

impraticabilità di un aumento dei canoni di concessione, fatte rilevare dal MIT con note del 2/7 e 15/7/2010, il MEF, con nota del 2 agosto 2010, ha condiviso l'esigenza di uno specifico intervento legislativo, teso ad una migliore formulazione dei contenuti della norma in questione.

Per completezza, si ricorda che l'art. 11, comma 1 del D.L. 29 dicembre 2011, n. 216, convertito nella legge 24 febbraio 2012, n. 14, ha stabilito che la misura della tassa di ancoraggio e della tassa portuale destinate alle Autorità portuali saranno adeguate al tasso d'inflazione, secondo quanto previsto dall'articolo 4 del DPR n. 107/2009⁴.

Resta peraltro ferma la facoltà per le Autorità portuali di stabilire, nel rispetto dell'equilibrio di bilancio, aumenti (fino al doppio) e diminuzioni (fino all'azzeramento) delle suddette tasse.

L'art. 3 della legge finanziaria per l'anno 2008, (L. n. 244 del 24 dicembre 2007), al comma 27 ha stabilito che le amministrazioni di cui all'art.1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (tra le quali rientrano gli enti pubblici non economici e, quindi, anche le Autorità portuali)⁵, debbono dismettere le loro partecipazioni in società che non siano strettamente necessarie per lo svolgimento dei loro fini istituzionali. Il successivo comma 28 di detto articolo prescrive che l'assunzione di nuove partecipazioni ed il mantenimento delle attuali debbono essere autorizzate dall'organo competente, con delibera motivata in ordine alla sussistenza o meno dei presupposti di cui al precedente comma 27, da inoltrarsi alla Corte dei conti ai sensi della citata normativa; a tal fine, viene fissato il termine di trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della legge (termine così modificato dall'art. 71, comma 1 della legge 18 giugno 2009, n.69), entro il quale le amministrazioni interessate, nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica, debbono cedere a terzi le società e le partecipazioni vietate a norma del precedente comma 27.

Infine, l'art. 4, comma 6 del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40 convertito con modificazioni nella legge 22 maggio 2010, n. 73, ha istituito, presso il Ministero delle

⁴ Sul punto vedasi il recente D.M. 24.12.2012 in G.U. n. 4 del 5.1.2013, nonché la Circolare MIT-PORTI/238 del 7.1.2013, ai sensi dei quali la misura della tassa di ancoraggio delle navi e delle tasse sulle merci in imbarco e sbarco aumenta dal 2013 del 29,4% e dal 2014 di un ulteriore 15%. Gli aumenti in questione derivano dalla rivalutazione ventennale delle tasse in base al costo della vita. Più precisamente, il DPR n. 107/2009 concernente il riordino dei diritti marittimi ha fissato il criterio secondo cui i tributi portuali debbano essere rivalutati sulla base del 75% del tasso di inflazione intervenuto dall'ultima loro determinazione. Tenuto conto che le tasse di cui trattasi erano ferme dal 1993, l'adeguamento ha riguardato il periodo 1993-2011 ed è stato applicato per 2/3 da quest'anno e per 1/3 dal prossimo anno, secondo quanto previsto dallo stesso DPR. L'inasprimento può essere in parte attenuato fino al 30 giugno 2013 dalla possibilità per le Autorità Portuali di diminuire fino all'azzeramento l'importo delle tasse stesse (art. 1 c. 388 Legge n. 228/2012).

⁵ Vedasi, peraltro, contrariamente al testo, seppure ai limitati fini della normativa sulla riduzione delle dotazioni organiche, il citato dPCM 22 gennaio 2013.

infrastrutture e dei trasporti, il "Fondo per le infrastrutture portuali", destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale, con una dotazione iniziale di 80 milioni di euro. Nella ripartizione delle risorse, come precisato nell'ultimo periodo del citato comma, debbono essere privilegiati "progetti già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili, finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici".

In sede di conversione del decreto legge è stato introdotto il comma 8 bis, con il quale viene prevista la possibilità di revoca dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, se non utilizzati entro il quinto anno dall'avvenuto trasferimento o assegnazione.

