internazionale, e non possano perciò venire attribuiti, nemmeno parzialmente od in condivisione, a soggetti diversi, né direttamente allo Stato.

b) nell'esercizio di alcune potestà deliberative che la legge italiana generale 84/1994 attribuisce ad organi di gestione a supporto della Presidenza, come il Comitato Portuale, ma configgono con le norme obbliganti dell'Allegato VIII sui poteri esclusivi del Direttore;

c) ove si applichi al Porto Franco la norma della legge 84/1994 che all'Art. 5, istituisce (comma 1) il piano regolatore portuale prevedendolo «adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati» (comma 3), poi sottoposto a Valutazione d'impatto ambientale ed infine «approvato dalla regione» (comma 4), anche se solo sotto tale ultimo aspetto.

d) ove si vogliano forzare le interpretazioni del comma 3 dell'art. 5 per estendere l'asserita competenza regionale anche a materie diverse da quella ambientale, e del comma 2, prescrivente conformità del piano regolatore portuale «agli strumenti urbanistici vigenti», per affermare una inesistente competenza urbanistica diretta ed impositiva delle amministrazioni comunali, provinciale e regionale sull'amministrazione autonoma del Porto Franco.

e) qualora l'amministrazione italiana sottoponesse l'amministrazione autonoma del Porto Franco internazionale di Trieste ad esautorazione o sottomissione, anche parziale, attraverso forme di commissariamento ordinario, straordinario, speciale, od altre, ed attribuisse al soggetto sovrapposto poteri, o gli consentisse di compiere atti, che costituiscano violazione degli obblighi internazionali e costituzionali specifici.

f) in ogni caso, da qualsiasi forma di condivisione o sostituzione di poteri che leda le prerogative sovraordinate di autonomia amministrativa assoluta del Porto Franco internazionale di Trieste.

3.2.5. La ratio delle norme internazionali specifiche.

Ne dà piena conferma la ratio stessa delle norme internazionali stabilite per il Porto Franco internazionale di Trieste dal Trattato di pace attraverso l'Allegato VIII, e pre-approvate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, quale obbligazione amministrativa anche del regime di governo provvisorio di cui all'Allegato VII.

I privilegi normativi e le strutture del Porto Franco di Trieste sono infatti posti al servizio del commercio internazionale per l'uso libero ed eguale delle navi e delle merci di tutti i Paesi. E questo significa che costituiscono un eguale "patrimonio funzionale" condiviso, permanente e direttamente fruibile di diritti economici, logistici e territoriali della Comunità internazionale e di ogni singolo soggetto utente, diretto ed indiretto, anche potenziale.

La condizione necessaria essenziale di garanzia dell'esercizio libero e paritario di tali diritti per tutti gli utenti attuali e potenziali è quindi impedire a priori che l'amministrazione del Porto Franco internazionale possa venire aggredita e controllata da interessi particolari di singoli Stati, o di loro organi regionali e locali, o di parti politiche ed economiche anche attraverso di essi.

Tale garanzia è infatti espressamente formulata ed articolata dalle norme del Trattato del 1947 e del suo Allegato VIII, ed in particolare dei suoi articoli da 1 a 20, che a questo scopo affidano l'intera amministrazione del Porto Franco internazionale di Trieste ad un apposito ente tecnico plenipotenziario, sottratto a poteri e condizionamenti estranei e potenzialmente dannosi di natura amministrativa e politica locali, regionali e statuali.

Tant'è vero che le ulteriori norme di regime definitivo dell'Allegato VIII, articoli da 21 a 26, prevedono e regolamentano il controllo della gestione del Porto franco attraverso un'apposita Commissione internazionale formata dai principali Paesi utenti.

La normativa internazionale specifica tutela anche l'evidente interesse legittimo della comunità locale triestina al pieno funzionamento del Porto franco internazionale sia per gli investimenti ed impieghi di lavoro diretti (anche con preferenza d'assunzione) sia per il lavoro e benessere generale da esso indotti.

Le violazioni qui denunciate costituiscono, infine, prova concreta della necessità dell'istituzione e conservazione rigorosa dell'autonomia amministrativa del Porto Franco internazionale di Trieste così come stabilita dagli strumenti internazionali specifici e soggetti anche a tutela costituzionale italiana.

Si tratta infatti di violazioni compiute principalmente da amministratori locali (comunali, provinciali, regionali) allo scopo dichiarato di condizionare ed espropriare l'amministrazione autonoma del Porto Franco internazionale di Trieste, a beneficio di interessi particolari ed estranei, che si palesano in tal modo contrari alla legalità ed ai diritti della comunità internazionale quanto di quella locale.

113.3. Incompetenza amministrativa specifica assoluta delle amministrazioni comunali, provinciale e regionale.

Come e per quanto sopra precisato, la legge esclude totalmente dall'amministrazione dei beni del Porto Franco internazionale, e dello stesso demanio marittimo della circoscrizione portuale di Trieste, le amministrazioni comunali provinciale e regionale che operano attualmente sul resto del territorio, ancorché dispongano ciascuna di un rappresentante di minoranza nel Comitato Portuale, le cui potestà rimangono comunque limitate a priori dall'art. 6, comma 12 della stessa legge n. 84/1994.

Per tali motivi, anche prescindere dalle ipotesi d'abuso d'ufficio, ogni atto dispositivo di dette amministrazioni locali sulle aree e sui beni del Porto Franco internazionale, anche in materia di destinazioni urbanistiche, rimane in realtà privo in sé di effetti giuridici diretti legittimi, e può avere soltanto efficacia subordinata alla volontà, ovvero al libero assenso, come tale revocabile ad nutum, della Presidenza dell'Autorità Portuale che del Porto Franco è per legge amministratrice unica.

4. Aggressione e violazione illecite continuate di competenze dell'Autorità Portuale da parte di amministratori locali ed altri.

Le attività qui oggetto di denuncia risultano organizzate e svolte in forma associativa continuata dal sopra detto "gruppo agente" locale, che ha caratteristiche di trasversalità politico-istituzionale e composizione variabile nel tempo in funzione del succedersi di titolari diversi delle funzioni pubbliche coinvolte.

Il gruppo mostra tuttavia di mantenere caratteristiche stabili principali, oltre che di trasversalità operativa, d'identità di scopo, di compattezza sostanziale, d'influenza abnorme su istituzioni e media locali, e di abuso ai propri fini di ruoli, strutture e risorse della pubblica amministrazione.

La trasversalità operativa del gruppo agente si estende al concorso attivo od omissivo di una pluralità di soggetti istituzionali, politici, sindacali, e di operatori dell'informazione, e la sua azione si avvale impunemente di pubblici abusi delle vesti e prerogative di sindaco, presidente provinciale, presidente regionale, nonché di assessore e di consigliere di quelle amministrazioni.

