richiesto dal Ministero. La medesima ha fatto presente, però, l'intendimento di procedere alle opportune variazioni di bilancio nel caso in cui la direttiva citata dovesse essere ritenuta applicabile alle autorità.

Quale **sede** dell'Autorità, durante la gestione commissariale furono individuati appositi locali all'interno dell'immobile denominato Centro Integrato Servizi Portuali (CISP). Tali locali sono stati mantenuti a seguito della costituzione degli organi, anche se la definitiva sistemazione logistica risultava strettamente connessa alla soluzione della problematica giuridica legata al suddetto immobile.

Su tale problematica è stato ampiamente riferito nella relazione, citata in premessa, relativa all'esercizio 1996. Come già precisato in tale sede, la complessa vicenda giuridica, legata alla costruzione e alla gestione dell'immobile denominato CISP, su area in parte compresa in ambito demaniale e ora rientrante nella circoscrizione territoriale dell'Autorità come demanio marittimo, affidate a suo tempo dal Comune di Piombino ad una Associazione temporanea di imprese (capeggiata dalla Società Italiana per le condotte d'Acqua SpA), è stata risolta con un accordo transattivo tra i citati soggetti, di cui si è fatta promotrice l'Autorità portuale in relazione a quanto previsto dal D.L. n. 457/97 convertito con legge n. 30/90 (art. 8, 10° comma), con il quale viene stanziato l'indennizzo di 9 mld dovuto dal Ministero dei Trasporti all'ATI "per la mancata concessione al Comune dell'area su cui insiste l'immobile denominato CISP".

Definiti formalmente gli atti necessari, come si evince dal verbale della seduta del Comitato portuale del 27 novembre 1998, la Direzione Generale Demanio Marittimo e Portuale ha provveduto a "pagare la somma al Comune di Piombino che a sua volta girerà ai soggetti interessati dalle transazioni".

Risolta definitivamente la questione della sede, l'ente ha provveduto nel tempo, in relazione alle progressive esigenze intervenute, all'ampliamento dei locali, al completamento degli arredi e all'adeguamento dei sistemi informatici.

Con l'estensione della circoscrizione territoriale ai porti elbani, sono state individuate provvisoriamente sedi distaccate presso le locali Autorità Marittime in attesa di reperire locali idonei. Attualmente, è ancora in programma un eventuale acquisto o locazione di locali ma, data la difficoltà di reperimento o l'eccessiva onerosità delle offerte, l'attività per i porti elbani viene svolta nella sede di Piombino.

3.5 La programmazione: il piano regolatore portuale e il piano operativo triennale.

La legge n. 84/94 attribuisce alle autorità portuali il compito di individuare gli obiettivi strategici da perseguire per il miglioramento e lo sviluppo del porto; all'uopo è prevista la redazione di appositi atti di programmazione e di pianificazione consistenti, in particolare, nel piano regolatore portuale e nel piano operativo triennale.

L'assetto normativo previgente concepiva il **piano regolatore portuale** (PRP) come un "programma di opere" da realizzare in un certo periodo di tempo. Così come regolamentato dall'art. 5 della n. 84/94 il medesimo costituisce, attualmente, non soltanto l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'assetto funzionale del porto ma anche lo strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali nonché con l'ordinamento comunitario: le relative previsioni, infatti, non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e devono rispondere alla finalità prevista dall'art. 1, 1° comma, della legge n. 84/94, riguardante l'adeguamento dell'assetto portuale "agli obiettivi del piano generale dei trasporti" [38].

In particolare, con il PRP vengono definiti l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie; vengono, inoltre, individuate le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Riguardo alla procedura di approvazione, il medesimo, una volta adottato dal Comitato portuale, viene inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici; successivamente, è sottoposto, ai sensi delle vigenti disposizioni, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale, al termine della quale viene approvato dalla regione.

---

[38] L'art. 129-b del Trattato di Mastricht prevede che "la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazione e dell'energia...."

Ai sensi dell'art. 27, 3° comma, inoltre, "i piani regolatori vigenti alla data di entrata in vigore della legge di riordino conservano efficacia fino al loro aggiornamento da effettuare secondo le riposizioni di cui all'art. 5".

