

esercizi 2006 e 2007, ma nel limite annuo di trenta milioni di euro. La concreta attuazione della disposizione è tuttavia subordinata all'adozione di un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (ora dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti) di concerto con quello dell'economia e delle finanze.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge finanziaria 2007), reca importanti innovazioni alla disciplina riguardante il settore delle Autorità portuali, definite per la prima volta in sede legislativa "*enti pubblici non economici*". Il contenuto e la portata delle singole disposizioni saranno illustrati nei referti relativi alla gestione degli esercizi 2006 e 2007.

Vanno, altresì, segnalati: a) i decreti ministeriali in data 14 novembre 1994 e in data 7 ottobre 1996¹¹, con i quali sono stati, rispettivamente, individuati i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso agli operatori portuali e delineati i criteri generali concernenti i rapporti di lavoro del personale della segreteria tecnico-operativa delle Autorità portuali; b) il decreto ministeriale in data 31 marzo 1995, n. 585, recante "la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali", emanato in applicazione del comma 4 dell'art. 16 della legge di riordino; c) il decreto ministeriale in data 6 febbraio 2001, n. 132, recante i criteri per la regolamentazione, da parte delle Autorità portuali e marittime, dei servizi portuali ai sensi della stessa disposizione di legge.

È da ricordare, infine, che, per garantire la sicurezza in mare, l'International Maritime Organization (IMO) ha approvato alla fine del 2002 il Codice Internazionale per la Security delle Navi e delle Installazioni Portuali (ISPS Code), che è entrato in vigore il 1° luglio 2004; detto Codice, configurando una struttura internazionale composta dai Governi aderenti, dagli enti ed agenzie locali interessati, nonché dagli operatori portuali, ha lo scopo di imporre l'adozione di misure di sicurezza comuni ed efficienti per prevenire attentati negli scali portuali ed incidenti a bordo delle navi.

11 Pubblicato nella G.U. n. 295 del 17 dicembre 1996.

3 - Origini ed evoluzione del sistema portuale di Piombino

L'Autorità portuale di Piombino è stata istituita con il D.M. in data 20 marzo 1996, in applicazione dell'art. 6, comma 8, della legge n. 84/94, come integrato dall'art. 2 del D.L. n. 535/96, convertito nella legge n. 647/96, in seguito all'accertamento dei requisiti minimi di traffico fissati dallo stesso articolo¹². Non deriva pertanto da preesistente ente pubblico.

La circoscrizione territoriale dell'Autorità, individuata con D.M. del 15 maggio 1996, risultava inizialmente costituita "dalle aree demaniali marittime e dalle opere portuali comprese nel tratto iniziale di costa che va dalla radice di scogliera in allineamento al molo foraneo Batteria al bacino antistante la Centrale ENEL di Tor del Sale, incluso, e dagli spazi acquei in cui si effettuano operazioni portuali".

Successivamente, la stessa è stata estesa ai porti di Portoferraio e Rio Marina con il D.M. del 7 luglio 1999, avente decorrenza 1° gennaio 2000, emanato a seguito di specifica richiesta avanzata dal Presidente dell'Autorità, dopo aver acquisito i pareri favorevoli del Comitato portuale e dei Consigli comunali dei comuni interessati.

Risulta, infatti, dagli atti che l'Autorità si è attivata per ottenere un ampliamento dei limiti circoscrizionali ai porti elbani di Portoferraio e Rio Marina, al fine di concretizzare sotto il profilo giuridico-amministrativo "l'unitarietà di un sistema portuale" di fatto già riconosciuta dalle realtà interessate in relazione al "legame di interreciprocità e di interdipendenza" esistente, attesa la particolare ubicazione geografica dei tre porti¹³.

Con il citato decreto il Ministero aveva attribuito alla suddetta estensione carattere "sperimentale", prevedendo una specifica rendicontazione dei risultati da allegare alla relazione annuale prevista dall'art. 9, comma 3, lettera c), della legge n. 84/94.

