4.5 La sicurezza.

L'impianto normativo della legge n. 84/94 attribuisce alle autorità portuali rilevanti funzioni di vigilanza e di controllo nonché connessi poteri di polizia amministrativa, in ordine alle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro (art. 24, comma 2 *bis*) e relativamente alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti relativi allo svolgimento delle attività portuali (art. 6, 1° comma, lettera a).

Le funzioni istituzionali proprie delle autorità, di "regolazione" delle imprese che operano nel porto, sono state svolte dall'Ente esaminato nel rispetto e in applicazione delle disposizioni sulla sicurezza previste dal D.Lgs. n. 626/94 e dalla normativa successivamente intervenuta nel settore. La funzione di "polizia e controllo" su tutti gli operatori portuali, inoltre, è stata svolta in stretto raccordo con l'Autorità marittima e con la ASL.

Oltre alle nomine del responsabile del Servizio prevenzione e protezione ed alla nomina del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, la prima rilevante iniziativa è stata assunta nel 1998 con l'avvio delle procedure per l'istituzione di una Commissione Consultiva Permanente per la Sicurezza, costituita poi nel 1999, con delibera n. 20/99 del 9 febbraio 1999, con compiti esclusivamente consultivi a supporto dell'azione del Presidente (la composizione della medesima prevedeva la partecipazione di tutti i soggetti interessati alla materia: oltre all'Autorità portuale, l'Autorità marittima, la ASL, l'Ispettorato del Lavoro, l'ARPAT, la Sanità marittima, i VV.FF., la P.S., le OO.SS. ed i rappresentanti delle imprese).

Successivamente, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. n. 272/99, recante "l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali", di cui si è fatto già cenno, il Presidente ha approvato, con ordinanza n. 6 del 12 maggio 2000, il "regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose nel porto di Piombino e dei connessi servizi portuali e di sicurezza".

Con esso, in applicazione dell'art. 7 del citato decreto, è stato istituito il Comitato di igiene e sicurezza sul lavoro ed è stata contestualmente soppressa la Commissione Consultiva Permanente precedentemente istituita.

Come risulta dalla relazione annuale presentata dall'Autorità, il Comitato si è riunito più volte "per affrontare tematiche specifiche del porto, riproponendosi di costituire al suo interno gruppi di lavoro" con compiti specifici.

Relativamente alla individuazione ed alla destinazione degli spazi portuali, al fine di garantire la sicurezza in funzione delle attività che vi si svolgono, il Presidente ha emanato le ordinanze n. 7/01 e 8/01 del 29 giugno 2001 per gli scali di Rio Marina e di Portoferraio mentre per il porto di Piombino il medesimo ha provveduto, con ordinanza n. 14/01 del 26 ottobre 2001 a razionalizzare ed individuare le zone destinate alla sosta dei veicoli (breve e prolungata) e le modalità per il rilascio di appositi contrassegni e tesserini.

Sempre per il porto di Piombino, durante la stagione estiva, sono state rafforzate le misure di sicurezza per il transito dei passeggeri e dei turisti in porto, particolarmente critico a causa della interdizione di alcune aree portuali dovuta ai lavori di grande infrastrutturazione in corso, attraverso l'affidamento alla società Secorpul Mat Vigilantes srl di un servizio di vigilanza in ambito portuale.

Nel corso del 2001 tutto il personale dell'Autorità ha partecipato al corso di formazione sulla "Prevenzione e sicurezza sul lavoro" svolto ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. n. 626/94; anche il Responsabile per la sicurezza ha partecipato ad un corso di formazione "antincendio e pronto soccorso".

Inoltre, con delibera del Presidente n. 113/01 del 24 aprile 2001 è stato approvato il "Documento di valutazione dei rischi" previsto dal citato decreto.