Il PRP vigente al momento della istituzione dell'Autorità di Piombino era quello redatto dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime del Ministero dei Lavori Pubblici, approvato con D.I. n. 5693 dell'11 settembre 1965, così come integrato con la "Variante 1", predisposta dalla Regione Toscana, a seguito del trasferimento delle competenze operate con D.P.R. n. 8/72 e con D.P.R. n. 616/77, e redatta dall'Ufficio Regionale del Genio Civile di Livorno, approvata dal Consiglio Regionale con deliberazione 30 maggio 1989, n. 250.

Subito dopo la sua nomina, il Presidente si è attivato per la redazione del piano portando avanti due tipi di programmazione: una a breve termine da attuare sulla base di una ulteriore proposta avanzata, nel frattempo, dalla Regione, opportunamente integrata attraverso la predisposizione di nuovi studi ed analisi delle riscontrate nuove esigenze nella gestione portuale (c.d. "Variante 2" al PRP, in prosecuzione alla "Variante 1"); l'altra a lungo termine, da attuare con il vero e proprio "Nuovo Piano Regolatore Portuale", riguardante l'assetto e lo sviluppo del porto nel prossimo ventennio. Nella seduta del 27 novembre 1998, il Comitato portuale ha autorizzato l'avvio della fase preliminare di studio della suddetta programmazione, al fine di individuarne i contenuti fondamentali.

Per la programmazione a breve termine, il Presidente si è avvalso della consulenza del Dirigente del settore marittimo e del servizio idrografico e mareografico nazionale presso la Presidenza del Consiglio il quale, nella seduta del Comitato portuale del 28 maggio 1998, ha illustrato il nuovo piano regolatore, denominato "Variante 2 al piano regolatore portuale", destinato ad intervenire sui "fattori critici del porto che penalizzano l'ulteriore sviluppo delle attività". Sulla base della relazione allegata al piano, questi ultimi si possono così sintetizzare:

- assenza di aree retroportuali per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci, a causa della collocazione degli impianti industriali siderurgici immediatamente a ridosso delle banchine;

- fondali limitati che non garantiscono un sicuro accesso al porto per le navi di maggiore tonnellaggio;

- utilizzazione promiscua delle stesse banchine;

- mancanza di una protezione sufficiente per le mareggiate provenienti da sud-sud/est;

- inadeguatezza del sistema di accesso veicolare al porto;

- mancanza di un collegamento diretto ed adeguato con le infrastrutture del corridoio plurimodale tirrenico;

- necessità di espansione delle aree portuali verso nord per realizzare un raccordo ferroviario diretto con le banchine ad uso esclusivo di traffico merci;

- necessità di razionalizzare le aree destinate alla sosta degli autoveicoli.

Ciò premesso, gli obiettivi strategici del piano risultano sostanzialmente i seguenti:

- acquisire nuovi attracchi commerciali e industriali attraverso nuovi banchinamenti nelle aree ex-industriali e potenziare le banchine e i pontili attualmente esistenti per l'attracco delle navi;

- collegare il porto con il sistema ferroviario nazionale attraverso nuovi banchinamenti e nuove aree portuali collocati alle spalle del raccordo ferroviario di Portovecchio e della stazione FS di Fiorentina di Piombino;

- "zonizzare" il porto distinguendo i traffici commerciali da quelli industriali e da quelli traghettistici e RO-RO;

- dotare il porto di nuovi fondali adeguati e differenziati.

E' previsto, inoltre, il "tombamento dell'attuale Darsena dei Pescherecci ove i fondali sono estremamente limitati". Tale intervento dovrebbe consentire di realizzare una nuova area operativa ai fini commerciali ma è condizionato alla individuazione di una diversa area per il porto pescherecci; a tal fine, la localizzazione individuata, approvata anche dai pescatori, ha incontrato difficoltà con la procedura di VIA, pertanto è in corso un confronto con il Comune di Piombino per verificare la possibilità di nuovi approdi nella costa che va dalla Chiusa al Cornia.

Nelle more delle procedure di approvazione della Variante 2 è stato dato avvio alla predisposizione dei progetti esecutivi delle opere, allo scopo di accelerare, una volta intervenuta l'approvazione, le procedure di gara e l'aggiudicazione dei lavori.