Con D.M. del 6 giugno 2002 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha reso definitivo il nuovo assetto territoriale, includendo, peraltro, anche la competenza sul pontile di Porto Cavo del comune di Rio Marina, su proposta della provincia di Livorno, approvata dalla regione Toscana.

¹² Volume di traffico merci nell'ultimo triennio non inferiore a 3 milioni di tonnellate annue al netto delle rinfuse liquide o a 200.000 "Twenty Feet Equivalent" - TEU.

¹³ Come si evince dalle premesse del citato decreto, il "90% del traffico passeggeri del Porto di Piombino, che si colloca al terzo posto nella graduatoria dei porti italiani relativamente al settore, avviene con l'Isola d'Elba".

In ordine alla classificazione, va rilevato che il Porto di Piombino, all'epoca dell'emanazione della citata legge n. 84 del 1994, era classificato come porto a rilevanza regionale. E' stato poi inserito nella categoria II in applicazione del comma 1-bis dell'art. 4 della citata legge, introdotto dal decreto-legge n.457/97, convertito nella legge n.30/98, secondo il quale *<<i> porti sede di autorità portuali appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II>>*, ovvero sono classificati come porti a rilevanza economica nazionale o internazionale.

4 – Organi di amministrazione

Sono organi delle Autorità portuali, ai sensi dell'art. 7, comma 1, della legge n. 84/94: il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale (composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa) ed il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica di tutti i menzionati organi è stabilita in quattro anni.

4.1 Il Presidente

L'incarico di Presidente dell'Autorità portuale di Piombino, conferito con il decreto ministeriale in data 22 maggio 2001, è stato rinnovato con il D.M. in data 7 luglio 2005 per il successivo quadriennio.

Ai sensi dell'art. 7, comma 2, della Legge n. 84/1994, gli emolumenti del Presidente dell'Autorità e dei componenti del Collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato portuale sono posti a carico del bilancio dell'Autorità stessa e vengono determinati dal Comitato entro i limiti massimi stabiliti, per ciascuna categoria in cui sono classificati i porti nazionali dall'art. 4 della stessa legge, con decreto del Ministero vigilante.

In attesa dell'adozione del provvedimento di determinazione dei menzionati limiti commisurati alla categoria di appartenenza di ciascun porto, con il decreto Ministeriale 10 luglio 1997 fu stabilito che, a decorrere dalla stessa data, la misura dell'indennità spettante al Presidente dell'Autorità fosse pari al trattamento economico del rispettivo Segretario generale maggiorato del 30%.

Con l'art. 2 dello stesso decreto venne disposto che la misura dell'indennità del Commissario dell'Autorità portuale fosse pari al trattamento economico del Segretario generale dell'Autorità portuale di Marina di Carrara maggiorato del 30%.

In base ai menzionati criteri provvisori, l'indennità annua lorda spettante al Presidente dell'Autorità portuale di Piombino venne stabilita nell'importo di lire 156 milioni, corrispondente all'importo di euro 80.567,27.

Con il decreto ministeriale in data 31 marzo 2003, in attesa di dare completa applicazione alla disposizione contenuta nell'art. 7, comma 2, della citata legge n. 84 del 1994, sono stati stabiliti nuovi criteri di determinazione dell'indennità in parola.

Ai sensi dell'art. 1 di tale provvedimento, per le Autorità nel cui porto si sia registrato nel triennio precedente un volume di traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate, al netto del 90% delle rinfuse liquide, o a 500.000 TEU, l'indennità annuale spettante al Presidente è pari al trattamento economico del dirigente di prima fascia del Ministero moltiplicato per il coefficiente 2,6. Per le restanti Autorità il coefficiente è pari a 2,2.

Detto emolumento, da ritenersi onnicomprensivo, è aumentato del 10% qualora la residenza del Presidente sia in località diversa dalla sede principale dell'Autorità.

Per quanto riguarda il parametro retributivo da prendere in considerazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la nota n. 1004, in data 28 maggio 2003, ha precisato che il <<trattamento economico fondamentale, previsto per i dirigenti di prima fascia, da prendere a base per l'applicazione dei coefficienti previsti dall'articolo 1 del citato decreto 31 marzo 2003, è formato dallo stipendio tabellare aumentato della retribuzione di posizione, per complessivi euro 66.917,32>>.