Il D.L. 225/2010, convertito nella legge 26 febbraio 2011, n.10, ha abrogato tale ultima disposizione statuendo che entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o assegnazione. Ha inoltre rinviato a successivi decreti del Ministro delle Infrastrutture, emanati di concerto con il Ministro delle finanze, la ricognizione dei finanziamenti revocati e l'individuazione della quota degli stessi che deve essere riassegnata alle Autorità portuali, secondo criteri di priorità stabiliti per il 2011 dalla stessa legge e per il 2012 e 2013 da individuarsi nei decreti medesimi, per progetti cantierabili, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica. In caso di mancato avvio dell'opera, decorsi centottanta giorni dall'aggiudicazione definitiva del bando di gara, il finanziamento si intende revocato ed è riassegnato con le medesime modalità sopra descritte.

Da tali disposizioni sono stati espressamente esclusi i fondi assegnati per opere in scali marittimi amministrati dalle Autorità portuali ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art.1 della legge n. 426/1998.

Ai sensi dell'art. 2, commi 2-nonies, 2 decies e 2 undecies, del d.l. 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, in combinato disposto con l'art. 1 della legge 9 dicembre 1998, n. 426, l'Autorità portuale di Piombino si è vista revocare, con provvedimento n. M-TRA/PORTI/15591 del 23 novembre 2011, un finanziamento di complessivi euro 4.825.996,55, per non avere pubblicato, per oltre un quinquennio, alcun bando di gara per la realizzazione di opere infrastrutturali (già finanziate) presso gli scali marittimi di Portoferraio e Marina di Cavo, nel cui ambito territoriale non risultano ricompresi siti di bonifica di interesse nazionale (SIN).

In materia di finanziamento delle opere portuali deve essere segnalata la c.d. legge di Stabilità 2012 (L. n. 183/2011) nella parte in cui ha previsto, per il solo anno 2012, che il finanziamento pubblico delle opere portuali possa derivare dalle risorse del "Fondo per le infrastrutture portuali", a integrazione di quelle provenienti dalla revoca dei finanziamenti trasferiti o assegnati alle Autorità Portuali che non abbiano ancora pubblicato il bando per i lavori di realizzazione delle opere infrastrutturali entro il quinto anno.

Tali risorse, in base ad appositi decreti attuativi, dovrebbero essere allocate alle Autorità Portuali:

- che abbiano attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara già pubblicati;
- i cui porti siano specializzati nell'attività di *transshipment*;
- che presentino progetti cantierabili nel limite delle disponibilità residuali.

Sempre con riferimento al finanziamento delle infrastrutture, la Legge di Stabilità 2012 è intervenuta ulteriormente con misure volte ad incentivare la partecipazione di capitali privati per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

In particolare, è stata prevista la possibilità di finanziare le infrastrutture mediante defiscalizzazione, ovvero prevedendo agevolazioni fiscali (in alternativa al contributo pubblico in conto capitale) in favore dei soggetti concessionari che intendano realizzare le nuove infrastrutture in *project financing*.

Con questa misura si è inteso ridurre l'ammontare del contributo pubblico a fondo perduto prevedendo, per le società di progetto, che:

- le imposte sui redditi e l'IRAP generati durante il periodo di concessione possano essere compensati totalmente o parzialmente con il contributo a fondo perduto;
- il versamento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) possa essere assolto mediante compensazione con il contributo pubblico a fondo perduto, nel rispetto della normativa europea in materia di IVA e di risorse proprie del bilancio dell'Unione Europea;
- l'ammontare del canone di concessione, nonché l'integrazione prevista per legge possano essere riconosciuti al concessionario come contributo in conto esercizio.

Con il decreto 201/2011, convertito nella legge 214/2011, la possibilità di finanziamento mediante defiscalizzazione è stata estesa alle opere di infrastrutturazione per lo sviluppo e l'ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete strategica trans-europea di trasporto essenziale, c.d. core TEN-T network.