La procedura di approvazione del PRP è risultata conforme a quanto previsto da citato art. 5: una volta adottato dal Comitato portuale, con deliberazione n. 21 del 31 agosto 1998, il medesimo è stato inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha reso il previsto parere, con "osservazioni, raccomandazioni, suggerimenti e prescrizioni" nell'Adunanza del 17 dicembre 1999 con voto n. 295.

Peraltro, nel corso del procedimento di approvazione, l'Autorità portuale ha dovuto provvedere ad un "adeguamento tecnico-funzionale" dello stesso, relativamente ai "lavori di banchinamento interno del primo tratto del molo Batteria" e ciò ha comportato il protrarsi dei tempi di approvazione.

In data 10 maggio 2001, dopo il parere favorevole alla modifica espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 43 del 14 marzo 2001, l'Autorità ha inviato il Piano al Ministero dell'Ambiente per la relativa pronuncia di compatibilità ambientale; con il decreto DEC/VIA/6908 dell'8 gennaio 2002, il Ministro dell'Ambiente, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, ha espresso giudizio positivo con "prescrizioni e raccomandazioni".

Infine, con l'approvazione della Regione, avvenuta con deliberazione del Consiglio Regionale n. 91 del 5 giugno 2002, la "Variante 2 al Piano Regolatore Portuale" è diventata esecutiva.

Il PRP del **Porto di Portoferraio**, risalente al 1959, è stato oggetto di una variazione approvata con D.I. del 12 febbraio 1968 n. 4300; con la medesima sono stati proposti interventi di adeguamento del porto sulla base della pianificazione comunale.

L'Autorità portuale ha redatto una proposta di adeguamento tecnico-funzionale dello stesso, mantenendo sostanzialmente la previsione degli interventi ancora da realizzare (risanamento strutturale delle opere

esistenti, aumento degli spazi a terra e prolungamento del pontile Massimo), che non incide sull'assetto del porto.

La proposta, approvata dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 29 del 22 febbraio 2000, è stata inviata al Consiglio Superiore dei LL.PP. per il prescritto parere reso favorevolmente con voto n.181 del 3 maggio 2000.

Anche il PRP del **Porto di Rio Marina**, risalente al 1956 (prot. n. 4526 del 27 luglio 1956), è stato oggetto di una variazione approvata con D.I. del 23 aprile 1964, n. 2331. Gli interventi in essa previsti sono stati in gran parte realizzati, pertanto, l'Autorità ha provveduto a redigere il progetto esecutivo per il prolungamento del molo di sottoflutto di 25 m., che permetterà di esaurire le opere previste.

Peraltro, nella seduta del Comitato portuale del 30 ottobre 2001, sono state approvate le linee guida per la redazione di un Nuovo Piano Regolatore Portuale: la prima risponde all'esigenza di allargare e mettere in totale sicurezza lo specchio acqueo per dare un accosto sicuro alla nave di linea; la seconda è funzionale alla prima e riguarda l'esigenza di riservare, ampliando lo specchio acqueo, uno specchio acqueo adeguato alla nautica da diporto, così come prevede il piano dei porti turistici della Regione Toscana; la terza nasce dalla necessità di dare un assetto più ordinato al porto.

Recentemente, a seguito del definitivo assetto circoscrizionale approvato con D.M. del 6 giugno 2002, è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento "dell'incarico professionale per l'elaborazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Rio Marina e relativo studio di impatto ambientale". Il termine per la presentazione delle domande è scaduto l'11 novembre 2002, pertanto l'Ente si appresta alla relativa aggiudicazione.

Il completamento dei PRP vigenti, come si vedrà più avanti, rappresenta uno degli obiettivi previsti nei piani operativi triennali; in particolare, la realizzazione delle opere previste dalla Variante 2,

programmata in 2 stralci, determinerà per il porto di Piombino un nuovo assetto portuale così definito:

- realizzazione dei 1.100 metri circa di nuovi banchinamenti, uno di 240 mt.in parallelo al pontile Magona, il secondo di 410 mt. in parallelo al pontile Lucchini che sarà prolungato verso terra di circa 140 mt., il terzo che collega i due banchinamenti alla loro radice, un quarto di metri 106 risultato dall'imbonimento della darsena pescherecci;