Gli abusi di quegli amministratori locali includono attività concorsuali intense e continuative di aggressione, con atti decisori e dichiarazioni ufficiali, delle prerogative di amministrazione autonoma del Porto Franco internazionale di Trieste allo scopo di prevaricarne i poteri e di occuparne stabilmente la presidenza con soggetti acquiescenti.

E ciò in particolare con l'intento dichiarato di imporre l'urbanizzazione e la sdemanializzazione illecite del Porto Franco Nord di Trieste, detto anche Punto Franco Vecchio, per consentirvi operazioni speculative edilizie ed immobiliari del valore asserito di oltre un miliardo di euro.

A tale scopo il gruppo agente ha favorito da oltre vent'anni anni, con comportamenti attivi ed omissivi, l'abbandono graduale dell'area del Porto Franco Nord al degrado interrompendone le manutenzioni e scoraggiandovi la permanenza ed i nuovi insediamenti di legittime attività portuali e produttive di porto franco.

Sull'operazione vi sono anche i già ricordati interrogativi antimafia (v. sotto ad 5), ed il gruppo agente include ambienti già oggetto di indagini penali su appalti pubblici ed operazioni edilizie rilevanti.

Le violazioni commesse nelle funzioni di pubblici amministratori comunali, provinciali e regionali risultano sinora compiute principalmente:

a) invadendo senza titolo le competenze dell'Autorità Portuale con provvedimenti urbanistici asseritamente obbliganti, avallati anche da interventi istituzionali (prefettizi e giudiziari) anomali ed accompagnati da pretese pubbliche di condizionare le concessioni portuali al gradimento delle amministrazioni comunale, provinciale e regionale;

b) tentando di esautorare l'Autorità Portuale anche sottoponendola illecitamente ai poteri di un Commissario straordinario in persona della Presidente della Regione, come risulta dall'esame dei testi preparatori, perciò corretti dal legislatore nella versione definitiva, dell'art. 4 comma 12 del D.L. 145/2013, convertito dalla legge n. 9/2014.

c) aggredendo violentemente, nella veste ufficiale di amministratori comunali, provinciali e regionali, l'attuale presidente dell'Autorità Portuale e membri leali del Comitato portuale con accuse false, inviti perentori a sottomettersi alle volontà delle amministrazioni comunale, provinciale e regionale, pretese di dimissioni e minacce di destituzione o commissariamento;

d) facendo credere, falsamente, che le amministrazioni comunale, provinciale e regionale abbiano diritto ad interferire con l'amministrazione del Porto franco internazionale in quanto "rappresentanti del territorio", e che i loro attuali amministratori rappresentino la maggioranza della popolazione (mentre risultano eletti soltanto da circa 1/6 degli aventi diritto al voto integrati con l'apporto illegittimo di votanti esteri);

e) alimentando con tali pubbliche pretese e disinformazioni, ed in particolare attraverso i quotidiani monopolisti locali di lingua italiana e slovena, campagne di stampa ingannevoli e violente sino alla diffamazione, per lasciar credere legittime le attività illecite del gruppo agente ed illegittime le difese doverose dell'Autorità Portuale.

f) simulando che il regime di porto franco internazionale sia inutile o dannoso ed esigendone la soppressione nel Porto Franco Nord, perciò surrettiziamente indicato quale "porto vecchio" ed "antico scalo" facendolo credere abbandonato interamente (mentre è ancora in parte operativo) e per inagibilità tecnica, invece che a causa di operazioni politico-speculative;

g) sollevando ed inscenando con tali azioni un conflitto amministrativo e normativo apparente sul Porto Franco nord che scoraggi direttamente ed indirettamente gli investitori e le imprese locali, italiani ed esteri interessati ad insediarsi per attività legittime su concessione dell'Autorità Portuale;

h) turbando la concessione per attività legittime delle aree del Porto Franco nord da parte dell'Autorità Portuale, che ha carattere di gara pubblica, col porvi ostacolo generale sollevando ed alimentando detta conflittualità istituzionale surrettizia, e mirato attraverso azioni di turbativa dirette contro singoli concorrenti legittimi;

Il gruppo agente aggredisce parallelamente, e con violenza politico-istituzionale e mediatica significativamente crescente sino all'illecito, anche le organizzazioni di cittadini che chiedono con forza lo sviluppo del Porto Franco nel pieno rispetto del diritto internazionale, come in particolare il Movimento Trieste Libera – MTL.

5. Interrogativi antimafia.

I tentativi di urbanizzazione speculativa dell'area sollevano, su basi documentali riguardanti promotori e procedure, rilevanti interrogativi antimafia irrisolti, dei quali i pubblici amministratori, i parlamentari ed i partiti coinvolti rifiutano, benché pubblicamente sollecitati, qualsiasi spiegazione o smentita. Tali interrogativi sono riassunti qui sotto ad 8.4.

6. Danni economici ed erariali.

L'abbandono graduale deliberato del Porto Franco Nord al degrado ha causato danni economici ed erariali ingentissimi e tuttora in atto, con responsabilità a peso degli amministratori pubblici che hanno comunque concorso a causarlo.

Concretano danno economico, lavorativo, e di conseguenza sociale e fiscale, gravissimo anche le attività di dissuasione diretta od indiretta nei confronti di investitori ed imprese interessati ad insediarsi nelle aree estensione attuale o potenziale del regime di Porto Franco.

Costituiscono infine danno erariale tutti gli utilizzi comunque onerosi di risorse delle amministrazioni comunale, provinciale e regionale per rivendicare od invadere senza titolo competenze esclusive dell'Autorità Portuale,

7. Denunce pregresse: richiamo integrale.

Dei fatti relativi pregressi sono state già effettuate ricostruzioni puntuali documentate, pubblicate a stampa ed in rete quali inchieste giornalistiche e formalizzate in denunce penali alle sedi giudiziarie pertinenti, nelle ipotesi principali di truffa pluriaggravata allo Stato ed a terzi in violazione di vincoli di diritto internazionale e della legge n. 17/1982,

Si richiamano pertanto qui tutte tali inchieste e denunce integralmente, ma con

riserva di apportarvi aggiornamenti, integrazioni e correzioni.

8. Sintesi cronologica 1997-2014 delle violazioni del regime di porto franco e delle turbative delle gare di concessione.