Il decreto legge 1/2012, convertito nella legge 27/2012, a sua volta, ha integrato il quadro normativo prevedendo, fra le misure a sostegno dei capitali privati, il riconoscimento dell'extra-gettito IVA alle società di progetto per il finanziamento delle grandi opere infrastrutturali portuali. Tale misura è applicabile per un periodo non superiore a 15 anni e per una quota pari al 25% dell'incremento del gettito generato dalle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura stessa.

Gli incrementi di gettito registrati nei vari porti, per poter essere accertati, devono essere stati realizzati nel singolo scalo (art. 14 d.l. 83/2012, convertito nella l. 134/2012, vedasi più avanti). Il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dovrà poi adottare uno o più decreti con cui definire le modalità di accertamento, calcolo e determinazione dell'incremento di gettito e della corresponsione della quota dell'extra-gettito alla società di progetto.

Devono, infine, segnalarsi alcune disposizioni contenute nel d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 134.

In particolare, l'art. 2, che modifica la disciplina degli incentivi alla realizzazione di infrastrutture introdotti dall'art. 18 della Legge n. 183 del 2011 (Legge di stabilità per il 2012) ed estende l'ambito di applicazione delle misure di defiscalizzazione a tutte le nuove infrastrutture da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter del decreto legislativo n. 163 del 2006 e previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche, interviene in ambito portuale, sopprimendo la norma che subordinava l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per la nuova opera all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale.

L'art. 14 istituisce un fondo per interventi infrastrutturali nei porti alimentato, nel limite di 70 milioni di euro annui, con la destinazione, su base annua, dell'uno per cento del gettito dell'IVA e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

L'ammontare dell'IVA, come sopra dovuta, è quantificata dal MEF che determina altresì la quota da iscrivere al Fondo (c. 2) che, con decreto interministeriale, è ripartito attribuendo a ciascun porto una somma corrispondente all'80 per cento del gettito da IVA prodotto nel porto e ripartendo il restante 20 per cento tra gli altri porti, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi e dei piani regolatori portuali.

Con il comma 5, si prevede inoltre che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di

progetto stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art. 1 della Legge n. 244/200716. Con il comma 7 si prevede infine che alla copertura dell'onere nascente dall'esigenza di assicurare la dotazione del fondo, valutato in 70 mln di euro annui, si provveda con la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13 c. 12 della Legge n. 67/1988.

In base all'art. 15 ai fini dell'attuazione delle revoche di fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali di cui all'articolo 2, comma 2-novies, del decreto-Legge n. 225 del 2010, la previsione, di cui al comma 2-undecies dello stesso articolo 2, della non applicazione della revoca ai fondi trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per il finanziamento di opere in scali marittimi da esse amministrati ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale, si attua ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo articolo 2, comma 2-novies, con priorità per gli investimenti di cui alla lettera a), nonché per gli investimenti finalizzati allo sviluppo dei traffici, corrispondente all'80 per cento del gettito da IVA prodotto nel porto e ripartendo il restante 20 per cento tra gli altri porti, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi e dei piani regolatori portuali.

Gli interventi normativi d'iniziativa governativa recentemente approvati, con riferimento (anche) al settore della portualità, hanno altresì principalmente riguardato:

- la liberalizzazione e la regolazione del settore trasporti;
- il miglioramento dei collegamenti tra i porti e i poli logistici.

Per quanto riguarda il tema della liberalizzazione e della regolazione del settore dei trasporti, l'intervento più significativo è contenuto nel D.L. n. 201/2011, convertito nella L. n. 214/2011, così come modificato dall'articolo 36 della Legge n. 27 del 24 marzo 2012 di conversione del d.l. 24 gennaio 2012 n. 1. Tale provvedimento prevede di assoggettare l'intero settore dei trasporti a un'unica Autorità indipendente di regolazione, da istituire nell'ambito delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla L. n. 481/1995. La nuova Authority ha competenza nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture e servizi accessori, deve operare in piena autonomia e deve garantire l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, nonché condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali, alle reti

autostradali e alla mobilità dei passeggeri e delle merci (in ambito nazionale, locale e urbano) collegata con stazioni, aeroporti e porti.