Con la stessa nota è stato inoltre precisato che, per esigenze di equità, devono essere fatti salvi <<i trattamenti economici di miglior favore in godimento>>. Tale eventualità deve risultare da apposita delibera del Comitato portuale, assunta previo parere favorevole sulla compatibilità della relativa spesa reso dal Collegio dei revisori dei conti.

A decorrere dal 2003 la misura dell'indennità spettante al Presidente dell'Autorità portuale di Piombino ammonta ad euro 104.357,84. Tale importo è di poco superiore alla spesa impegnata, allo stesso titolo, nell'esercizio 2003.

In applicazione dell'art. 1, comma 58, della legge n. 266 del 2005, con la delibera n. 2/6, in data 8 marzo 2006, del Comitato portuale, sono stati ridotti del 10% gli emolumenti del Presidente e quelli dei componenti del Collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza, a decorrere dal 1° gennaio 2006.

Con la nota prot. n. Minfra/Dinfr/9409, in data 28 luglio 2006, il Ministero dei trasporti ha comunicato alle Autorità portuali che a decorrere dal 1° gennaio 2005 il compenso dei Presidenti va rideterminato sulla base del nuovo trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti di prima fascia dal CCNL relativo al biennio economico 2004-2005.

4.2 Il Comitato portuale

I rappresentanti in seno al Comitato portuale delle categorie di operatori portuali previste dall'art. 9, comma 1, lettere i), l) e l-bis) della legge n. 84/1994, compreso il rappresentante dei dipendenti della stessa Autorità, nominati nel corso del 2001 e del 2003, sono stati rinnovati con decreti presidenziali nel corso del 2005.

L'ammontare del gettone di presenza spettante ai componenti del Comitato portuale, come previsto dall'art. 7, comma 2, della legge 84/94, venne fissato in via provvisoria, con delibera del Comitato stesso n. 2/97 del 24 luglio 1997, nell'importo di lire 70.000 lorde (corrispondente all'importo di euro 36.151,98), in attesa della definizione dei limiti massimi da effettuarsi con apposito decreto ministeriale. Con deliberazione n. 38, in data 29 novembre 2000, l'importo del gettone di presenza è stato portato a lire 100.000 (corrispondente all'importo di euro 51.645,69), a decorrere dal 1° gennaio 2001.

4.3 Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti, previsto dall'art. 11 della legge n. 84 del 1994, è composto da 3 membri effettivi e 3 supplenti, ed è nominato con decreto del Ministero dei Trasporti. Il Presidente ed un membro supplente sono nominati su designazione del Ministero dell'economia e delle finanze.

I componenti del Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità portuale di Piombino, nominati con D.M. in data 21 dicembre 2000, sono stati rinnovati con il D.M. in data 4 febbraio 2005.

Per quanto attiene all'indennità dei componenti del Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità portuale di Piombino, in base ai criteri fissati con il D.M. 31 dicembre 1997, spettava al Presidente l'importo di lire 10.368.000 (corrispondente all'importo di euro 5.354,62), ai membri effettivi l'importo di lire 8.640.000 (corrispondente all'importo di euro 4.462,18) ed ai membri supplenti l'80% di tale importo.

Anche i criteri di determinazione di tale indennità sono stati modificati con il decreto ministeriale in data 31 marzo 2003, con decorrenza dal 1° luglio dello stesso anno. Per le Autorità nel cui porto si sia registrato nel triennio precedente un volume di traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate, al netto del

90% delle rinfuse liquide, o a 500.000 TEU, spettano euro 9.200,00 al Presidente, euro 7.600,00 ai membri effettivi ed euro 1.600,00 ai membri supplenti. Per le restanti Autorità, spettano euro 7.600,00 al Presidente, euro 6.300,00 ai membri effettivi ed euro 1.300,00 ai membri supplenti.