- effettuazione di un escavo pari a circa 1.800.000 mc, per realizzare fondali di -13 metri sui nuovi banchinamenti (circa 800.000 mc.) e fondali di -15 nel canale di ingresso nel bacino di evoluzione e lato esterno del pontile Lucchini (circa 1.000.000 mc.);

- realizzazione di due vasche di contenimento in grado di assorbire i quantitativi dei sedimenti provenienti dalle operazioni di dragaggio;

- fondali a -13 metri per tutte le banchine e a -15 metri nel canale di ingresso, nel bacino di evoluzione, e nella parte terminale del pontile Lucchini;

- un'area retrobanchina - servita dalla SS 398 e dalla ferrovia – di 200.000 mq che implica la dismissione delle attuali vasche di decantazione della Azienda siderurgica attraverso un nuovo sistema di smaltimento delle acque reflue industriali e lo spostamento dei carbonili[39];

- realizzazione di un'area di retrobanchina di 18.000 mq con il tombamento della darsena pescherecci che, come detto, implica una diversa collocazione del porto pesca.

Il **piano operativo triennale** (POT) di cui all'art. 9, 3° comma-lett. a) della legge n. 84/94, contiene "le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati". E' soggetto a revisione annuale e deve essere approvato entro novanta giorni dall'insediamento del comitato portuale.

Il POT, inteso non soltanto come documento di programmazione ma anche come strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative

[39] Al riguardo in data 26 aprile 1999 risulta formalizzato, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, un protocollo di intesa fra tutti i soggetti istituzionali interessati per la realizzazione di interventi volti alla soluzione del problema.

politiche di sviluppo, costituisce l'atto attraverso il quale le autorità propongono al Ministero dei Trasporti e alle amministrazioni locali (enti territoriali ed altri enti pubblici e privati), quantificando la relativa spesa, le opere da realizzare per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo e di miglioramento del porto.

La mancata adozione del medesimo nel termine successivo di trenta giorni dalla scadenza dei primi novanta comporta, ai sensi dell'art. 7, 3° comma, della citata legge, la possibilità, da parte del Ministero vigilante, di disporre la revoca del presidente e lo scioglimento del comitato portuale.

Il Comitato portuale dell'Autorità di Piombino ha adottato il 1° POT, per il triennio 1998/2000, con deliberazione n. 20 del 21 novembre 1997, cioè entro i termini previsti dai citati articoli. Successivamente ha provveduto puntualmente agli adempimenti previsti dal richiamato art. 9.

Questo lo sviluppo delle revisioni annuali al 1° POT e l'approvazione del 2° POT relativo al triennio 2001/2003:

PROVVEDIMENTO ADOTTATO	DELIBERA DI APPROVAZIONE
1^ revisione annuale al POT 1998/2000	Delibera del Comitato portuale n. 21 del 26 marzo 1999
2^ revisione annuale al POT 1998/2000	Delibera del Comitato portuale n.13 del 28 aprile 2000
Piano Operativo Triennale 2001/2003	Delibera del Comitato portuale n. 9 del 27 febbraio 2001
1^ revisione annuale al POT 2001/2003	Delibera del Comitato portuale n. 18 del 30 aprile 2002

Per la redazione del 1° POT, non essendo ancora costituita la segreteria tecnico-operativa, l'ente si è avvalso di una consulenza esterna, affidando l'incarico al responsabile della U.O.O."Porti e Aeroporti" della Regione Toscana, al quale, previa autorizzazione della stessa Regione allo svolgimento dell'incarico, è stato attribuito un compenso di 6 milioni.

Poiché il periodo esaminato copre un arco temporale piuttosto ampio, si procederà alla descrizione sintetica del contenuto dei piani, così come predisposti dall'ente; lo sviluppo e la realizzazione delle relative opere verranno trattati nella parte della relazione riguardante gli aspetti gestionali.