Con riferimento, infine, al tema della connessione fra il sistema portuale e la rete logistica nazionale, si segnala la disposizione contenuta nell'art. 46 della legge menzionata, secondo cui le Autorità Portuali possono costituire sistemi logistici e intervenire attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province e i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Nel decreto legge n. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27 si prevede, inoltre:

- una nuova disposizione (art. 48) in materia di dragaggi funzionale alla realizzazione di operazioni di escavo nei porti italiani che consentano di accogliere naviglio di grandi dimensioni;
- il medesimo trattamento per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e delle tasse portuali per i trasporti fra porti nazionali e quelli fra scali nazionali e porti di altri Stati membri dell'Unione Europea;
- l'introduzione di misure per la semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei Progetti.

2. Organi di amministrazione e di controllo

Sono organi delle Autorità portuali, ai sensi dell'art. 7 della legge 84 del 1994, il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale (composto, ex art 10 della legge medesima, dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa) e il Collegio dei revisori dei conti.

La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

Il Presidente

L'incarico di Presidente dell'Autorità portuale di Piombino è stato conferito, per un quadriennio, con il decreto ministeriale in data 27 maggio 2009.

Il compenso del Presidente è fissato nella misura prevista dal decreto ministeriale 31 marzo 2003 e corrisponde al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti di prima fascia del Ministero dei Trasporti, moltiplicato per il coefficiente 2,2%; a decorrere dal 1° gennaio tale compenso, secondo le indicazioni fornite dal Ministero vigilante, è stato rideterminato, sulla base del nuovo trattamento economico fondamentale previsto dal CCNL di categoria.

La misura del compenso spettante per il triennio 2009-2011 è ammontato ad euro 201.734.

Il Comitato portuale

L'attuale Comitato portuale si è insediato in data 31 luglio 2009.

L'importo unitario del gettone di presenza per la partecipazione alle sedute dell'Organo ammonta nel triennio 2009-2011 ad euro 80,00.

Il Segretariato generale

Tra gli organi dell'Autorità portuale rientra, per espressa previsione normativa, il Segretariato Generale, al cui vertice è posto il Segretario generale.

L'attuale Segretario Generale è stato nominato con delibera del Comitato Portuale del 31 luglio 2009.⁶

Il trattamento economico per il triennio 2009-2011 ammonta ad euro 107.899 nel 2009 e ad euro 109.610 nel 2010 e ad euro 118.390 nel 2011.

⁶ La Corte di Cassazione, con sent. 21686 depositata il 4/12/2012, ha dichiarato inammissibile un ricorso interposto da 6 cittadini del Comune di Rio Marina, al fine di far dichiarare la sussistenza di una causa di incompatibilità in capo allo stesso soggetto, della carica di Sindaco del Comune di Rio Marina e quella di Segr. Gen. dell'A.P. di Piombino. L'Autorità portuale ha comunicato che il Segretario generale non ha percepito l'indennità di Sindaco nel periodo considerato.

Il Collegio dei revisori dei conti

Con decreto ministeriale in data 8 maggio 2009 è stato nominato, l'attuale Collegio dei Revisori.

L'importo dell'indennità di carica del collegio dei revisori nel biennio 2009-2010 è ammontato per il Presidente ad euro 16.139, per i componenti effettivi ad euro 12.104 e per i supplenti ad euro 2.017. Nel 2011 è invece ammontato ad euro 7.600 per il Presidente, ad euro 6.300 per i Componenti e ad euro 1.300 per i supplenti.

Negli esercizi 2009-2010, con riferimento all'indennità del collegio dei revisori si è considerato il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18-09-2009 con il quale era stata attribuita una maggiorazione dei compensi in base ad un'interpretazione più favorevole della normativa pregressa ritenuta circoscritta al 2007-2008. Successivamente con nota del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 7 del 4-01-2010, a seguito dei rilievi formulati dal Ministro dell'Economia e Finanze, era stata sospesa l'attribuzione della suddetta maggiorazione e riconfermati anche per il 2009-2010 i compensi corrisposti negli anni precedenti. Detta sospensione era stata superata con la nota del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture n. 7454 del 23-05-2011 e ribadita dal Ministero medesimo in data 7-12-2011. Nella nota dell'Autorità portuale di trasmissione degli importi dei compensi agli organi per il 2011 si evidenzia che, su indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, il sopracitato decreto non è stato considerato valido dal Presidente del Collegio dei revisori.