Dalle informazioni e dai documenti in nostro possesso l'operazione del gruppo agente per l'urbanizzazione speculativa illecita del Porto Franco Nord risulta predisposta da oltre vent'anni disponendovi l'interruzione delle manutenzioni, favorendo l'abbandono graduale degli spazi, ostacolandone la rioccupazione con imprese ed attività operative, incluse quelle di centro finanziario offshore ed interrompendone il collegamento ferroviario con inattivazione dello scalo merci dedicato (i cui grandi silos subirono anche un devastante incendio doloso).

Allo stesso gruppo agente locale è inoltre attribuibile il blocco dal 1997 del sopra detto decreto ministeriale di piena attuazione del Porto Franco di Trieste, la cui stesura era stata promossa dall'allora Segretario generale dell'Autorità Portuale, e già Direttore generale dell'Ente Porto con ampie competenze specifiche, Marina Monassi,

Il gruppo agente risulta avere avviato concretamente l'opposta azione di urbanizzazione illegittima del Porto Franco nord dal 1999, in coincidenza con la nomina a Presidente dell'Autorità Portuale dell'avv. Maurizio Maresca, docente di diritto internazionale dichiaratosi ignaro di gestioni portuali, che concluse il mandato nel 2003.

Nell'analisi della fase della vicenda del Porto Franco nord relativa alla gestione Maresca emergono anche nominativi connessi ai successivamente pluriindagati ambienti nazionali facenti capo ad Angelo Balducci, Luigi Bisignani ed altri.

All'epoca (1999- 2003) l'area del Porto Franco nord era ancora in buona parte occupata da operatori portuali per attività legittime e produttive di Porto Franco, mentre i piani regolatore portuale (1957) e programmatico (1984) vi prevedevano stanziamenti per la riattivazione totale, con nuovi collegamenti autostradali e ferroviari ed una piattaforma logistica, confermati ancora nel 2001-2003 da appositi accordi Stato-Regione, secondo esigenze e richieste degli operatori portuali.

L'avv. Maresca risulta avere invece avviato e sviluppato l'operazione di urbanizzazione illegittima d'intesa con politici, amministratori locali ed altri, senza intaccare direttamente il regime di porto franco ma introducendo modifiche graduali della pianificazione e destinazione delle aree per poterle concedere ad attività non portuali, definite a questo scopo "*usi di portualità allargata*", che come tali avrebbero tuttavia dovuto essere integrative, e non sostitutive, di usi portuali prevalenti.

Tale qualificazione di "portualità allargata" risulterà poi applicata nel concreto ad attività non integrative ma sostitutive dell'attività portuale legittima, mentre i tentativi di eliminazione illecita del regime di porto franco dall'area verranno affidati ad azioni organizzate di forte pressione politico-istituzionale esterna all'Autorità Portuale.

L'operazione di urbanizzazione illegittima risulta abnormemente appoggiata da allora, senza soluzione di continuità e con aggressività crescenti, dall'amministrazione

comunale uscente del sindaco di centrosinistra Riccardo Illy (1993-2001), dal suo successore di centrodestra Roberto Dipiazza (2001-2011, quando la sua compagna risulterà progettista di quasi tutte le opere attinenti) e dall'attuale sindaco di centrosinistra (dal 2011) Roberto Cosolini, ex assessore regionale della giunta Illy.

Le procedure di variazione graduale della destinazione delle aree vennero avviate contestualmente all'utilizzo, da parte del presidente Maresca, di ingenti somme destinate alle infrastrutture portuali per effettuare invece il restauro del Magazzino 26, poi appaltato ai costruttori Maltauro e Rizzani de Eccher ed utilizzato per promuovere l'urbanizzazione illegittima del Porto Franco Nord.

Questa prima fase portò ad una deliberazione (n. 23/2002) del Comitato Portuale che approvò le variazioni autorizzando il presidente Maresca pure ad apportarvi le modifiche e integrazioni necessarie, ed a stipulare le nuove intese e concessioni, prevedendo anche la forzatura dall'esterno del regime di punto franco con una candidatura surrettizia all'Expo internazionale 2008.

Quest'ultimo espediente consisteva infatti nel presentare al BIE di Parigi la candidatura di Trieste offrendo per l'Expo l'area in realtà indisponibile del Porto Franco Nord, allo scopo di forzare localmente una rimozione illegittima del vincolo internazionale di porto franco prima della decisione finale del BIE, fissata per il dicembre 2004.

In quest'operazione il gruppo agente, con alla testa il sindaco Dipiazza, coinvolse perciò le istituzioni locali e la popolazione attraverso campagne di stampa e propaganda esaltate sino al tifo da stadio, e sperperando somme ingenti di denaro pubblico in consulenze, viaggi e quant'altro.

8.1. Prima gara di concessione illegittima e suo annullamento

Nell'ottobre 2003 il presidente Maresca, ormai in scadenza di mandato, aprì una gara di affidamento in concessione di tutte le aree del Porto Franco Nord, incluse quelle già in concessione ad operatori portuali, ed in previsione dell'Expo.

Gli operatori portuali presentarono perciò opposizione, come anche l'Ufficio del Genio Civile per le opere marittime, l'Agenzia delle Dogane, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, l'Intendenza di Finanza, il Collegio dei Revisori dei conti e dirigenti interni della stessa Autorità Portuale, e l'organizzazione promotrice della candidatura all'Expo si dichiarò estranea alla vicenda.

I 47 progetti dei concorrenti risultavano prevedere sui 2/3 dell'area complessiva strutture ricreative e ricettive con alberghi e piscine, stabilimenti balneari, ristoranti, birrerie, locande, enoteche, centro congressi, centri musicali ed artistici, attività didattiche e formative, musei, mostre, centro commerciale per lo shopping, più residenze private, studi professionali e persino un campo da golf a nove buche.

I candidati prescelti furono 15 (13 privati e 2 pubblici), con canoni di favore assegnati giustificando le loro attività come supporto ad un futuro terminal passeggeri. Le aree vennero loro inoltre assegnate in anomala occupazione anticipata sul perfezionamento

delle concessioni, disponendo anche revoca o non rinnovo delle concessioni portuali precedenti cui le nuove si sovrapponevano.

Contro questo colpo di mano illegittimo per imporre il fatto compiuto ricorsero al TAR tre gruppi di operatori portuali, mentre al Maresca subentrava un Commissario (Mucci) che prorogò le precedenti concessioni portuali legittime, ma siglò egualmente un accordo predisposto dal Maresca con il sindaco Roberto Dipiazza per favorire l'urbanizzazione dell'area.

Nel 2004 il TAR dichiarò nulle ed illegittime le concessioni Maresca (sentenze nn. 285, 533 e 534/2004) ed il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti nominò presidente dell'Autorità Portuale Marina Monassi. L'urbanizzazione illecita del Porto Franco Nord venne interrotta a favore del lavoro portuale legittimo, e nell'area poterono continuare a lavorare attivamente numerosi operatori portuali con traffici anche cospicui, come quelli dell'Adria Terminal.