Con il primo POT, in vigore dall'1/1/1998, l'Autorità portuale descrive, sostanzialmente, la situazione del porto evidenziandone le funzioni, i traffici, le attrezzature, l'assetto strutturale e le relative problematiche e ponendo due ordini di obiettivi, programmatici e operativi, riassunti nel seguente schema:

OBIETTIVI PROGRAMMATICI	Predisposizione e adozione del Nuovo Piano Regolatore Portuale: studi, progetti e analisi ritenuti necessari a supporto delle scelte operate	
	Revisione degli atti di concessione, eventuale regolarizzazione di posizioni, individuazione di nuovi criteri di determinazione dei canoni	
OBIETTIVI OPERATIVI	Escavo portuale e opere di grande infrastrutturazione	Ripristino dei fondali come dal vigente PRP
		Interventi sul fondale per la realizzazione delle opere di prolungamento della diga foranea
		Realizzazione nuovo cerchio di evoluzione a seguito del completamento del prolungamento della diga foranea
		Nuova banchina sul fronte mare del Piazzale Magona con impalcato su pali e massi al fine di garantire le condizioni di smorzamento del moto ondoso
		Sistemazione della banchina Trieste, onde ovviare alla causa di formazione di pericolosi sgotti
		Portoferraio: risanamento strutturale delle opere esistenti
		Portoferraio: nuovo filo banchina dal pontile 3 alla radice del pontile G. Massimo lato sud e dalla radice del pontile G. Massimo lato nord fino alla distanza di circa 10 mt dalla radice della Calata Italia
		Portoferraio: prolungamento del pontile G.Massimo pr una lunghezza di circa 50 mt.
		Rio Marina: prolungamento del molo di sottofllutto di 25 mt.
	Adeguamento qualitativo dell'offerta portuale	Apertura del CISP e attivazione di tutti i servizi in esso previsti: Stazione Marittima, Uffici vari ecc.
		Demolizione dei fabbricati fatiscenti che ostacolano la corretta utilizzazione del Piazzale Premuda
		Installazione di dispositivi luminosi per indirizzare gli utenti agli imbarchi
		Predisposizione degli strumenti atti a garantire il massimo livello di sicurezza nel porto compatibilmente con la stessa operatività
		Adeguamento dell'impianto elettrico di illuminazione
		Miglioramento della accessibilità veicolare al Porto
		Adozione degli strumenti di promozione al fine di incrementare i traffici
		Portoferraio: realizzazione della Stazione marittima

Le revisioni annuali presentano la sintesi delle attività svolte distinguendo due momenti: il primo come riepilogo degli elementi di sviluppo del contesto normativo, istituzionale e organizzativo che hanno caratterizzato l'attività svolta nell'anno; il secondo come risultato degli obiettivi svolti nel POT con l'indicazione del relativo grado di attuazione. La

seconda revisione è caratterizzata dall'ampliamento dei limiti circoscrizionali ai porti elbani di Portoferraio e Rio Marina e quindi dalla previsione di interventi per i medesimi anche se, trattandosi, come detto, di una estensione in via provvisoria, la programmazione si limita ad opere di modesta ed ordinaria entità.

In relazione agli interventi di miglioramento degli standard qualitativi e di sicurezza nell'offerta di servizi portuali, l'Autorità ha rappresentato l'esigenza di introdurre una tariffa portuale, in analogia a quanto praticato in altri scali marittimi nazionali, quale corrispettivo per i maggiori oneri finanziari sopportati; il Comitato portuale, sul punto, ha espresso parere favorevole con deliberazione n. 11/98 del 27 marzo 1998. Pertanto, con ordinanza n. 5/98 è stata introdotta la tariffa portuale dal 1° ottobre 1998, limitatamente ai soli veicoli imbarcati e sbarcati, e dal 1° giugno 1999, contestualmente alla apertura della Stazione Marittima, anche per i passeggeri.

Con il secondo POT viene sostanzialmente riproposta la programmazione del primo triennio, tenendo conto dello stato di realizzazione degli interventi previsti e degli sviluppi di alcune problematiche presentatesi, quali, ad esempio, quelle per i lavori di escavo.

Il medesimo è stato redatto secondo una articolazione funzionale che individua, sostanzialmente, tre obiettivi fondamentali:

1) razionalizzazione e qualificazione del settore dedicato ai passeggeri del porto di Piombino;
2) completamento dei piani regolatori portuali vigenti;
3) programmazione dello sviluppo del porto commerciale.

Come strumenti attuativi dei piani vengono segnalate le risorse umane, con l'adozione delle piante organiche e la relativa copertura dei posti, le risorse strumentali, con l'individuazione della sede all'interno dei locali del CISP e l'acquisizione degli elementi per il funzionamento degli uffici (arredi, strumenti informatici ecc.), ed, infine, le risorse finanziarie, le quali formeranno oggetto di apposita trattazione nella parte descrittiva dello stato di attuazione degli interventi.