Per l'anno 2011 l'Autorità dichiara di aver effettuato la riduzione del 10% dei compensi agli organi di amministrazione e di controllo.

Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nel prospetto che segue è riportata, distinta per esercizio finanziario, la spesa impegnata per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e di controllo dell'Autorità portuale di Piombino; gli importi impegnati per gli esercizi dal 2009 al 2011 sono posti a raffronto con quelli impegnati per l'esercizio 2008.

Tabella n. 1**Spesa impegnata per gli organi**

ESERCIZIO	2008	2009	Var. %	2010	Var. %	2011	Var. %
Presidente	168.215	186.939	11,13	186.912	-0,01	211.189	12,99
Comitato Portuale	8.352	10.640	27,39	9.200	-13,53	8.536	-7,22
Collegio dei Revisori	22.714	40.951	80,29	27.029	-34,00	23.824	-11,86
Rimborso spese organi	36.135	34.510	-4,50	24.737	-28,32	17.161	-30,63
Oneri previdenziali ed assistenziali su comp. organi a carico A.P	15.406	16.882	9,58	17.056	1,03	17.142	0,50
Totale	250.822	289.922	15,59	264.934	-8,62	277.852	4,88

La spesa impegnata ha registrato nel 2009 un incremento rispetto al 2008 (15,59%), mentre è tornata a diminuire nel 2010 (-8,62%) per poi mostrare un modesto incremento nel 2011(4,88%).

Nel 2009-2010 l'Ente non ha applicato la riduzione dei compensi agli organi del 10% disposta ex art. 1, commi 58 e 59 della Legge 23-12-2005 n. 266 sul presupposto che dovesse essere limitata al 2007 e al 2008.

Successivamente, il MEF, con circolare n. 32/2009, ed il Ministro delle Infrastrutture, con nota del 7/9/2010, hanno confermato che l'obbligo di riduzione operava anche per gli anni 2009 e 2010.

Nel 2010 l'Autorità portuale in ossequio alla circolare del Ministero dei Trasporti n. 32/2009 ha disposto il recupero delle somme corrisposte in eccedenza mediante la decurtazione di quelle spettanti per il 2010.

Nei pareri espressi sui rendiconti generali delle Autorità portuali per l'esercizio finanziario 2009, il MEF ha imposto il rilascio di un'attestazione sull'avvenuto recupero delle somme erogate in difformità.

Detta clausola, recepita dal MIT nei provvedimenti di approvazione dei documenti contabili, è stata impugnata innanzi al Tar del Lazio da numerose Autorità portuali, che – dopo aver ottenuto la sospensiva degli atti impugnati – hanno visto integralmente accolti nel merito i ricorsi avanzati con annullamento degli atti impugnati, ivi compresa la citata circolare MEF n. 32/2009 (sentenza del TAR Lazio n. 04399 del 19/5/2011).

In conseguenza di ciò, il MIT, con circolare in data 23/5/2011, diretta a tutte le Autorità portuali ha ritenuto che "i compensi spettanti agli Organi degli Enti ricorrenti devono essere ripristinati ai valori preesistenti con restituzione di ogni eventuale riduzione o recupero effettuati".

Sull'argomento va da ultimo ricordato che l'art. 6, comma 3 del D.L. n. 78/2010, convertito nella legge n. 122/2010, ha previsto, a decorrere dal 2011, la riduzione del 10% dei compensi agli organi di amministrazione e di revisione delle pubbliche amministrazioni comprese nel conto economico consolidato della P.A., rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010.