Nel dicembre dello stesso 2004 il BIE di Parigi bocciò, come ovvio, la candidatura di Trieste all'Expo 2008, assegnandola a Saragozza. Gli ingenti danni erariali della candidatura surrettizia di Trieste vennero perseguiti solo per somme e responsabili marginali. Anni dopo il sindaco Dipiazza ammetterà pubblicamente che la candidatura era in realtà insostenibile.

8.2. Continuazione e nuove strategie

Il gruppo agente continuò a sostenere trasversalmente l'urbanizzazione del Porto Franco nord con pressioni crescenti, e nel 2005 il sindaco Dipiazza fece approvare al Comune una variante urbanistica per rilanciare l'operazione, mentre il centrosinistra premeva per insediare come successore di Monassi il proprio ex candidato sindaco Claudio Boniciolli.

Nel dicembre 2006 Boniciolli, nominato presidente dell'Autorità Portuale, riavviò l'urbanizzazione dell'area in sinergia col sindaco Dipiazza e d'intesa fra centrosinistra e centrodestra politico, ma con una nuova strategia, a tre livelli e più difficile da contrastare.

La strategia nuova risulterà consistere:

- a) nel sottrarre di fatto al Porto Franco l'intera area disponibile (435.754 mq, di moli, banchine, magazzini, ferrovia, etc., estensibile dopo scadenza della concessione Adria Terminal) col darla in concessione unica per 70 (settanta) anni ad un unico "soggetto forte" che ne gestisse esso interamente l'urbanizzazione anche attraverso subconcessioni;
- b) nel preconstituire una variante del piano regolatore su misura per questo genere di concessionario, preindividuabile di fatto nell'associazione di imprese Maltauro – Rizzani de Eccher già introdotta dal Maresca col "restauro" del Magazzino 26, e fortemente appoggiata da politici e stampa locali;

c) nell'affidare lo “sfondamento” del vincolo internazionale di porto franco ad una nuova operazione propagandistica ingannevole di asserita “apertura” e “restituzione alla città” dell'area, che in realtà non ne aveva mai fatto parte.

8.3. Seconda gara di concessione illegittima e turbative.

Nel 2008 Boniciolli aprì la gara di concessione su questa nuova strategia di urbanizzazione illegittima. Ma oltre al gruppo di società guidato da Maltauro e Rizzani de Eccher vi si presentarono altri concorrenti di varia caratura, fra i quali la SAVE di Venezia, ed un concorrente che possedeva requisiti preferenziali legittimi perché chiedeva di ripristinare e svolgere in tutta l'area le attività di porto franco.

Si trattava infatti di un forte gruppo di operatori portuali con un progetto di riattivazione integrale del Porto Franco Nord per gli usi commerciali, marittimi e produttivi di legge, che i proponenti confermavano essere strategicamente indispensabile per aumentare le superfici operative del porto di Trieste impedendone l'asfissia da attesa di opere future incerte ed a lungo termine.

Questo progetto degli operatori portuali, oltre ad essere il solo perfettamente legittimo, offriva rilevanti previsioni di traffico ed occupazione ed aveva perciò esso solo tutti i requisiti di preferenza decisivi di legge, anche ai sensi dell'art. 37 del Codice della Navigazione.

Il gruppo agente ha perciò organizzato e sviluppato contro questo concorrente legittimo pesanti attività di turbativa della gara su tre linee convergenti, che sono consistite precisamente:

a) in vantaggi e preferenze di fatto, politico-istituzionali, d'ambiente e d'immagine assegnati al gruppo di società concorrente costituito principalmente dai costruttori Maltauro e Rizzani de Eccher, e notoriamente appoggiato anche da un “cartello” di costruttori e progettisti locali;

b) nell'intervento pubblico personale clamoroso e diretto dell'allora sindaco di Trieste, Roberto Di Piazza, che in tale sua veste minacciò sulla stampa locale (5.10.2008) che se la gara di concessione fosse stata vinta dal progetto legittimo degli operatori portuali (annullando quello di urbanizzazione speculativa) egli avrebbe utilizzato i suoi poteri pubblici e la sua carica per impedire il traffico commerciale del Porto Franco Nord e per creare una crisi politico-istituzionale.

c) nell'inerzia ambientale complice (art. 40 c.p.) ed abnorme dei titolari istituzionali del dovere di impedire e punire simili azioni di turbativa, benché pubbliche e continuative (lo stesso Dipiazza ha continuato ad utilizzare la veste ed il ruolo ufficiali di sindaco per sostenere l'urbanizzazione illegittima del Porto Franco Nord sino alla fine del mandato, nel 2011, quando gli subentrò anche in questo l'attuale sindaco Roberto Cosolini).

8.4. Seconda concessione anomala ed interrogativi antimafia.

La concessione poté venire così assegnata dall'allora Presidente dell'Autorità Portuale

Boniciolli, previo parere favorevole del Comitato Portuale, non ai legittimi operatori portuali richiedenti, ma alla "Portocittà s.r.l." appositamente costituita da Maltauro e Rizzani de Eccher con SINLOC e Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo.

La scelta venne giustificata con il fatto che si trattava del progetto più aderente alla variante di Piano Regolatore del Porto. Ma questa era stata palesemente precostituita per garantire l'urbanizzazione illegittima voluta dal gruppo agente ed escludere la riattivazione portuale legittima di porto franco chiesta dagli operatori portuali.

L'atto di concessione, sottoscritto il 25.11.2010, contiene inoltre anomalie gravi e non immediatamente evidenti: omette di menzionare nel testo lo status giuridico di porto franco dell'area, ed è stato stipulato senza acquisire le informazioni antimafia obbligatorie che avrebbero dovuto essere fornite dall'allora Prefetto.

Ambedue le omissioni non appaiono casuali. La prima infatti è risultata preconstituire surrettiziamente il motivo della rinuncia di cui sotto ad 8.6.