Nei medesimi, inoltre, si affrontano i problemi e le prospettive dei collegamenti e della viabilità stradale e ferroviaria, i quali attengono, principalmente:

- alla mancanza di un collegamento diretto ed adeguato ai traffici previsti con le infrastrutture del corridoio plurimodale tirrenico. A tal fine è in programma il completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. 398;

- alla carenza e alla criticità dei collegamenti ferroviari. Il porto è servito dalle FF.SS. con una linea passeggeri ma è assente ogni collegamento con il porto commerciale. A tale riguardo, la Variante 2 dovrebbe consentire la realizzazione di condizioni ottimali per studiare l'ingresso delle FF.SS. in porto;

- alle soste di autoveicoli in entra e in uscita dal porto. Per ovviare a questo problema è in programma la realizzazione del cavalcaferrovia di Via Flemalle.

In ordine alla Direttrice Tirrenica, l'Autorità condivide l'obiettivo strategico assunto dalle varie amministrazioni interessate al completamento della medesima. Al riguardo, il Presidente ha aderito alla Società per la promozione del corridoio tirrenico Brennero-"TI.BRE." Spa,, partecipando con l'acquisizione di 2 quote azionarie dell'importo di £ 10.000.000 cadauna.

Inoltre, è da segnalare l'iniziativa del Comune di Piombino che in località Montegemoli, a circa 3 Km dal porto, ha previsto la realizzazione di un'area di 250.000 mq da destinare alle attività retroportuali.

Nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti è prevista, infine, la realizzazione, presso la stazione di Campiglia Marittima, di un "Terminale Intermodale" a servizio della Val di Cornia e dell'area costiera a sud di Livorno, per favorire il trasporto combinato.

3.6 Il referto sull'attività: la relazione annuale.

Ai sensi dell'art. 9, 3° comma, lettera c) della legge n. 84/94, le autorità portuali sono tenute a trasmettere una relazione annuale sull'attività svolta, da approvarsi da parte del Comitato portuale, entro il 30 aprile dell'anno successivo.

L'Autorità portuale di Piombino ha trasmesso puntualmente le predette relazioni, articolandone il contenuto in più punti riguardanti specificatamente:

- gli aspetti organizzativi (organi, personale, sede, arredi e mezzi, amministrazione e contabilità, sicurezza, formazione);
- l'attività operativa, di pianificazione e di sviluppo del porto (i traffici, l'operatività portuale, la pianificazione e lo sviluppo);
- l'attività promozionale;
- i servizi di interesse generale;
- gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e le opere di grande infrastrutturazione;
- la gestione del demanio marittimo.

Le indicazioni fornite sono precise e puntuali; alle medesime sono allegati i prospetti statistici riguardanti la movimentazione dei traffici e le concessioni demaniali.

Nel contenuto le predette relazioni ricalcano sostanzialmente i piani operativi triennali in quanto costituiscono un vero e proprio rendiconto dello stato di attuazione delle pianificazioni adottate.

3.7 Il sistema dei controlli.

Il sistema dei controlli previsti dalla legge n. 84/94 sul funzionamento delle autorità portuali è così articolato:

- vigilanza del Ministero dei Trasporti, *ex* art. 12;
- controllo interno di regolarità amministrativo-contabile del Collegio dei revisori dei conti, *ex* art. 11;
- controllo esterno della Corte dei conti, ex art. 6, 4° comma.

L'attività di vigilanza ministeriale si esplica attraverso una forma di controllo-approvazione su atti e, nel solo caso limite regolamentato dall'art. 7, 3° comma, della legge citata, che prevede la revoca del presidente e lo scioglimento del comitato portuale (cfr. par. 3.2), attraverso il controllo su organi.

Il Ministero approva le delibere del presidente e del comitato portuale relative alle piante organiche e, di concerto con il Ministro del Tesoro, quelle riguardanti i documenti di bilancio (preventivi, consuntivi e variazioni) e il regolamento di amministrazione e contabilità. I tempi di esercizio della vigilanza, originariamente disciplinati dal 4° comma del citato art. 12 (in base al quale trascorsi 45 giorni dalla data di ricevimento delle delibere senza che il ministero fosse intervenuto, esse si intendevano approvate), oggi sono diversamente regolamentati dal D.Lgs. n.419/99, ferma restando l'operatività dell'istituto del silenzio-assenso.