L'emolumento del Presidente, alla luce di quanto sopra, risulta, nel 2011, superiore a quanto percepito nel 2010, pur avendo l'Autorità portuale applicato la riduzione del 10% ex art. 6, comma 3 del d.l. 78/2010, in quanto comprensivo degli arretrati relativi agli anni 2009 e 2010 corrisposti allo stesso ai sensi della citata sentenza.

3. Personale

3.1 Pianta organica e consistenza del personale

Nelle precedenti relazioni è stato ricordato che l'Autorità portuale di Piombino non è succeduta a nessuna precedente organizzazione portuale e, pertanto, non hanno trovato applicazione, nei suoi confronti, le disposizioni della legge di riordino del Sistema portuale relative alla utilizzazione del personale per la composizione della Segreteria tecnico-operativa ed all'assorbimento del personale in esubero.

Con delibera n. 16 del 25 luglio 2008, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 11 settembre 2008, è stata adottata una nuova pianta organica, che prevede una dotazione di 32 unità di personale, compreso il Segretario Generale.

Il personale in servizio al 31 dicembre 2009 e 2010, escluso il Segretario Generale, è ammontato a n. 26 unità, mentre quello in servizio al 31-12-2011 a 27 unità di cui una a tempo determinato. Il numero dei dirigenti incluso il Segretario generale ammonta a n. 3. Il rapporto tra dirigenti e dipendenti nel triennio in esame calcolato sottraendo al numero dei dipendenti in servizio quello dei dirigenti è del 13,04%.

Con delibera n 24/2012 è stata adottata la nuova pianta organica, in 31 unità che non altera il numero totale delle unità previste, ma ne modifica la composizione delle categorie e dei livelli. Con nota del Ministero vigilante del 17-01-2013 viene approvata la nuova pianta organica e si raccomanda all'Ente per quanto riguarda le nuove assunzioni che dovessero eventualmente essere effettuate l'espletamento di procedure selettive volte all'individuazione dei soggetti più idonei in ragione dei posti da ricoprire, nel rispetto dei principi di trasparenza e massima partecipazione, nonché delle norme vigenti in materia.

Nel prospetto che segue sono riportati i dati relativi alla composizione della pianta organica e quelli del personale in servizio al 31 dicembre degli anni 2009, 2010 e 2011.

Tabella n. 2

Qualifica o livello	Dotazione organica Delibera 16/2008	Personale in servizio al 31/12/2008	Personale in servizio al 31/12/2009	Personale in servizio al 31/12/2010	Personale in servizio al 31/12/2011
Dirigenti *	2	2	2	2	2
Quadri	6	6	6	6	6
Impiegati	23	18	18	18	18+1*
Totale	31	26	26	26	27