Con riferimento, infine, al D.I. 16 maggio 2001, n. 293 di approvazione del regolamento ministeriale previsto dall'art. 4, 3° comma del D.Lgs. n. 334/99, recante "attuazione della direttiva 96/82/CE relativa

al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" (c.d. Direttiva Seveso II), per i porti industriali e petroliferi, si sono verificate difficoltà interpretative che ne hanno determinato la temporanea sospensione; si evince, al riguardo, nella relazione annuale per il 2001 che "nel corso del 2002, intervenute le opportune spiegazioni e chiarificazioni, saranno regolarmente avviate le procedure applicative di tale normativa".

4.6 L'attività contrattuale e le opere di grande infrastrutturazione.

Lo svolgimento dell'attività contrattuale, all'interno della struttura, compete al personale assegnato all'area tecnica coordinato dal responsabile, che la dirige.

Per l'attività di progettazione, l'Ente si avvale della collaborazione di funzionari dell'Ufficio del Genio Civile di Roma tramite la sezione di Livorno. La corresponsione delle competenze loro spettanti avviene mediante l'utilizzazione del fondo di cui all'art. 18 della legge n. 109/94; il trattamento di missione e il rimborso delle spese sostenute dai medesimi durante le trasferte viene invece imputato sul bilancio dell'Ente.

In generale, per lo svolgimento di tale attività, nel periodo esaminato, è stato abbastanza frequente il ricorso a collaborazioni esterne.

La documentazione acquisita evidenzia l'applicazione della normativa generale sui lavori pubblici nelle varie fasi di realizzazione dei lavori.

La programmazione triennale prevista dall'art. 13 del regolamento di attuazione della legge n. 109/94, approvato con D.P.R. n. 554/99, è stata redatta in conformità del D.M. del 21 giugno 2000.

Le risorse finanziarie acquisite dallo Stato sono attualmente le seguenti:

- con legge n. 30/98 è stato attribuito un finanziamento di 5 mld per interventi di escavo;

- con legge n. 413/98 sono stati concessi due finanziamenti, uno disponibile dal 2000 di 46,5 mld e l'altro disponibile dal 2003 di 90 mld;

- con i fondi dell'art. 5 della legge n. 84/94 sono state finanziate alcune opere meglio descritte nel prospetto che segue, riepilogativo dello stato di attuazione degli interventi.

L'Autorità si è attivata anche sul fronte delle risorse comunitarie; a seguito di ciò ha già ottenuto due cofinanziamenti sul DOCUP anni 1997-1999: uno di 1,2 mld destinato ai lavori di adeguamento, ristrutturazione e riqualificazione della Stazione Marittima di Piombino, l'altro di 1,5 mld relativo al progetto "miglioramento del lay-out del porto di Piombino".

Relativamente alla attivazione di richieste per la partecipazione ad altri programmi comunitari (DOCUP 2000-2006, INTERREG III, SFOP 2000-2006, DUPIM), al momento sembra ottenibile soltanto un cofinanziamento sul DOCUP di circa 1.000.000 €, destinato ai lavori di adeguamento idrico e di pavimentazione stradale del porto di Piombino (l'intervento, peraltro, è stato in parte già realizzato con i fondi a carico del bilancio dell'Autorità).

Sono stati poi ottenuti 851 milioni di lire attraverso il Patto territoriale Piombino-Val di Cornia.

Nello schema che segue si riporta lo stato di attuazione degli interventi programmati:

DESCRIZIONE LAVORI	IMPORTO PROGETTO	FONTE DI FINANZIAMENTO	MODALITÀ AGGIUDICAZIONE	RIBASSO	IMPRESA AGGIUDICATARIA	NOTE
Lavori di costruzione di una nuova banchina fronte mare Piazzale Magona – Porto di Piombino	5.897.000.000	Legge n. 413/98	Licitazione privata	19,69%	Impresa Savarese Costruzioni SpA - Napoli	Consegna avvenuta il 25/01/01, ultimazione prevista per il 25/06/02: i lavori sono stati sospesi per 60 gg pertanto sono stati ultimati in data 18/09/02.
Lavori di prolungamento e banchinamento antemurale – Porto di Piombino	31.2750.000.000	Legge n. 413/98	Licitazione privata	27,50%	Impresa Sales SpA - Roma	Consegna avvenuta il 18/09/01, ultimazione prevista per il 18/09/03. I lavori sono in corso di esecuzione; sono stati emessi 3 stati di avanzamento.
Lavori di costruzione di una vasca di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi del bacino portuale – Porto di Piombino	5.531.150.000	Fondo art. 5 legge n. 84/94	Pubblico incanto	18,216	Impresa S.A.C.A.I.M. SpA - Marghera	Consegna avvenuta il 22/11/01, ultimazione prevista per il 21/02/03. I lavori sono in fase di esecuzione; sono stati emessi 2 stati di avanzamento.
Lavori di adeguamento del Molo Batteria nel porto di Piombino	9.228.174.000	Legge n. 413/98	Licitazione privata	4,023	Impresa Sales SpA - Roma	I lavori inizieranno entro la fine del 2002.
Escavo del canale di accesso del bacino di evoluzione del Porto di Piombino	2.111.000.000	Legge n. 388/00	Pubblico incanto	17,16	Impresa Lamaport srl - Marghera	I lavori inizieranno entro la fine del 2002 a causa delle nuove disposizioni e degli adempimenti che il Ministero dell'Ambiente ha impartito.
Lavori di banchinamento tra il pontile n.3 ed il pontile Massimo nel porto di Portoferraio	4.971.965.000	Fondo art. 5 legge n. 84/94	Licitazione privata	8,198	Impresa Sales SpA - Roma	Consegna avvenuta il 18/04/02, ultimazione prevista per il 18/10/03. I lavori sono in fase di esecuzione; non è stato emesso alcuno stato di avanzamento.
Lavori di ristrutturazione e prolungamento del pontile Massimo nel porto di Portoferraio	9.014.400.000	Fondo art. 5 legge n. 84/94	Licitazione privata	10,553	Impresa Geosonda SpA - Roma	A seguito di fallimento dell'impresa aggiudicataria si sta procedendo a nuova gara.

4.7 Gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Relativamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale di cui all'art. 6, 1° comma, lettera b), accertata la classificazione del porto di Piombino fra i porti a rilevanza economica nazionale (cfr. par. 3.1), l'Ente esaminato ha provveduto alla stipula delle convenzioni con il Ministero dei Lavori Pubblici, previste dal citato articolo per l'utilizzazione dei fondi ministeriali all'uopo disponibili.

In particolare, per la manutenzione ordinaria sono state stipulate le seguenti convenzioni:

- n. 1396 del 29 dicembre 1997, con assegnazione di un contributo di £ 200.000.000 per l'anno 1997;
- n. 1427 del 16 settembre 1998, con assegnazione di un contributo annuo di £ 200.000.000 per gli anni 1998 e 1999;
- n. 1508 del 25 settembre 2000, con assegnazione di un contributo integrativo di £ 177.007.000 per l'anno 2000;
- per l'anno 2001 risulta erogato dal Ministero un contributo di 377.000.000.

A partire dall'anno 1998, le predette convenzioni sono riferite all'espletamento dei servizi di manutenzione ordinaria delle parti comuni così individuati:

- pulizia degli specchi acquei, pulizia delle aree portuali, manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione e relative spese di fornitura di energia elettrica, eventuale manutenzione ordinaria di strade piazzali e manufatti demaniali destinati all'uso comune, in ambito portuale.

Nel 1999, l'Autorità ha provveduto all'aggiudicazione dei predetti servizi, previo espletamento della gara pubblica, come previsto dal comma 5 del citato art. 6, affidando in concessione alla A.T.I. Asiu-Permare-Labromare, la pulizia degli specchi acquei e delle aree portuali per un anno e alla Due Emme srl la manutenzione degli impianti elettrici per tre anni.

Complessivamente nel periodo esaminato, a fronte di contributi ministeriali concessi per un totale di £ 1.154.007.000 sono stati spesi complessivamente £ 2.994.000.000, con un importo residuale a carico dell'Autorità pari a £ 1.839.993.000.

Con riferimento alla manutenzione straordinaria, occorre preliminarmente evidenziare che le relative spese vengono rendicontate al Ministero ed, inoltre, sulle medesime viene presentata una apposita relazione da parte del Collegio dei revisori.

