



**REPUBBLICA ITALIANA**  
**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

*N.*  
*Reg. Dec.*  
*N. 906-1014*  
*Reg. Ric.*  
*ANNO 2002*

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta) ha pronunciato la seguente

***DECISIONE***

sui ricorsi in appello, già riuniti in fase cautelare:

1) **n. 906/2002**, proposto da Enel Produzione s.p.a., in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dagli avvocati Enzo Cardi ed Ernesto Sticchi Damiani, ed elettivamente domiciliata presso lo studio del primo, in Roma, via Basento, n. 37;

***contro***

Compagnia Portuale Briamo s.r.l., Peyrani Sud s.p.a., Cooperativa portuale N. & S. Briamo s.r.l., in persona dei rispettivi legali rappresentanti in carica, tutte rappresentate e difese dagli avvocati Davide Montanari del foro di Ravenna e Biagio Bertolone, ed elettivamente domiciliate presso lo studio di quest'ultimo, in Roma, via Flaminia, 109;

***e nei confronti di***

Autorità portuale di Brindisi, in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'avv. Rosario Arcadio e dall'avv. Davide Frigione del foro di Brindisi, ed elettivamente domiciliata presso lo studio dell'avv. Rosanna Gerarda Bisceglie in Roma, via Muzio Clementi, n. 70;

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, e per

legge domiciliato presso gli uffici di quest'ultima, in Roma, via dei Portoghesi, n. 12;

Brindisi Terminal Italia s.p.a., in persona del legale rappresentante in carica, non costituita nel presente appello;

Bis s.r.l., in persona del legale rappresentante in carica, non costituita in giudizio;

***con l'intervento ad adiuvandum di***

D'Oriano Maria Edelma s.r.l., in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dagli avvocati Davide Montanari del foro di Ravenna e Biagio Bertolone, ed elettivamente domiciliata presso lo studio di quest'ultimo, in Roma, via Flaminia, n. 109;

**2) n. 1014/2002**, proposto da Brindisi Terminal Italia (B.T.I.) s.p.a., in persona del legale rappresentante in carica, in proprio e quale mandataria dell'A.T.I. composta con le società B.I.S. s.r.l. e Cannone Teodoro s.r.l., rappresentata e difesa dagli avvocati Giovanni Pellegrino del foro di Lecce, Federico Massa e Paolo Vaiano, ed elettivamente domiciliata presso lo studio di quest'ultimo, in Roma, Lungotevere Marzio, n. 3;

***contro***

Compagnia Portuale Briamo s.r.l., Peyrani Sud s.p.a., cooperativa portuale N. & S. Briamo s.r.l., in persona dei rispettivi legali rappresentanti in carica, non costituite nel presente appello;

Autorità portuale di Brindisi, in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'avv. Rosario Arcadio e dall'avv. Davide Frigione del foro di Brindisi, ed elettivamente domiciliata presso lo studio dell'avv. Rosanna Gerarda Bisceglie in Roma, via Muzio Clementi, n. 70;

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in persona del Ministro in carica, non costituito nel presente appello;

Enel Produzione s.p.a., in persona del legale rappresentante in carica, non costituita nel presente appello;

***entrambi per la riforma***

della sentenza del T.A.R. della Puglia - sede di Lecce, sez. I, 24 gennaio 2002, n. 185, resa tra le parti.

Visti i ricorsi con i relativi allegati;

visti gli atti di costituzione in giudizio di Sud Est s.r.l., Autorità Portuale di Brindisi, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

vista la propria ordinanza 19 febbraio 2002, n. 728, con cui i due appelli sono stati riuniti e sono state accolte le istanze di sospensione dell'esecuzione della sentenza appellata;

viste le memorie prodotte dalle parti a sostegno delle rispettive difese;

visti tutti gli atti della causa;

relatore alla pubblica udienza del 2 luglio 2002 il consigliere Rosanna De Nictolis e uditi l'avvocato Cardi e l'avvocato Sticchi Damiani per l'appellante Enel Produzione s.p.a., l'avvocato Pellegrino, l'avvocato Vaiano e l'avvocato Massa per l'appellante B.T.I. s.p.a., l'avvocato Montanari per le società appellate, l'avvocato Arcadio per l'Autorità Portuale di Brindisi;

ritenuto e considerato quanto segue.