* escluso il Segretario Generale

Dei 19 impiegati nel 2011 1 unità è a tempo indeterminato

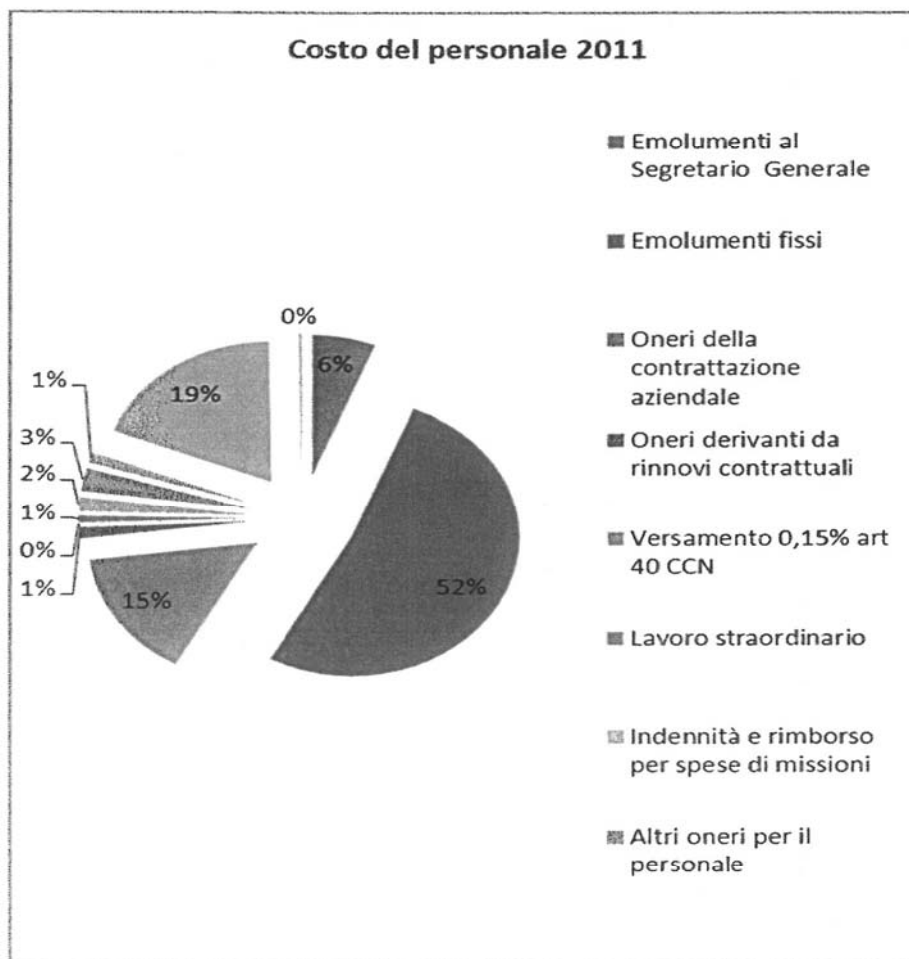
3.2 Costo del personale

Nel prospetto che segue è indicato, per ciascuno degli esercizi considerati, il costo complessivo del personale, compresa la quota accantonata per il T.F.R., nell'importo risultante dal conto economico.

Tabella n. 3

	2008	2009	Var. %	2010	Var. %	2011	Var. %
Emolumenti al Segretario Generale	115.051	107.890	-6,22	109.602	1,59	118.390	8,02
Emolumenti fissi	734.758	840.859	14,44	923.534	9,83	1.012.808	9,67
Oneri della contrattazione aziendale	205.000	260.000	26,83	278.507	7,12	291.772	4,76
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	22.022	17.755	-19,38	21.643	21,90	27.426	26,72
Versamento 0,15% art 40 CCN	592	585	-1,18	857	46,50	927	8,17
Lavoro straordinario	31.925	15.650	-50,98	16.565	5,85	17.523	5,78
Indennità e rimborso per spese di missioni	55.178	67.042	21,50	83.791	24,98	33.473	-60,05
Altri oneri per il personale	32.029	42.743	33,45	49.920	16,79	53.055	6,28
Organizzazione corsi	59.589	73.463	23,28	79.441	8,14	24.162	-69,58
Oneri previdenziali ed assistenziali	313.655	321.162	2,39	313.662	-2,34	368.263	17,41
Indennità e rimb. spese missioni prog. comunitari						4.716	100,00
Totale	1.569.799	1.747.149	11,30	1.877.522	7,46	1.952.515	3,99
TFR	91.185	88.318	-3,14	101.388	14,80	108.342	6,86
Totale complessivo	1.660.984	1.835.467	10,50	1.978.910	7,82	2.060.857	4,14

Grafico n. 1



Il prospetto mostra nel triennio un incremento del costo del personale, rispettivamente, del 10,50% nel 2009%, del 7,82% nel 2010 e del 4,14% nel 2011. Tale incremento riguarda, principalmente, gli oneri per la contrattazione aziendale e gli oneri per i rinnovi contrattuale, mentre le flessioni più marcate riguardano nel 2009 le spese per lavoro straordinario (50,98%) e nel 2011 quelle per l'organizzazione dei corsi (60,05%).

Le spese impegnate per il personale rappresentano nei tre esercizi circa il 28,69%, il 28,39% ed il 28,57% delle spese correnti.