Con la delibera del Comitato portuale n. 31, in data 7 ottobre 2003, in applicazione del citato decreto ministeriale, sono state stabilite le sottostanti misure dell'indennità spettanti ai componenti del Collegio dei revisori dei conti a partire dal 1° luglio 2003:

a) Presidente	= euro 7.600,00
b) Membro effettivo	= euro 6.300,00
c) Membro supplente	= euro 1.300,00

4.4 Il Segretariato Generale

Il Segretario generale, nominato dal Comitato portuale, su proposta del Presidente, è assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile una sola volta, ed è preposto alla direzione della segreteria tecnico-operativa. L'incarico di Segretario generale dell'Autorità portuale di Piombino, conferito con delibera in data 27 luglio 2001, è stato rinnovato dal 1° agosto 2005.

Come già evidenziato nel precedente referto, con delibera del Comitato portuale n. 26/02 del 26 luglio 2002, venne stabilito di applicare al Segretario generale, per gli effetti economici e normativi, il CCNL - Confindustria per i Dirigenti d'Azienda siglato il 23 maggio 2000, fissando in 1,6 il coefficiente di moltiplicazione del trattamento economico previsto dallo stesso contratto. Il compenso annuo corrisposto al Segretario generale durante il periodo considerato dal presente referto è ammontato ad euro 63.655,00 per il 2002, ad euro 78.135,00 per il 2003, ad euro 80.369,00 per il 2004 e ad euro 95.491,00 per il 2005.

Con la deliberazione del Comitato portuale n. 17/05, in data 28 luglio 2005, oltre alla nomina del nuovo Segretario generale, è stato stabilito di riconoscere al medesimo «il contratto applicato agli altri dirigenti dell'Autorità portuale di Piombino di cui alla delibera n. 13/05 del 27 maggio 2005 (Contratto di Industria-Federmanager) e di corrispondere il trattamento economico attualmente vigente per il Segretario Generale».

4.5 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Di seguito sono indicati gli importi della spesa complessivamente impegnata in ogni esercizio per il pagamento dei compensi spettanti ai componenti degli organi di amministrazione, escluso il Segretario generale, e di controllo.

Esercizio finanziario	2002	2003	2004	2005
Presidente	85.270	103.165	103.165	127.870
Comitato	8.832	12.961	13.520	16.000
Collegio revisori dei conti	18.547	22.523	26.741	28.000
Rimborso spese agli organi di cui sopra	16.969	13.462	17.600	21.904
Totale	129.619	152.111	161.026	193.774

5- Personale**5.1 Pianta organica**

In mancanza di precedenti organizzazioni portuali, l'Autorità portuale di Piombino non ha ereditato personale proveniente da altri enti e non hanno pertanto trovato applicazione le norme contenute nell'art. 10, comma 5, e 23, comma 2, della legge n. 84/1994, concernenti, rispettivamente, l'utilizzazione di tale personale per la composizione della segreteria tecnico-operativa e le modalità di assorbimento o di impiego di quello in esubero.

Con delibera del Comitato portuale n. 7 del 29 agosto 1997 furono approvati lo schema funzionale, la pianta organica e la relativa dotazione di personale della segreteria tecnico-operativa dell'Autorità portuale di Piombino.

L'assegnazione iniziale è stata di n. 7 unità, di cui 4 quadri (un nono, un ottavo e due settimi livelli) e 3 impiegati, (rispettivamente, di VI, V, e IV livello).

La pianta organica iniziale è stata successivamente modificata sia numericamente, con aumenti del numero degli addetti, sia funzionalmente, con promozioni del personale già in servizio.

Le modifiche alla pianta organica sono state disposte: a) con la deliberazione n. 3/02, in data 31 gennaio 2002, che ha fissato in 13 unità la consistenza della pianta organica a decorrere dal 1° maggio 2002; b) con la deliberazione n. 3/03, in data 27 marzo 2003, che ha aumentato da 13 a 16 unità l'organico complessivo a decorrere dal 1° giugno 2003; c) con la deliberazione n. 22/04, in data 4 giugno 2004, che ha stabilito in 17 unità il contingente complessivo a decorrere dal 1° settembre 2004; d) con la deliberazione n. 1/05, in data 4 febbraio 2005, che ha portato a 21 unità, compreso il Segretario generale) il contingente complessivo del personale a decorrere dal 1° giugno 2005. Tutte le menzionate deliberazioni risultano regolarmente approvate dal Ministero vigilante.