Ciò premesso, questa risulta essere la situazione dei finanziamenti erogati e delle spese sostenute:

(in lire)

CONVENZIONE	ANNO	FINANZIAMENTO EROGATO	SPESE IMPEGNATE	PAGAMENTI EFFETTUATI
n. 1397 del 29/12/97	1997	840.000.000		
n. 1428 del 16/9/1998	1998	1.416.142.000	909.325.880	39.610.000
n. 1469 del 3/9/99	1999	1.416.142.000	2.832.219.239	154.065.420
n. 1512 del 2/10/2000	2000	2.036.180.000	2.158.999.662	277.579.532
	2001	2.036.180.000	3.019.755.322	2.400.000.000

L'Autorità ha provveduto a far fronte agli impegni, nei casi in cui sono risultati superiori ai finanziamenti, stanziando risorse proprie.

Gli interventi di maggior rilievo, realizzati nel periodo esaminato, hanno riguardato:

- demolizione della vecchia Diga foranea e degli edifici adiacenti;
- adeguamento funzionale della stazione marittima presso l'edificio CISP – I° stralcio;
- lavori di sistemazione dell'area adiacente all'edificio CISP per destinazione a parcheggio;
- ripristino di rotaie di scorrimento Gru Libherr;
- adeguamento della segnaletica stradale alla nuova viabilità – estate 1999;
- fornitura di barriere new-jersey;
- demolizione vecchi fabbricati stazione FF.SS;
- interventi di risistemazione locali ed aree esterne CISP;

- adeguamento funzionale della stazione marittima presso l'edificio CISP – II° stralcio;
- adeguamento dell'impianto idrico ed antincendio;
- pavimentazione di banchine e piazzali;
- lavori di rifioritura della diga foranea nel tratto tra la radice e l'inizio del Molo Batteria;
- variante alla strada di accesso al porto Via C.A.Dalla Chiesa;
- nuova pavimentazione esterna del complesso CISP;
- intervento di somma urgenza di ripristino e potenziamento dell'impianto di illuminazione;
- sistemazioni interne dei locali CISP;
- nuovi elementi di protezione per l'ormeggio.

A decorrere dal 2000, sono stati effettuati interventi anche nei porti di Portoferraio e Rio Marina, dei quali i più rilevanti hanno riguardato: la fornitura e posa in opera di parabordi e di 1 bitta di ormeggio e la nuova pavimentazione di piazzali e strade per Portoferraio; la fornitura e posa in opera di parabordi e di 1 bitta di ormeggio e interventi di ristrutturazione in ambito portuale per Rio Marina.

Con i fondi a disposizione per la manutenzione straordinaria, l'Autorità portuale ha provveduto sostanzialmente a realizzare, in buona parte, gli interventi previsti per l'adeguamento qualitativo dell'offerta portuale, oggetto di specifica programmazione all'interno dei POT (cfr. par. 3.5)

4.8 L'attività promozionale.

La promozione del porto in ambito nazionale e internazionale costituisce, in aderenza al dettato normativo di settore, uno degli obiettivi strategici che l'Autorità ha perseguito nel periodo esaminato.

A parte una iniziale limitata attività, comprensibilmente legata alla necessità di far decollare l'organizzazione della struttura, l'Ente si è attivato attraverso l'acquisizione di spazi pubblicitari sulla stampa locale e specializzata nonché attraverso l'adesione e la partecipazione a manifestazioni fieristiche nazionali e internazionali.

Nel 1998 l'Ente ha partecipato con un proprio stand al *Seatrade Mediterranean Cruise and Ferry Convention* svoltasi a Genova e al *China Transpo 1998* di Pechino.

Nella manifestazione di Genova il Presidente ha organizzato una conferenza stampa presentando, per la prima volta, "il porto di Piombino e le sue potenzialità commerciali e turistiche"; in tale sede, inoltre, è stata sancita una cooperazione tra l'Autorità e la SAF, Società Aeroporto Fiorentino, al fine di incrementare l'offerta di servizi e le opportunità turistiche per i "tour operator".