La seconda ha posto invece il primo degli interrogativi antimafia sopra detti sull'intero tentativo di forzare l'urbanizzazione illecita dell'area, che sono quattro, e precisamente:

a) per quale motivo alla firma della concessione l'allora Prefetto non aveva ancora fornito le informazioni antimafia obbligatorie sulle società contraenti, dato che l'esito ufficiale della gara di concessione a favore di quel gruppo di società risaliva al 16.6.2009, cioè a 18 mesi prima, e che almeno due di esse risultavano, persino da informazioni stampa disponibili in rete, coinvolte in vicende di mafia che esigevano perciò menzione se non accertamenti?

b) come mai i protagonisti della concessione, gli amministratori locali e lo stesso Prefetto concorsero, pure partecipandovi personalmente e con dichiarazioni ufficiali, ad affidare lo "sfondamento" pubblico ed illecito della cinta doganale di porto franco a Vittorio Sgarbi, che all'epoca era sindaco di un Comune indagato e poi sciolto per mafia, e per una mostra attribuita falsamente alla Biennale di Venezia?

c) perché uno dei sostenitori più aggressivi dell'urbanizzazione illecita del Porto Franco Nord, il deputato del PD Ettore Rosato, non dà smentita né spiegazione pubblica sul verbale reperibile in rete, vero o falso, della Guardia di Finanza che lo indica su intercettazioni come contatto politico di un potente gruppo edilizio-finanziario indagato per coinvolgimenti di 'ndrangheta?

d) perché sia i soggetti coinvolti dalle tre domande pubbliche precedenti, sia le loro gerarchie partitiche ed istituzionali di riferimento, benché interpellati mantengono tuttora un silenzio stampa e politico totale su questi interrogativi doverosi e di rilevante interesse sia pubblico, sia per la loro stessa immagine?

Anche per questi motivi le nostre analisi ed i documenti in nostro possesso sui fatti sin qui riassunti sono stati già quasi interamente pubblicati e trasmessi sotto forma di denunce alle sedi giudiziarie pertinenti.

8.5. Inizio delle aggressioni contro l'Autorità Portuale, responsabili principali.

L'aggressività del gruppo agente si è rivolta contro l'Autorità Portuale dal 2011, quando vi è subentrata al Boniciolli quale nuova presidente Marina Monassi, che ha avviato con risultati positivi graduali un rilancio generale del Porto Franco internazionale, cioè di tutti i Punti Franchi esistenti e della possibilità di estenderlo ad altre aree, prevedendo perciò anche quella di riattivazione produttiva del Porto Franco Nord.

Il gruppo agente ha reagito perciò, come qui di seguito precisato, con censure stampa ed ostilità abnormi sia contro lo sviluppo generale del Porto Franco, sia contro ogni prospettiva ed azione di ripristino del Porto Franco nord, e su questo con nuove turbative delle gare di concessione.

I soggetti principali che hanno manifestato sino ad oggi (5.3.2014) ruoli-guida pubblici nelle operazioni trasversali organizzate per tentar di forzare l'urbanizzazione speculativa illecita del Porto Franco Nord sono, come dalle inchieste da noi pubblicate e dalle denunce prodotte:

a) nella veste di pubblici amministratori, i sindaci di Trieste **Roberto Dipiazza** (ora consigliere regionale) e **Roberto Cosolini**, ai quali si è aggiunta dall'aprile 2013 la neoeletta presidente regionale **Debora Serracchiani**, mentre appaiono subordinati i ruoli dell'attuale presidente della Provincia e di assessori e consiglieri delle tre amministrazioni;

b) quali parlamentari: il deputato, ex sottosegretario agli Interni e membro del Copasir **Ettore Rosato**; l'ex deputato, ex segretario della Commissione Difesa ed ex sottosegretario all'Ambiente **Roberto Menia**; l'ex deputato, ex senatore, ex sottosegretario agli Esteri ed ex presidente regionale **Roberto Antonione**, ai quali si è aggiunto dal febbraio 2013 il neoletto senatore **Francesco Russo**;

c) quali presidenti dell'Autorità Portuale: **Maurizio Maresca** (1999-2003) e **Claudio Boniciolli** (2006-2011).

Il mezzo di diffusione principale e più aggressivo della campagne di propaganda, disinformazione, diffamazione e censura in appoggio all'urbanizzazione speculativa illecita del Porto Franco Nord, e contro la presidente dell'Autorità Portuale, è stato sinora il quotidiano monopolista locale di lingua italiana **Il Piccolo**, mentre appare ad esso subordinato il ruolo del quotidiano monopolista locale di lingua slovena **Primorski dnevnik**.

Tra gli episodi di censura più clamorosi vi è il silenzio stampa de **Il Piccolo** sul convegno mondiale dei porti e delle zone franchi organizzato nel luglio 2102 a Trieste dalla WFZC-World Free Zone Convention e dall'Autorità Portuale, che per spezzare la censura politica del quotidiano dovettero utilizzare pagine a pagamento.

Tra le iniziative diffamatorie più gravi e pericolose del quotidiano nei confronti della presidente dell'Autorità portuale vi sono false attribuzioni ripetute di abusi ed eccessi di stipendio per screditarla ed aizzarle contro l'opinione pubblica esacerbata dalla crisi

economica.

8.6. Rinuncia ingannevole alla concessione del 2010.

Nel febbraio 2013 il concessionario Portocittà (s.r.l. nel frattempo convertita in s.p.a.) non essendo riuscite le operazioni surrettizie per la rimozione dello status internazionale dell'area e trovandosi nella sopravvenuta impossibilità o non convenienza finanziaria di avvalersi della concessione, l'ha impugnata per nullità davanti al TAR Friuli Venezia Giulia citando in giudizio l'Autorità Portuale nella tesi principale che essa gli avesse celato alla stipula del contratto l'esistenza del vincolo impeditivo internazionale immutabile di Porto Franco sull'area, del quale il concessionario avrebbe perciò potuto constatare l'esistenza solo in seguito, a lavori e spese iniziati.

La tesi appariva confermata dall'omessa menzione del vincolo nell'atto di concessione concordato e stipulato fra il concessionario e l'allora Presidente dell'Autorità Portuale, Bonicioli.

Ma era ed è palesemente falsa, e non solo perché smentita dall'evidenza fisica insuperabile della cinta doganale dell'area, e dal fatto che il concessionario stesso ne aveva organizzato lo "sfondamento" pubblico dopo la concessione, ma anche sul piano documentale. Prima della gara di concessione infatti il Servizio Demanio dell'Autorità Portuale aveva provveduto a far sottoscrivere una presa d'atto del regime di Porto Franco a tutti gli interessati, incluso il rappresentante del gruppo "Portocittà".

Dev'essere perciò valutata anche l'ipotesi che l'omessa menzione del vincolo nell'atto concessorio possa essere stata concordata tra le parti (Portocittà e l'allora Presidente dell'Autorità Portuale, Bonicioli, o chi per essi) quale garanzia surrettizia di futuro svincolo indenne del concessionario, che l'ha poi effettivamente azionata a proprio vantaggio ed in danno all'Autorità Portuale.

Sotto il profilo processuale, inoltre, il ricorso di Portocittà al TAR non risultava soltanto infondato e temerario per tali motivi, ma anche improcedibile perché presentato dopo decaduti i termini di legge.