Nel prospetto che segue è riportata la pianta organica come modificata con gli atti emanati durante il periodo considerato dal presente referto ed il numero del personale in servizio al 31 dicembre di ciascun anno.

Qualifica o livello	Dotazione organica dall'1.5.2002	Dotazione organica dall'1.6.2003	Dotazione organica dall'1.9.2004	Dotazione organica all'1.6.2005
Dirigenti	2	2	2	(a) 3
Q.A.	2	2	2	3
Q.B	-	1	1	1
Livello I	1	-	--	3
Livello II	2	5	5	4
Livello III	6	2	2	2
Livello IV	-	3	3	3
Livello V	-	-	1	1
Livello VI	-	1	1	1
Totali	13	16	17	(a) 21
Pers. in servizio	12	13	14	17

(a) Compreso il Segretario generale.

Come già evidenziato, la disciplina del personale è regolata dalle norme di diritto privato e si fonda sulla contrattazione collettiva, tra Assoporti e Sindacati di categoria, posta in essere sulla base dei criteri stabiliti con il decreto del Ministro dei Trasporti del 7 ottobre 1996, il quale prevede, tra l'altro, che il relativo contratto di lavoro debba essere recepito dall'Autorità con apposita delibera del Comitato portuale.

I suddetti contratti regolamentano il rapporto di lavoro sotto il profilo giuridico ed economico e stabiliscono che l'assunzione del personale può aver luogo "mediante selezione per titoli e/o esami ovvero per chiamata diretta in caso di particolari esigenze avuto riguardo alle caratteristiche professionali e specificità delle funzioni da coprire"; i medesimi prevedono, altresì, la possibilità di stipulare contratti a termine (in misura non superiore al 10% della dotazione organica) in alcune ipotesi espressamente indicate.

Il rapporto giuridico ed economico del personale della Segreteria tecnico-operativa è disciplinato dal CCNL dei lavoratori dei porti, siglato il 18 aprile 2001 tra le associazioni datoriali (Assologistica-Assoporti-Fise/Uniport) e le OO.SS.NN. (Filt.Cgil,Fit.Cisl,Uiltrasporti).

Con deliberazione n. 6/05 dell'8 aprile 2005, il Comitato portuale ha recepito l'intesa per il rinnovo del CCNL siglato a Roma il 3 marzo 2005.

Con deliberazione n. 13/05 del 27 maggio 2005, il Comitato portuale ha recepito il protocollo di intesa siglato il 18 aprile 2005 tra Assoporti e Federmanager -Assodirport riguardante il rinnovo del CCNL dei dirigenti, compresi i Segretari generali, delle Autorità portuali.

Con deliberazioni nn. 34 e 35 del 28 ottobre 2005, il Comitato portuale ha approvato i conseguenti accordi integrativi riguardanti, rispettivamente, il personale non dirigente e quello dirigente.

5.2 Spesa per il personale

Nel prospetto che segue sono indicati gli importi della spesa impegnata per il trattamento economico del personale, compreso il Segretario generale, dell'Autorità portuale di Piombino risultanti dai conti consuntivi.

ESERCIZI	2002	2003	2004	2005
- Emolumenti fissi	365.294	404.394	442.072	701.276
- Contr. integrativo	9.214	67.755	54.471	79.468
- Lavoro straordinario	3.104	4.579	5.067	8.445
- Rimb. spese e ind. missioni	14.216	17.274	19.410	22.495
- Altri oneri per il personale	14.322	14.106	14.790	18.650
- Organizzazione di corsi	4.810	5.357	5.610	35.682
- Oneri previd. ed ass.	99.000	133.397	137.609	170.588
- T.F.R.	30.339	37.647	39.794	49.082
Totale	540.299	648.509	718.822	1.085.687
Costo medio unitario	45,02	52,65	51,34	63,86

Il consistente aumento del costo complessivo registrato nell'esercizio 2005, rispetto a quello dell'anno precedente, è connesso all'attuazione del nuovo CCNL e di quello integrativo, con effetto retroattivo. Tale aumento ha influito anche sull'importo del costo medio unitario.