Acquisito il parere favorevole del Comitato portuale, il Presidente ha sottoscritto l'associazione a *Medcruise*.

Nel 1999 l'Autorità ha presenziato, con un proprio stand all'interno del padiglione italiano, al *Seatrade Cruise Shipping Convention* svoltasi a Miami ed è stato presente, sempre con uno stand, a THALAS, mostra della nautica carrellabile e della portualità turistica.

Nel 2000 l'attività svolta ha riguardato anche i due scali elbani; in particolare è stata realizzata la videocassetta promozionale "Tre porti nel Terzo Millennio".

Al *Seatrade Mediterranean Cruise and Ferry Convention* svoltasi a Genova, inoltre, il Presidente ha presentato il porto di Portoferraio.

Nel corso 2001 l'Autorità ha aderito al progetto *Tuscan Port Authorities*, "sinergia tra le tre autorità portuali toscane", finalizzato a

svolgere azioni promozionali comuni nei confronti di operatori e paesi nazionali ed esteri.

Nell'ambito di tale progetto è stata concordata la presenza coordinata a fiere e manifestazioni nazionali e internazionali (almeno 3 all'anno), che, per il 2001, ha riguardato: il SIL (*Salon Internacional de la logistica*) a Barcellona, il Lo 1 a Basilea e Inteeermodal ad Amburgo.

Con il supporto dell'Agenzia per il Turismo dell'Arcipelago Toscano, il Presidente ha presenziato, anche per il 2001, al *Seatrade Cruise Shipping Convention* di Miami.

In collaborazione con l'APT, inoltre, l'Autorità ha allestito un *gazebo* di assistenza sulle banchine, come servizio di accoglienza ai croceristi, con distribuzione di depliants, mappe e *welcome cards*.

Nell'attesa di potere realizzare una propria pubblicazione a carattere periodico, infine, l'Ente ha acquisito spazi redazionali sull'organo di informazione del Comune di Piombino.

Si evidenzia, infine, che le tre Autorità portuali della Regione Toscana, sulla base di un protocollo d'intesa siglato con l'Ente locale, possono usufruire dei servizi dell'Ufficio di Bruxelles della Regione stessa.

4.9 I traffici del porto.

Ai sensi dell'art. 4 della legge n. 84/94 i porti possono avere funzione: commerciale; industriale e petrolifera; di servizio ai passeggeri; peschereccia; turistica e da diporto.

Le principali funzioni del porto di Piombino, riguardano le attività industriali e il traffico passeggeri; la funzione commerciale, sia per traffici vari sia per quelli di tipo Ro-Ro, costituisce comunque una quota rilevante delle attività portuali. Anche il settore pesca svolge una significativa attività (come risulta dal 1° POT, secondo recenti studi forniti dalle associazioni di categoria risulterebbero circa 55 le aziende che operano nel settore).

I traffici del porto di Portoferraio riguardano essenzialmente il servizio ai passeggeri ed in minima parte quello commerciale; una funzione rilevante del porto è invece quella crocieristica (circa 100 navi da crociera nel periodo estivo). Risulta dal POT aggiornato al 2000 che l'Autorità di Piombino intende incrementare tale settore.

Anche il porto di Rio Marina esplica la sua attività essenzialmente per il servizio passeggeri; esiste, per il medesimo, come risulta dal POT aggiornato al 2000, la prospettiva di realizzare un approdo turistico, prospettiva che l'Autorità intenderebbe concretizzare, dedicandovi una parte, adeguatamente protetta, dello specchio acqueo.

Come si evince dalla descrizione contenuta nel 1° POT, il porto di Piombino nasce e si sviluppa con l'industria siderurgica, che si è insediata sul finire dell'800 ed ha richiesto la creazione di una serie di banchine e pontili per la movimentazione delle merci via mare.

La concentrazione degli stabilimenti siderurgici della Deltasider (poi Ilva, oggi Acciaierie Lucchini), della Magona d'Italia e della Dal mine condiziona ancora oggi l'assetto del porto.