Tale silenzio significativo, in ordine agli atti sottoposti ad approvazione ministeriale, secondo quanto riferito dalla Autorità, si è verificato più spesso negli ultimi anni e soprattutto con riferimento alle delibere di approvazione delle variazioni di bilancio.

Con la prevista approvazione delle delibere del presidente, di natura propositiva, in materia di bilancio e di personale, il Ministero esprime il proprio assenso sulle linee politiche perseguite nei predetti atti, legittimandone il contenuto operativo. Non si ritiene, pertanto, ipotizzabile, e in ogni caso sarebbe di ostacolo alla speditezza della gestione,

l'approvazione ministeriale delle delibere del presidente, di natura esecutiva, adottate in attuazione dei documenti approvati.

In generale, dall'analisi condotta non sempre emerge una presenza ministeriale puntuale e tempestiva in ordine all'attività di indirizzo e di coordinamento che la legge di riordino affida allo stesso Ministero vigilante, attraverso l'emanazione di regolamentazioni specifiche e l'individuazione di linee guida e di criteri di gestione.

Diverse sono le valutazioni in ordine al controllo di regolarità amministrativo-contabile esercitato dai revisori dei conti, ai sensi dell'art. 11 della legge in argomento.

Premesso che tale tipologia di controllo è stata mantenuta nel nuovo sistema di controlli interni, disegnato dal D.Lgs. n. 286/99, come verifica di legittimità, regolarità e correttezza dell'azione amministrativa, esercitabile secondo i principi generali della revisione contabile, sulla base del richiamato articolo, i revisori dei conti: provvedono al riscontro degli atti di gestione, accertando la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettuando trimestralmente verifiche di cassa; redigono una relazione sul conto consuntivo e riferiscono periodicamente al Ministero; assistono, con almeno uno dei suoi membri, alle riunioni del comitato portuale.

L'Autorità portuale di Piombino sottopone all'esame del Collegio dei revisori i bilanci di previsione e le relative variazioni, ai sensi dell'art.3-14°comma del Regolamento di contabilità adottato.

L'attività svolta in ordine alle verifiche e alle relazioni di competenza del collegio è stata puntuale e tempestiva (mediamente vengono effettuate, nell'anno, 4 verifiche di cassa).

In ottemperanza alla nota ministeriale n. 5190493 del 7 marzo 1997, con la quale il Ministero definisce la "periodicità" prevista dall'art. 11, 3° comma, lettera b), il Collegio ha riferito annualmente, sull'attività svolta dall'Ente, con una dettagliata relazione esplicativa del relativo funzionamento economico-contabile.

Il Collegio ha riferito, altresì, con apposite relazioni, sulle spese effettuate per la manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, prevista dall'art. 6, 1° comma, lettera b).

Infine, nella ipotesi di osservazioni formulate sull'operato dell'ente, il Collegio dei revisori dispone l'inoltro dei relativi verbali, a cura del dirigente dell'Area giuridico-contabile dell'Autorità, al Ministero vigilante e, per conoscenza, alla Corte dei conti ed al Ministero del tesoro.

Sempre in tema di controlli interni, l'Autorità portuale di Piombino non ha dato attuazione al citato D.Lgs. n. 286/99 che prevede il controllo di gestione, oltre al controllo strategico e alla valutazione della dirigenza, come strumento di verifica della "efficacia, efficienza ed economicità dell'azione ammnistrativa al fine di ottimizzare, anche mediante tempestivi interventi di correzione, il rapporto tra costi e risultati".

Al riguardo, esiste un lontano intervento del Ministero che, con la nota n. 5191351 del 30 ottobre 1998 di approvazione del regolamento di contabilità adottato dall'Ente, segnala la "necessità di istituire, ai fini di una maggiore trasparenza dell'attività amministrativa, il servizio di controllo interno".

Sulle attuali modalità di esercizio del controllo esterno della Corte dei conti si richiama quanto detto in premessa. In questa sede occorre tuttavia sottolineare la portata della modifica legislativa intervenuta sul punto con il D.L. n. 647/97 convertito con legge n. 30/98.