***FATTO E DIRITTO***

1. Enel produzione s.p.a. conseguiva in data 14 marzo 2001 dall'Autorità Portuale di Brindisi concessione ai sensi dell'art. 18, L. n. 84 del 1994, di

un'area e di una banchina per l'espletamento di operazioni portuali consistenti nello sbarco di carbone, destinato al funzionamento della centrale elettrica di Brindisi.

In date 9 agosto 2001 e 16 agosto 2001 la stessa Enel chiedeva all'Autorità portuale di Brindisi autorizzazione ai sensi dell'art. 45 *bis*, cod. nav., per affidare ad altri soggetti (e, in particolare, le imprese portuali BIS s.r.l. e Cannone Teodoro s.r.l., raggruppate in A.T.I. con la B.T.I. s.p.a.), la gestione dell'attività di sbarco del carbone, oggetto della concessione di cui è titolare.

A sua volta B.T.I. s.p.a. è concessionaria ai sensi dell'art. 18, L. n. 84 del 1994, di un terminal per la movimentazione di *containers* per la durata di 30 anni, come da contratto stipulato in data 23 maggio 2000, e di altra autorizzazione ai sensi dell'art. 16 della medesima legge.

Al fine di pronunciarsi sulla istanza di Enel Produzione s.p.a., il Presidente dell'Autorità Portuale di Brindisi in data 20 agosto 2001 convocava il Comitato portuale ai sensi dell'art. 8, comma 3, lett. h), L. n. 84 del 1994.

In data 23 agosto 2001 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota n. 3-2120, sollevava il problema dell'inapplicabilità dell'art. 45 *bis*, cod. nav., sull'assunto che il sistema delle concessioni portuali riceverebbe compiuta disciplina nella L. n. 84 del 1994, che imporrebbe al concessionario l'esercizio diretto della concessione (art. 18), sicché non potrebbe trovare ulteriore disciplina nell'invocato art. 45 *bis*, che si riferirebbe alle sole concessioni di beni del demanio marittimo.

In data 27 agosto 2001 si è riunito il Comitato portuale e, in seguito, il

Presidente ha autorizzato l'ENEL, con provvedimento 17 settembre 2001, prot. n. 4904, ad affidare alle società costituite nell'A.T.I. rappresentata da B.T.I. s.p.a., in via eccezionale limitatamente al periodo di un anno su una parte della banchina in concessione, la discarica di parte del carbone in arrivo al terminal, destinato alla produzione di energia elettrica nelle centrali di proprietà dell'ENEL.

**1.1.** Tale provvedimento, unitamente a quelli presupposti e conseguenti, è stato impugnato con ricorso al T.A.R. Puglia – Lecce dalle società Compagnia Portuale Briamo s.r.l., Peyrani Sud s.p.a., cooperativa portuale N. & S. Briamo s.r.l., a loro volta titolari di autorizzazioni ai sensi dell'art. 16, L. n. 84 del 1994, ed esercenti attività di impresa nel porto di Brindisi.

Lamentavano, in sintesi:

la violazione degli artt. 45 *bis*, cod. nav. e 18, L. n. 84 del 1994, in quanto il primo, che consente una sorta di subconcessione, si riferirebbe solo alle concessioni del demanio marittimo, e sarebbe perciò inapplicabile alle concessioni portuali, e in quanto il secondo, relativamente a queste ultime, ne imporrebbe l'esercizio diretto al concessionario, senza possibilità di delega a terzi (primo e secondo motivo del ricorso di primo grado);

il difetto di istruttoria e di motivazione sotto svariati profili, e, in particolare:

1) la violazione dell'art. 8, comma 3, lett. h), L. n. 84 del 1994 e degli artt. 2, 6, 16, L. n. 241 del 1990, per mancata acquisizione del parere del Comitato portuale dopo aver compiuto tutta l'istruttoria del caso; 2) l'inesistenza dell'asseritamente presupposta delibera del comitato portuale n. 24 del 27 agosto 2001, risultando invece dal verbale della seduta che in detta data il Comitato non assunse nessuna deliberazione; 3) la mancata

considerazione della posizione negativa assunta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la nota 23 agosto 2001; la violazione del D.P.C.M. 4 dicembre 1997 e della circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 23 agosto 2001, per essere stato acquisito il parere di avvocati del libero foro anziché quello dell'Avvocatura dello Stato; la mancanza di verifica o indagine sulla reale possibilità di affidamento dell'attività di sbarco del carbone (rispettivamente terzo, quarto, quinto, sesto, settimo motivo del ricorso di primo grado);

eccesso di potere per illogicità e contraddittorietà, perché attraverso l'assenso alla subconcessione in favore di B.T.I., si consentirebbe la violazione da parte di quest'ultima, già titolare di altra concessione ai sensi dell'art. 16 e dell'art. 18, L. n. 84 del 1994, dell'art. 18 medesimo, che vieta di esercitare attività diverse da quelle oggetto di concessione (ottavo e nono motivo del ricorso di primo grado);

violazione degli artt. 6, 8, 18, L. n. 84 del 1994 e degli artt. 2 e 3, L. n. 287 del 1990, ed eccesso di potere per sviamento e travisamento, in quanto i provvedimenti impugnati modificherebbero l'assetto delle attività portuali e delle banchine del porto di Brindisi in modo gravemente distorsivo della concorrenza nel porto, altresì consentendo a B.T.I. di estendere la sua operatività al di fuori degli spazi ad essa assentiti in concessione e in attività di impresa diverse da quelle originariamente assentite (decimo motivo del ricorso di primo grado).

**1.2. Il T.A.R. adito, con la sentenza in epigrafe:**

ha disatteso, anzitutto, l'eccezione sollevata dalle controparti di difetto di interesse al ricorso;

ha accolto il primo e il secondo motivo di ricorso, ritenendo che l'art. 45 *bis*, cod. nav., che consente la subconcessione, si riferisca solo alle concessioni di demanio marittimo, e non sia invece applicabile alle concessioni di aree portuali, per le quali l'art. 18, L. n. 84 del 1994, impone l'esercizio diretto della concessione, con esclusione, quindi, della possibilità di subdelega; riteneva fondati anche il terzo, e il settimo motivo, nonché l'ottavo, il nono e il decimo motivo di ricorso, nella parte riferita alla posizione di B.T.I. s.p.a.;

respingeva i motivi quarto, quinto e sesto.

**2.** Avverso la sentenza hanno proposto separati appelli l'ENEL Produzione s.p.a. (n. 905/2002 r.g.) e la B.T.I. s.p.a. (n. 1013/2002 r.g.).

Tali appelli sono stati già riuniti nella fase cautelare, con l'ordinanza 19 febbraio 2002, n. 728, che ha altresì accolto le domande di sospensione dell'esecuzione della gravata sentenza.

**3.** Entrambi gli appelli, con il rispettivo primo mezzo, ripropongono l'eccezione di inammissibilità del ricorso originario per difetto di interesse, già sollevata in prime cure.

**3.1.** Si può prescindere dall'esame di tale eccezione, essendo gli appelli fondati nel merito e, dunque, nel merito infondato il ricorso di primo grado.

**4.** Con il secondo motivo di entrambi gli appelli viene contestato il capo di sentenza che ha accolto il primo e secondo motivo del ricorso di primo grado.