Ciò nonostante, la collocazione geografica del porto ha consentito lo sviluppo di traffici mercantili e soprattutto di auto e passeggeri diretti nelle isole dell'Arcipelago Toscano , della Sardegna e della Corsica.

Attualmente, le principali attività svolte dal porto di Piombino, come sintetizzate sul sito Internet, risultano essere le seguenti:

- traffici commerciali con i paesi del Mediterraneo, Africa, Medio Oriente, Nord e Sud America;
- traffici turistici di passeggeri e veicoli per l'Arcipelago Toscano, la Sardegna e la Corsica;
- traffici commerciali specializzati Ro-Ro con Sardegna e Corsica;
- attività di servizio ai traffici industriali e commerciali delle grandi industrie siderurgiche: Lucchini, Magona d'Italia, Dalmine e delle industrie del comprensorio, Enel, Solvine, Tioxide, Solvay.

Le relative movimentazioni sono illustrate nella seguente tabella:

1998	increm. %	1999	increm. %	2000	increm. %	2001	increm. %
totale sbarchi imbarchi	rispetto al 1997	totale sbarchi imbarchi	rispetto al 1998	totale sbarchi imbarchi	rispetto al 1999	totale sbarchi imbarchi	rispetto al 2000
5.676.556	-3%	6.119.178	7%	8.288.527	26%	6.750.591	-23%
1.948.520	36%	2.163.827	10%	2.092.118	-3%	2.249.564	7%
3.074.504	6%	3.400.950	10%	3.205.633	-6%	3.521.856	9%

5. La gestione finanziaria

5.1 L'ordinamento contabile e il regolamento di amministrazione e contabilità.

Ai sensi dell'art. 6, 3° comma, della legge n. 84/94 la gestione finanziaria e patrimoniale delle autorità portuali è disciplinata da un regolamento di amministrazione e contabilità, approvato dal Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro del tesoro; il relativo conto consuntivo è allegato allo stato di previsione del Ministero dei Trasporti per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

Nelle more della approvazione del citato Regolamento, l'Autorità portuale di Piombino, ha adottato, come disposto con nota ministeriale n. 2212 del 4 dicembre 1996, le disposizioni impartite con il D.I.16 giugno 1980.

Lo schema di Regolamento di contabilità redatto dall'Ente è stato approvato dal Comitato portuale con delibera n. 2/98 del 29 gennaio 1998 e successivamente trasmesso al Ministero per gli adempimenti di competenza.

A seguito di ciò, il Collegio dei revisori ha ritenuto opportuno sottoporre alla valutazione dei Ministeri interessati la proposta di integrazioni e modifiche al predetto schema formalizzata con verbale n. 13 del 24 marzo 1998. Dal suddetto verbale si evince, inoltre, che lo schema adottato dall'Autorità di Piombino è quello predisposto da Assoporti, inviato, a suo tempo, con nota n. 392/97, a tutte le autorità portuali al fine di uniformare la regolamentazione della materia, fatte salve le specifiche esigenze strutturali ed organizzative di ciascun ente.

Il Ministero dei Trasporti con nota n. 5191351 del 30 ottobre 1998 ha comunicato l'approvazione del citato regolamento "condizionatamente ad alcune modifiche e integrazioni"[41]; tra queste, le più rilevanti hanno riguardato:

---

[41] Delle modifiche e integrazioni proposte dal Collegio dei revisori ne sono state recepite dal Ministero vigilante soltanto 2 (su 21). Con riferimento alla

- la previsione esplicita di uniformare l'Amministrazione alla legge 3 aprile 1997, n. 94 relativa alla riforma del bilancio, (art. 1, 3° comma);

- la previsione di una specifica relazione del Collegio dei revisori sul bilancio di previsione (art. 3, 14° comma);

- l'introduzione del bilancio di previsione triennale (art. 3, comma 14 *bis*);

- l'inserimento, per la costituzione del fondo di riserva, del limite del 3% del totale delle spese correnti previste (art. 10);

- la previsione di adottare le variazioni di bilancio con le procedure previste per il bilancio di previsione (art. 11);

- la previsione di una apposita gara, basata su un capitolato speciale di appalto, per l'aggiudicazione del servizio di cassa (art. 25);

- la previsione della situazione dei residui redatta per anno di formazione e allegata al consuntivo (art. 37);

- nell'ambito dei servizi in economia, la previsione, con un separato articolo, del divieto di frazionamento delle spese al fine di consentire il ricorso alle spese in economia (artt. 50 e 51).