L'art. 31, comma 4 del Codice del processo amministrativo pone infatti termine di decadenza di 180 giorni per la domanda di accertamento delle nullità previste dalla legge, e la decadenza è opponibile sia da parte resistente che d'ufficio.

Il contratto di concessione a Portocittà s.r.l. venne stipulato il 25.11.2010, ed il concessionario aveva presentato ricorso al TAR il 28.2.2013 per accertamento di nullità prevista dalla legge (artt. 1348 e 1418 c.c.) ma determinata da vincoli giuridici impeditivi preesistenti alla stipula del contratto. La domanda risultava dunque ipso facto non tardiva, ma decaduta da un anno e mezzo, come eccepiuto per l'Autorità Portuale dall'Avvocatura dello Stato, ed il collegio avrebbe dovuto dichiararla inammissibile chiudendo il procedimento senza entrare nel merito.

L'azione di nullità del concessionario equivaleva perciò ad un recesso unilaterale ingannevole, con profili di responsabilità penale e da attuarsi comunque a sue spese, più

le sanzioni contrattuali previste e con restituzione gratuita immediata delle aree alla libera disponibilità dell'Autorità Portuale.

Lo stesso concessionario, inoltre, contemporaneamente e contraddittoriamente all'atto di recesso unilaterale dalla concessione manifestato con l'azione di nullità avanti al TAR, ha preteso di azionare egualmente la concessione esigendo, sotto minaccia di una forte penale, che l'Autorità Portuale gli consegnasse libere tutte le aree previste sgomberandone tutti i concessionari precedenti, i quali ne hanno così subito anch'essi grave danno.

Quest'agire contraddittorio lascia perciò anche ipotizzare che con l'azione di nullità il concessionario contasse in realtà sullo scatenamento di una campagna politico-istituzionale e di stampa che drammatizzasse l'impugnazione al TAR utilizzandola come nuova leva per forzare la rimozione illecita del vincolo di porto franco dall'area, e per giunta la sua sdemanializzazione, così conservandogli la concessione su un'area trasformata in urbana e privatizzata, a tutto vantaggio proprio e del gruppo agente.

L'ipotesi si fonda sul fatto concreto che questa è stata esattamente l'operazione scatenata immediatamente dal gruppo agente su dichiarazioni in tal senso degli stessi amministratori pubblici comunali, provinciali e regionali coinvolti nella vicenda in esame, e di altri. Con la partecipazione dello stesso concessionario, che per dichiarazioni stampa del suo rappresentante, Enrico Maltauro, si è spinto ad appoggiare le loro pretese di sostituzione della Presidente dell'Autorità Portuale con persona arrendevole.

8.7. Comportamenti e sentenza anomali del TAR FVG

Il tentativo di intimidazione e scardinamento del regime di porto franco e demaniale dell'area non riuscì, ma gli interessi del gruppo agente e quelli del concessionario sono infine risultati sostanzialmente protetti da comportamenti e sentenza invero anomali del TAR Friuli Venezia Giulia, già segnalati perciò anche separatamente alla Procura di competenza ex art. 11 c.p.p.

Il TAR FVG ha ritenuto infatti di respingere con motivazioni infondate e contraddittorie l'inammissibilità del ricorso per decadenza dei termini, e di procedere ad una trattazione abnorme anche nel merito, consolidata nella sentenza n. 400/2013.

La sentenza infatti dichiara soccombenza del concessionario non per infondatezza e temerarietà palesi della pretesa di avere ignorato l'esistenza del vincolo di Porto Franco, ma affermando, contrariamente al vero, che il vincolo non sarebbe impeditivo dell'esercizio di quella concessione perché liberamente rimovibile dal prefetto-commissario regionale del Governo su richiesta dell'Autorità Portuale, e spostabile addirittura ad aree situate al di fuori del territorio di Trieste.

Appare dunque evidente che tali scelte e conclusioni abnormi del TAR FVG hanno di fatto favorito gli interessi del concessionario e del gruppo agente, sfavorendo invece l'Autorità Portuale e causando più profili di danno erariale.

La soccombenza formale così motivata del concessionario gli ha infatti conservato il titolo di concessione altrimenti rinunciato, ha impedito all'Autorità Portuale, quale ente pubblico formalmente vincitore, di impugnare il provvedimento, e l'ha costretta ad un compromesso oneroso col concessionario per poter recuperare le aree che esso avrebbe invece dovuto rilasciare pagandole pure i danni, e pagando i danni anche alle imprese sloggiate senza titolo.

Nello stesso tempo la sentenza affermando surrettiziamente la libera trasferibilità del regime di porto franco ha fornito al gruppo agente una pseudo-legittimazione sia per le pretese di urbanizzazione e sdemanializzazione, in realtà illecite, del Porto Franco nord, sia per altre possibili manipolazioni illecite del regime di Porto Franco in aree diverse.

Il gruppo agente ha infatti scatenato immediatamente una nuova campagna stampa per utilizzare la sentenza quale asserita conferma definitiva delle proprie operazioni, con sorprendenti dichiarazioni elogiative dei contenuti della sentenza rilasciate dagli amministratori comunali, regionali e provinciali immediatamente dopo il deposito in cancelleria (15.7.2013) dell'atto di 110 pagine, che non potevano perciò avere avuto ancora modo di valutare, se non in bozza.

Così come è avvenuto poco tempo dopo per l'afferente e non casualmente affine sentenza dello stesso TAR FVG n. 530/2013, implicante anche lo status del Porto Franco ed anch'essa abnorme sotto questi ed altri profili. Al punto da contenere minacce eversive dell'ordinamento democratico, e da dover essere per questo anch'essa oggetto di denuncia penale alla Procura di competenza ex art. 11 c.p.p., oltre che di ricorso al Consiglio di Stato.

Su queste due sentenze amministrative abnormi e, quindi di ovvia pericolosità, si rinvia per brevità alle analisi e denunce già pubblicate e presentate.

Si osserva tuttavia che, in ogni caso, nessuna delle due sentenze può fare giurisprudenza, poiché nessuna di esse ha annullato l'atto impugnato. La materia può essere quindi liberamente riproposta anche ad altro giudice amministrativo italiano, e con esiti che si possono ora presumere del tutto differenti.

8.8. Turbativa preliminare delle nuove concessioni.

L'Autorità Portuale ha comunque recuperato doverosamente le aree dal concessionario riaprendole a manifestazioni d'interesse da parte di imprese interessate ad usufruire del regime di Porto Franco.