**4.1.** Si osserva che l'art. 45 *bis*, cod. nav., è applicabile anche alle concessioni di aree portuali, regolate dalla L. n. 84 del 1994, in quanto l'art. 8 di tale ultima legge opera un espresso rinvio agli artt. da 33 a 55 del cod.

nav., tra cui è compreso, appunto, l'art. 45 *bis*. Inoltre, anche nel sistema del codice della navigazione vi è una norma, di contenuto identico all'art. 18, L. n. 84 del 1994, che impone l'esercizio diretto della concessione da parte del concessionario (art. 30, reg. cod. nav.). Il che significa che stante la comune regola generale, deve del pari essere comune la possibilità di deroga.

#### **4.2. Il mezzo è fondato.**

**4.2.1.** La L. 28 gennaio 1994, n. 84, reca riordino della legislazione in materia portuale. L'art. 18 di tale legge, al comma 1 stabilisce che l'Autorità portuale dà <<in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali (...)>>. Il comma 7 del medesimo articolo aggiunge che <<in ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione>>.

L'art. 8, della legge in commento, che disciplina i compiti del Presidente dell'Autorità portuale, stabilisce, al comma 3, tra l'altro, che detto Presidente

<<h) 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;

i) esercita le competenze attribuite all'autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia, sentito il comitato portuale, le autorizzazioni e le concessioni di cui agli stessi articoli quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3>>.

L'art. 45 *bis*, cod. nav., come novellato dalla L. 16 marzo 2001, n. 88, stabilisce che <<il concessionario, previa autorizzazione dell'autorità competente, può affidare ad altri soggetti la gestione delle attività oggetto della concessione. Previa autorizzazione dell'autorità competente può essere altresì affidata ad altri soggetti la gestione di attività secondarie nell'ambito della concessione>>.

L'art. 30 del regolamento di attuazione del codice della navigazione stabilisce, analogamente all'art. 18, L. n. 84 del 1994, che il concessionario deve esercitare direttamente la concessione.

**4.2.2.** La questione di diritto oggetto del presente giudizio è se le concessioni di aree portuali, disciplinate dalla L. n. 84 del 1994, debbano necessariamente essere esercitate solo dal concessionario, secondo quanto dispone l'art. 18 della citata legge, o se sia ammissibile la subconcessione, in virtù di applicazione anche alle stesse dell'art. 45 *bis* cod. nav., relativo alle concessioni demaniali marittime.

Ad avviso del Collegio, alla luce di dati testuali, logici e sistematici, si deve ritenere che anche alle concessioni di aree portuali, disciplinate

dall'art. 18, L. 28 gennaio 1994, n. 84, sia applicabile l'art. 45 *bis*, cod. nav., dettato per il demanio marittimo, che consente la subconcessione a terzi, previa autorizzazione dell'autorità competente.

Il dato testuale si rinviene nell'art. 8, comma 3, lett. h), L. n. 84 del 1994, a norma del quale il Presidente dell'Autorità portuale nell'amministrare le aree del demanio portuale, esercita <<le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione>>. Tra tali attribuzioni vi è quella di cui all'art. 45 *bis*, cod. nav., di autorizzare la subconcessione. Se ne desume, dunque, che anche la concessione di cui all'art. 18, L. n. 84 del 1994, è suscettibile di subconcessione, previa autorizzazione dell'autorità competente.

Il dato logico e sistematico si desume da una interpretazione combinata dell'art. 18, L. n. 84 del 1994, con l'art. 30, reg. cod. nav., e con l'art. 45 *bis*, cod. nav.

Anche per il demanio marittimo, la regola generale è quella dell'esercizio diretto della concessione, regola tuttavia suscettibile di deroga, mediante subconcessione previo assenso dell'autorità competente.

Si tratta di un rapporto regola – eccezione che costituisce un principio generale comune alla generalità delle concessioni demaniali: non si comprende perché lo stesso rapporto regola – eccezione non debba valere anche per le aree del demanio portuale.