L'Ente esaminato ha provveduto a recepire le osservazioni formulate; il regolamento è entrato in vigore il 9 novembre 1998 (data di notifica dell'approvazione ministeriale), l'adozione dei nuovi schemi di bilancio è avvenuta a decorrere dall'esercizio finanziario 2000.

Con delibera n. 129/98 del 16 novembre 1998, il Presidente, nel dare esecuzione al Regolamento: ha individuato l'articolazione interna delle competenze in relazione alle varie procedure da esso previste; ha istituito il servizio di cassa interno, stabilendo in £ 8.000.000 l'ammontare annuo del fondo di cassa (il Regolamento prevede una dotazione fino a 20.000.000) ed ha abrogato il "regolamento per i lavori

---

problematica relativa alla applicazione alle autorità portuali delle nuove norme in materia di bilancio, espressamente previste, peraltro, con il richiamo alla legge delega n. 94/97, nella formulazione del 3° comma dell'art. 1 richiesta dallo stesso Ministero come condizione per l'approvazione dello schema predisposto dall'Ente esaminato, merita segnalazione la proposta (non accolta) del Collegio dei revisori di inserire nel predetto schema l'art. 11 bis recante l'introduzione, in aggiunta al bilancio di previsione, di un "bilancio decisionale basato su unità omogenee" e "articolato per programmi, progetti e servizi" . L'approvazione di tale proposta avrebbe consentito la sperimentazione di una prima forma di contabilità economica in fase di previsione.

e le provviste dei servizi da eseguirsi in economia" adottato con precedente delibera n. 18/97 del 2 luglio 1997. Con successiva delibera n. 80/00, inoltre, il medesimo ha integrato le disposizioni riguardanti la liquidazione delle spese.

Una specifica regolamentazione dei servizi di economato, di cassa e del consegnatario è stata adottata con delibera del Presidente n. 50/01 del 16 febbraio 2001, modificata ed integrata con successiva delibera n. 337/01 del 13 dicembre 2001.

Per l'espletamento del servizio di cassa o di tesoreria, alle autorità portuali si applicano le disposizioni sulla tesoreria unica di cui alla legge n. 720/84.

L'affidamento del relativo servizio, previo esperimento di apposita gara, è avvenuto con delibera del Presidente n. 15 del 26 giugno 1997; l'istituto cassiere individuato è il Monte dei Paschi di Siena, la relativa convenzione ha avuto validità per il periodo 1° luglio 1997 - 31 dicembre 2001. Alla scadenza, è stato provveduto al rinnovo a condizioni migliorative.

Per la gestione di cassa, l'Autorità portuale di Piombino si avvale, inoltre, di un c/c postale, acceso ai sensi dell'art. 25, 2° comma del Regolamento di contabilità.

I problemi organizzativi derivanti dall'introduzione dell'Euro sono stati minimi e comunque l'Autorità, in ottemperanza alla direttiva del PCM del 3 giungo 1997, sin dall'anno 2000 ha adottato gli adempimenti giuridici, regolamentari e tecnici necessari per assicurare il funzionamento dei nuovi sistemi; per la contabilità e il bilancio l'effettiva adozione dell'Euro è avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2002.

Il Collegio dei revisori dei conti, con la relazione annuale al Ministro per l'anno 2000, in ordine al crescente aumento dell'attività contabile in senso stretto (tra i mandati di pagamento e le reversali d'incasso emessi nel 2000 si registra, rispetto al 1998 e al 1999 un incremento, rispettivamente, pari al 98,2% e 34%) ha evidenziato un corrispondente miglioramento in termini di efficienza della struttura,