Contro tale attività legittima e doverosa dell'Autorità Portuale il gruppo agente ha scatenato una nuova campagna stampa di opposizione e pressione, animata dagli stessi amministratori comunali, provinciali e regionali con dichiarazioni di contestazione pubblica della legittimità di nuove concessioni portuali produttive ed affermazioni che si debba invece sottrarre l'area al regime di Porto Franco per urbanizzarla e sdemanializzarla in esecuzione delle loro decisioni.

Si tratta dunque ogni evidenza di una nuova utilizzazione, da parte di quei pubblici

ufficiali, delle proprie vesti e funzioni di pubblici amministratori per sollevare un conflitto istituzionale infondato ma clamoroso, così dissuadendo gli operatori portuali, commerciali ed industriali dall'investire nel Porto Franco Nord, ed ostacolando preventivamente le concessioni legittime, che, come come si è ricordato sopra ad 2, d e 3.2.3, hanno in ogni loro forma carattere di gara pubblica.

All'azione di turbativa generale si sono aggiunte anche azioni di turbativa mirata, come nella vicenda di una multinazionale che ha rinunciato una trattativa riservata ed a buon punto con l'Autorità Portuale dopo che il sindaco Cosolini ed il quotidiano Il Piccolo l'hanno pubblicizzata indebitamente col massimo rilievo (caso Philip Morris, da 250 posti di lavoro).

Dopo tale episodio, inoltre, gli stessi amministratori di Comune, Provincia e Regione hanno sollevato sullo stesso quotidiano pubbliche pretese illecite che l'Autorità Portuale comunicasse loro ufficialmente quali “rappresentanti del territorio” gli altri contatti e trattative riservati in corso.

L'Autorità Portuale non ha perciò dato seguito a simili pretese ed ha doverosamente proseguito nella predisposizione di un nuovo bando di gara di concessione delle aree ad uno o più soggetti per attività di porto franco e compatibili, informandone sia il Comitato Portuale che la stampa e l'opinione pubblica (questa dal 3.3.2013).

Il Comitato Portuale ha avuto conferma dell'imminente pubblicazione del bando nella seduta del 12 dicembre 2013, mentre gli amministratori locali ostili hanno colto l'occasione per attaccare pubblicamente le scelte del bando (definendolo “uno spezzatino”) e per “ingiungere” all'Autorità Portuale di togliere immediatamente il regime di porto franco dalle aree per consentirne l'urbanizzazione e sdemanializzazione pretese da Comune, Provincia e Regione.

Dal 31 gennaio 2014 i medesimi amministratori locali hanno sferrato un nuovo, violentissimo attacco surrettizio con atti, dichiarazioni e richieste di dimissioni, destituzione o commissariamento, contro la Presidente dell'Autorità Portuale per avere essa sospeso doverosamente il 30 gennaio la propria sottoscrizione del testo di un Accordo di Programma sulla Ferriera di Servola (da loro elaborato senza comunicarlo) poiché vi aveva riscontrate, come poi codesta stessa Procura, rilevanti illegittimità e carenze da sanare.

Si veda in merito la separata denuncia penale ed erariale dd. 30.1.2014 inviata a codesta Procura ed alla Procura della Corte dei conti, che qui integralmente si richiama chiedendone riunione istruttoria al presente atto per identità di soggetti e connessione significativa di fatti.

8.9. Turbativa della gara pubblica in corso.

In data 12 febbraio 2014 l'Autorità Portuale di Trieste ha pubblicato sul proprio sito internet <http://www.porto.trieste.it/ita/avvisi> il bando previsto e preannunciato, denominato “Procedimento concessorio Punto Franco Vecchio” (indicato in denuncia come Porto Franco Nord) con scadenza al 30 giugno 2014.

Il bando precisa al suo punto 3 a) che l'area è soggetta al regime giuridico di Punto Franco. Le aree ed i beni pubblici oggetto del procedimento sono inclusi nella Circostrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste, quindi per legge sotto amministrazione esclusiva ed assoluta della Presidente dell'Autorità.

Il procedimento concessorio ha carattere di gara pubblica ex artt. 36 e 37 del Codice della Navigazione e l'interesse dei concorrenti si fonda principalmente sul poter usufruire del regime di Porto Franco.

Alla notizia della pubblicazione doverosa del bando gli stessi amministratori pubblici di Comune, Provincia e Regione hanno scatenato in tali loro vesti di pubblici ufficiali una campagna aggressiva immediata, di una violenza demolitoria ed ingannevole senza precedenti.

L'aggressione è stata avviata con il massimo grado di ufficialità e pubblicità personalmente dal sindaco Roberto Cosolini dichiarando di esprimere *«anche il pensiero delle Presidenti della Regione e della Provincia»* Debora Serracchiani e Maria Teresa Bassa Poropat. in conferenza stampa ufficiale tenuta nella sala giunta del Comune con la partecipazione di assessori e consiglieri comunali di maggioranza.

Il messaggio lanciato nella conferenza stampa, come contenuto nel comunicato di lancio ufficiale del Comune (alleg. 1) e nell'articolo di rilancio del quotidiano Il Piccolo (alleg. 2) risulta modellato su schemi comunicativi noti ed esemplari dell'azione aggressiva continuata di falso e di turbativa delle gare di concessione condotta dolosamente da membri del gruppo agente utilizzando ruoli di pubblico amministratore

L'analisi testuale e strutturale del messaggio, neretti originali inclusi, evidenzia infatti una serie precisa di affermazioni ufficiali false, abilmente contessute e ripetute per sollevare indignazione nei confronti della presidente dell'Autorità Portuale e contemporaneamente delegittimare, in nome delle amministrazioni di Comune, Provincia e Regione, la gara pubblica di concessione come se fosse una sua iniziativa personale ingannevole in violazione di legge, e dunque invalida od annullabile.

Si tratta in particolare di sequenze di frasi intercalate in crescendo allo scopo e con l'effetto di:

a) fornire, riconfermare ed aggravare quale motivo di scandalo la falsa affermazione che la presidente dell'Autorità Portuale avesse emesso il bando senza preavvisarne nemmeno il Comitato Portuale, cioè di nascosto e per eludere contro legge i pareri degli enti locali (in realtà ne aveva dato avviso diretto e pubblico da mesi):

«dell'emanazione del bando non è stata data informazione alcuna neppure a quel Comitato Portuale che era riunito proprio l'altro ieri, praticamente in contemporanea alla firma dell'Avviso per le concessioni che avveniva nello stesso tempo in altre stanze dell'AP.»