L'art. 18, L. n. 84 del 1994, nell'affermare la necessità di esercizio diretto della concessione, contiene una sorta di <<clausola di stile>> comune a tutte le concessioni demaniali, ma non ha certo inteso imporre una regola assoluta e inderogabile, che, come tale, non troverebbe riscontro nel sistema

complessivo delle concessioni demaniali. Che non fosse questa la consapevole intenzione del legislatore della L. n. 84 del 1994, si desume dal, sia pur sintetico, rinvio a precise disposizioni del codice della navigazione e del relativo regolamento di attuazione, e, specificamente, proprio quelle che regolano le concessioni demaniali (gli artt. da 36 e 55 del cod. nav., e relative norme di attuazione). Il rinvio alle norme che disciplinano le concessioni demaniali marittime, implica la possibilità da parte dell'Autorità portuale di esercitare tutti i poteri previsti in tali norme, ivi compreso quello di autorizzare la subconcessione.

**5.** Con il terzo mezzo di entrambi gli appelli si contesta il capo di sentenza che ha accolto l'ottavo, nono e decimo motivo del ricorso di primo grado.

**5.1.** Il T.A.R. ha ritenuto illegittima l'autorizzazione alla subconcessione a B.T.I. s.p.a.:

da un lato accogliendo genericamente e senza specifica motivazione l'ottavo e nono motivo di ricorso, con cui si lamentava che la B.T.I. sarebbe stata autorizzata, ex art. 16, L. n. 84 del 1994, solo alle operazioni portuali relative a containers, e dunque non potrebbe esercire l'attività di scarica del carbone, e che essendo tale società già titolare di una concessione ai sensi dell'art. 18 della medesima legge, non potrebbe divenire subconcessionaria di altro rapporto concessorio del pari regolato dall'art. 18; dall'altro lato osservando, in relazione al decimo motivo di ricorso, che la subconcessione a B.T.I. altererebbe il rapporto di libera concorrenza nel porto di Brindisi.

**5.2.** L'appellante ENEL critica tali argomenti (punto 2.4. e punto 3 dell'appello) osservando che:

non vi è distorsione alcuna della concorrenza, sia perché l'attività di scarico del carbone è riservata all'ENEL, sia perché anche con la subconcessione continua a svolgersi nelle aree portuali originariamente assentite;

B.T.I. nell'ambito della subconcessione non svolge operazioni portuali, ma solo compiti di coordinamento, in termini di progettazione e pianificazione;

B.T.I., nell'ambito della concessione di cui è titolare, svolge operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e movimentazione di merci in genere e altri materiali;

l'art. 18, comma 7, se vieta di svolgere l'attività oggetto di concessione in spazi diversi da quelli indicati, non preclude lo svolgimento in spazi ulteriori di attività diverse da quelle oggetto di concessione.

Di identico tenore sono le censure di cui all'appello di B.T.I. (punto 3).

**5.3.** Anche tali censure sono fondate.

Risulta dal provvedimento autorizzativo della subconcessione, che, nell'ambito dell'esercizio della subconcessione, in cui B.T.I. è costituita in A.T.I. con altre due società, B.T.I. svolge solo funzioni di mero coordinamento, senza poter esercitare attività portuali.

Il che fa senz'altro escludere sia la violazione che l'elusione del comma 7 dell'art. 18, che stabilisce alcune incompatibilità, statuendo che in ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale (...) non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione.

Invero, B.T.I., già titolare in proprio di concessione ai sensi dell'art. 18, mediante la subconcessione non svolge il medesimo tipo di attività oggetto della propria concessione, perché non espleta attività portuali, ma compiti di coordinamento. Nemmeno, dunque, svolge attività portuali in spazi diversi da quelli assegnatili in concessione.

Né si può ipotizzare una violazione della concorrenza nell'area portuale di Brindisi, perché la stessa deve essere salvaguardata al momento del rilascio delle concessioni, in relazione alle quali occorre garantire la competizione in caso di concorso di una pluralità di domande (art. 37, cod. nav., richiamato dalla L. n. 84 del 1994). L'esigenza di tutela della concorrenza si attenua in sede di assenso al rilascio di subconcessione, dove occorre valutare comparativamente anche gli specifici interessi posti a base della esigenza della subconcessione.