Nella nota di approvazione al consuntivo 2011 del 9-7-2012 il Ministero dell'Economia e Finanze ha invitato l'Ente a fornire evidenza circa l'applicazione dell'art 9, commi 1 e 2 del DL n 78/2010, relativo al contenimento delle spese per il personale⁷.

Nella tabella e nel grafico che seguono è rappresentato il costo medio unitario degli esercizi in esame.

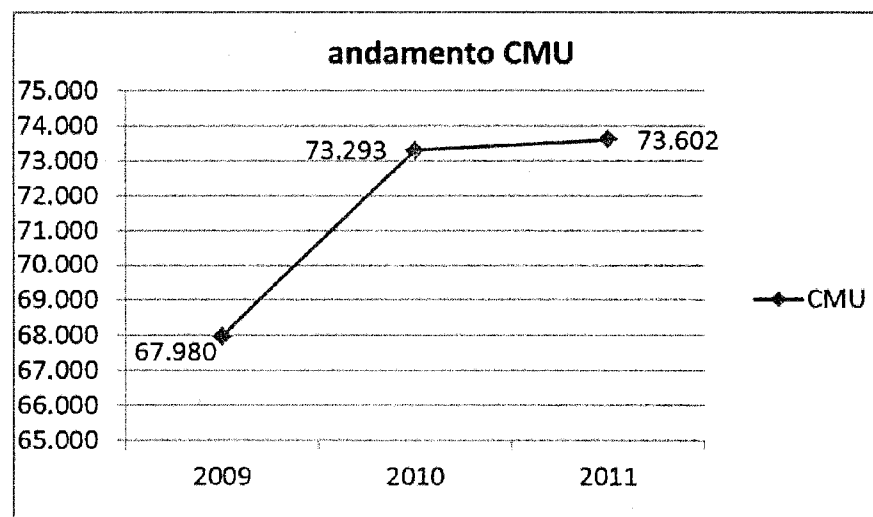
⁷ Giova specificare che sul punto è intervenuta la sentenza della Corte Costituzionale n. 223/2012.

Tabella n. 4

2008			2009			2010			2011		
Costo globale	Personale in servizio	c.m.u.	Costo globale	Personale in servizio	c.m.u.	Costo globale	Personale in servizio	c.m.u.	Costo globale	Personale in servizio	c.m.u.
1.660.984	27	61.518	1.835.467	27	67.980	1.978.910	27	73.293	2.060.857	28	73.602

*compreso il Segretario Generale Compreso il Segretario generale e nel 2011 la unità a tempo determinato

Grafico n. 2



In particolare, il costo medio unitario, calcolato includendo Il Segretario generale, pur restando sostanzialmente invariata la consistenza del personale in servizio nei tre esercizi subisce un progressivo incremento attestandosi ad euro 67.980 nel 2009, ad euro 73.293 nel 2010 e ad euro 73.602 nel 2011.

4. Incarichi di studio e consulenza

L'Autorità ha fornito un prospetto riepilogativo della composizione della spesa impegnata annualmente per incarichi di consulenza ed altre prestazioni professionali corredata dalla descrizione dell'incarico e dal nominativo dei consulenti

La spesa impegnata ammonta rispettivamente ad euro 100.013 nel 2009, ad euro 120.375 nel 2010 e ad euro 72.620 nel 2011.

Seguendo le indicazioni fornite dal Ministero vigilante l'Autorità portuale di Piombino ha corredato i consuntivi 2009-2011 delle tabelle riepilogative delle spese per consulenze, finalizzate alla verifica del rispetto dei limiti di legge (art. 61, comma 2 L. n. 133/2008; art. 6, comma 7 L. n. 122/2010), attestando che tali spese si sono mantenute, nel triennio, al di sotto del limite stabilito con riferimento alla spesa storica sostenuta nel 2004 e nel 2009 rispettivamente il 30% ex lege 133/2008 ed il 20% ex lege 122/2010)⁸.

⁸ Non si rinvergono elementi circa il puntuale rispetto degli adempimenti relativi all'invio degli atti alla Corte dei conti ai fini del controllo preventivo di legittimità, ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettere f-bis) e f-ter) legge 14 gennaio, n. 20.