«opera senza informare né chiamare nessuno a una discussione, con totale disprezzo

dello stesso Comitato Portuale»

b) far credere, falsamente ed ambigualmente, che le concessioni non siano materia di competenza esclusiva dell'Autorità Portuale e del suo Presidente (L. 84/1994, art. 6, n. 2), ma vincolati alla volontà degli enti locali e territoriali:

«qui non si può sostenere trattarsi di materia prettamente di competenza portuale»

«proprio la Legge sui Porti, e proprio per queste evidenti interconnessioni tra ogni Porto e i rispettivi territori, non per nulla prevede che i Comitati Portuali e la stessa nomina dei Presidenti delle Authority siano collegati alla presenza e ai pareri degli Enti locali e territoriali.»

c) far credere falsamente che il regime di Porto Franco sull'area sia un ostacolo da rimuovere secondo volontà delle "locali istituzioni":

«come si può pensare di emanare un bando come questo senza aver prima risolto 'a monte' il problema principale, quello del definitivo chiarimento sullo stato giuridico dell'area e del Punto Franco, anche in questo caso evitando accuratamente di confrontarsi con le locali istituzioni e con il loro 'pensiero' in merito?»

d) far credere falsamente che il bando stia escludendo insensatamente un concorrente e progetto unico maggiore (che invece non esclude affatto,):

«E senza aver preventivamente svolta un'opportuna ricerca di mercato per vedere se non si possa attrarre in quest'area – dopo il ritiro del precedente concessionario – qualche altro grande progetto di sviluppo e investimento complessivo?»

e) far credere falsamente che tale esclusione, in realtà inesistente, sia volontà deliberata e d'interesse personale della Presidente dell'Autorità Portuale, che recherebbe così grave danno economico alla città in crisi:

«La realtà è che l'attuale Presidente non vuole nessun grande investitore, preferisce assegnare con il bando "a spezzatino" solo alcuni 'bocconi' di questa preziosa torta che potrebbe altrimenti rappresentare per la città un'occasione di grande ricchezza.»

«E lo fa essenzialmente per poter rimanere solo lei l'unica "regina" e Signora assoluta del Porto.»

f) chiedere ufficialmente su tali presupposti falsi ed ingiuriosi, formulati in veste istituzionale anche se con aggettivo "politico", l'allontanamento della Presidente dell'Autorità Portuale e la sua sostituzione con un successore che esegua le volontà delle "autorità del territorio", e cioè degli stessi amministratori del Comune, della Provincia e della Regione che guidano a questo scopo la campagna di aggressione fraudolenta illecita:

«non venendo la città e le sue istituzioni coinvolte nelle scelte che invece la riguardano da vicino, e a seguito di quest'ultimo episodio che non possiamo interpretare se non

come un 'vulnus' grave, ritengo di dover dire, quale punto di vista politico dell'Amministrazione Comunale in carica, che la cosa migliore che la Presidente Monassi può fare sarebbe quella di andare a casa. Confidando poi in un successivo Presidente con cui le autorità del territorio possano relazionarsi più agevolmente!»

Si tratta dunque senza ombra di dubbio di un attacco pubblico ufficiale deliberato e violentissimo sferrato al bando di gara dal Sindaco anche a nome delle presidenti della Regione e della Provincia, nonché degli assessori e consiglieri comunali presenti, tutti loro ruoli di pubblico ufficiale ed integralmente consenzienti, dato che nessuno di essi risulterebbe essersene dissociato.

Dovendo essere inoltre palese ad ogni amministratore pubblico di normale intelletto e cultura che inscenare un pubblico conflitto amministrativo e normativo sulla legittimità della gara e sulla fruizione presente e futura del regime di porto franco nell'area ne allontana gli imprenditori interessati inducendoli a ritenere incerto il diritto ed insicuri i piani di investimento.

Il messaggio ostile alla gara pubblica è stato poi ricalcato e rilanciato dal gruppo agente, come d'abitudine, con dichiarazioni ufficiali di comprimari e gregari di vario grado ed aggressività, per i quali si rinvia all'evidenza delle rassegne stampa.

L'attacco principale qui sopra esaminato è infatti sufficiente, nella sua gravità esplicita, a confermare definitivamente i fatti in denuncia a carico di soggetti principali individuati e nell'ambito delle attività continuate del gruppo agente trasversale segnalato.

Ad esso è inoltre seguito con immediatezza un inatteso intervento pubblico sostanzialmente minaccioso verso l'Autorità portuale e gli operatori da parte dell'Amministrazione regionale coinvolta, che ha annunciato il blocco dell'approvazione definitiva del piano regolatore portuale del 2007, e con ciò dello sviluppo del porto, per motivi dei quali stiamo perciò verificando fondatezza e titolo.

9. Conclusioni

Tutte le circostanze esposte sono documentalmente provate.

I livelli di violenza aggressiva, temerarietà pertinace, trasversalità politico-istituzionale, continuità operativa ed insensatezza pratica delle attività in esame appaiono inoltre non solo anomali in sé, ma anche sproporzionati alla normale dialettica di contrasto pur vivace tra pubblici amministratori, e tra persone che su altri argomenti mostrano normale senso della misura.

Così come appare anomala la situazione ambientale di complicità istituzionali, politiche, sindacali e mediatiche locali, attive e passive, verso simili comportamenti eccessivi ed illeciti di pubblici ufficiali, e persino a fronte di turbative palesi e continuate di gare pubbliche il cui buon esito è di rilevante interesse collettivo.

È infine ben noto come questo genere di anomalie segnali sotto il profilo logico, fattuale e psicologico, che l'esposizione eccessiva dei corresponsabili pubblici possa

avere motivazioni non palesi di natura differente da quelle ufficiali, e di gravità proporzionale alla temerarietà dei comportamenti abnormi manifestati.

E ciò anche a prescindere sia dalla consapevolezza o meno di tutti i soggetti che vi prendano parte, sia dagli interrogativi antimafia già segnalati.

Tutto ciò considerato deposito e confermo il presente esposto-denuncia per i fatti segnalati, nei confronti dei responsabili identificati ed identificandi, nelle ipotesi di reato indicate e per quelle che emergessero in sede istruttoria e da indagini ulteriori o connesse.

Chiedo di essere avvisato delle eventuali proroghe delle indagini e richieste di archiviazione direttamente alla mia mail: nma.anm@gmail.com .

Trieste, 6 marzo 2014

Paolo G. Parovel
giornalista investigativo
direttore de La Voce di Trieste

ALLEGATI:

- 1) *nota stampa* dd. 14.2.2014 del Comune di Trieste
- 2) *articolo* su Il Piccolo dd. 15. 2.2014, pag. 19

PROCURA DELLA P. PUBBLICA
Presso il Tribunale di Trieste
Deposito il 6 MAR 2014
PALOVEZ Paolo
previa identificazione
Ufficio di Servizio
C.I. AO 795897
Lallegari