**6.** Con il quarto mezzo di entrambi gli appelli, viene contestato il capo di sentenza che ha accolto il terzo e settimo motivo del ricorso di primo grado.

**6.1.** Ha ritenuto il T.A.R. che i tempi dell'istruttoria sono stati eccessivamente brevi e non hanno consentito il necessario approfondimento, come si desumerebbe pure da talune dichiarazioni del Presidente dell'Autorità portuale messe a verbale il 27 agosto 2001 (seduta del comitato portuale), e dalla circostanza che in data 5 ottobre 2001 l'Autorità portuale ha ritenuto di dover circoscrivere la precedente autorizzazione, siccome eccessivamente ampia e generica.

**6.2.** Le appellanti osservano che i tempi brevi dell'istruttoria sono irrilevanti, perché comunque non è mancato il necessario approfondimento delle questioni, sia in fatto che in diritto, come si desume dalla motivazione

del provvedimento impugnato.

Aggiungono, a contestazione del terzo motivo del ricorso di primo grado, accolto dal T.A.R. senza motivazione, che nessuna regola procedimentale imponeva di sentire il parere del Comitato portuale solo all'esito di tutti gli altri atti istruttori.

**6.3.** Anche tali censure sono fondate.

Gli atti impugnati denotano una sufficientemente approfondita istruttoria sia sulla questione di fatto, della necessità per l'ENEL di subconcedere l'attività di scarico del carbone destinato alle proprie centrali elettriche in Puglia, non essendo istituzionalmente titolare della competenza e dei mezzi per esercitare direttamente le relative operazioni; sia sulla questione di diritto, relativa alla ammissibilità della subconcessione, in relazione alla quale si è ritenuto anche di acquisire parere legale.

Quanto al rilievo che il parere del comitato portuale avrebbe dovuto intervenire solo ad istruttoria conclusa, lo stesso non trova riscontro nel dato normativo, che attribuisce a detto comitato solo compiti consultivi, e non compiti decisori e predecisori, come si desume dall'art. 8, comma 3, lett. h), L. n. 84 del 1994, che prevede il parere obbligatorio ma non vincolante del comitato, a sussidio dell'esercizio dei poteri del Presidente dell'Autorità portuale.

Per completezza, si deve osservare che nella seduta del 27 agosto 2001 il comitato portuale espresse parere sulla questione, dando conto di essere a conoscenza della questione dell'applicabilità o meno dell'art. 45 *bis*, cod. nav., e nel relativo verbale sono stati verbalizzati i voti sfavorevoli, quelli contrari e le astensioni.

7. In conclusione, gli appelli vanno accolti, con conseguente reviviscenza degli atti annullati dal giudice di primo grado.

La novità e complessità delle questioni giustifica l'integrale compensazione delle spese tutte di lite in relazione ad entrambi i gradi di giudizio.

***P.Q.M.***

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (sezione sesta), definitivamente pronunciando sui ricorsi in epigrafe, già riuniti, li accoglie.

Compensa interamente tra le parti le spese, i diritti e gli onorari di lite in relazione ad entrambi i gradi di giudizio.

Ordina che la pubblica amministrazione dia esecuzione alla presente decisione.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del 2 luglio 2002, con la partecipazione di:

Giorgio Giovannini	- Presidente
Alessandro Pajno	- Consigliere
Giuseppe Minicone	- Consigliere
Lanfranco Balucani	- Consigliere
Rosanna De Nictolis	- Cons. rel. ed est.

Il Presidente

L'Estensore

Il Segretario

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

il.....  
(Art. 55, L.27/4/1982, n.186)  
Il Direttore della Sezione

CONSIGLIO DI STATO  
In Sede Giurisdizionale (Sezione Sesta)

Addi.....copia conforme alla presente è stata trasmessa  
al Ministero.....  
a norma dell'art. 87 del Regolamento di Procedura 17 agosto 1907 n.642

Il Direttore della Segreteria