6 - Incarichi di Consulenza

In seguito a specifica richiesta, l'Autorità di Piombino ha fornito un dettagliato elenco dei soggetti a favore dei quali sono stati conferiti negli anni 2002, 2003, 2004 e 2005 incarichi di consulenza, con l'indicazione, per ogni incarico, della spesa impegnata.

Nel prospetto che segue è indicata la spesa impegnata per consulenze e spese legali e giudiziarie negli esercizi considerati dal presente referto.

Esercizio 2002 = € 102.959,06 N. consulenze 18

Esercizio 2003 = € 84.923,01 " " 19

Esercizio 2004 = € 68.305,03 " " 10

Esercizio 2005 = € 68.256,52 " " 12

Il ricorso alle consulenze esterne, riguardanti prestazioni professionali non reperibili tra le risorse umane interne, è andato sensibilmente riducendosi, sia come numero di interventi, che come importo della relativa spesa.

7 – Programmazione

7.1 Premessa

La legge n. 84/1994 demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatici e di pianificazione costituiti, rispettivamente, dal Piano Operativo Triennale (P.O.T.), con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, e dal Piano Regolatore Portuale che ha la funzione di definire l'ambito portuale e l'assetto complessivo del porto.

A tali strumenti di programmazione previsti specificamente per le Autorità portuali va aggiunto il Programma triennale dei lavori pubblici previsto per la generalità delle pubbliche amministrazioni dall'art. 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni.

7.2 Piano Regolatore portuale

Il PRP vigente del porto di Piombino al momento della istituzione dell'Autorità 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.

Come accennato nel precedente referto, l'Autorità portuale di Piombino ha portato avanti due proposte di varianti al Piano regolatore portuale: una a breve termine da attuare anche sulla base delle riscontrate nuove esigenze nella gestione portuale; l'altra a lungo termine riguardante l'assetto e lo sviluppo del porto nel prossimo ventennio.

La variante n. 2 al Piano regolatore di Piombino è stata definitivamente approvata dal Consiglio della Regione Toscana con deliberazione n. 91 del 5 giugno 2002. Il progetto definitivo del primo banchinamento della Variante n. 2 è stato trasmesso per il prescritto parere nel corso dell'anno 2003 al C.S.LL.PP.

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 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 traghetti e RO-RO;
 - dotare il porto di nuovi fondali adeguati e differenziati.

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.

A tale proposito, l'Autorità ritiene indifferibile, per lo sviluppo del porto, l'elaborazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale «che vada oltre la Variante II sopradescritta, in armonia con il Piano Strutturale del Comune di Piombino».

A tal fine, nella seduta del 29 settembre 2005, il Comitato portuale ha approvato *«le nuove linee guida per la redazione del nuovo PRP del porto di Piombino»*.

Il PRP del **Porto di Portoferraio**, risalente al 1959, è stato oggetto di una variante 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.

Anche il PRP del **Porto di Rio Marina**, risalente al 1956 (prot. n. 4526 del 27 luglio 1956), è stato oggetto di una variante 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, che rispondono all'esigenza di allargare e mettere in totale sicurezza lo specchio acqueo in modo da consentire un accosto sicuro alla nave di linea e riservando nel contempo uno specchio acqueo adeguato alla nautica da diporto, così come prevede il piano dei porti turistici della Regione Toscana.

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".

Con delibera del Presidente n. 28/03 in data 29 luglio 2003 sono stati approvati i verbali di gara per la procedura di licitazione privata per il conferimento dell'incarico professionale per la elaborazione del Nuovo Piano Regolatore. La delibera è stata impugnata di fronte al competente T.A.R..

Nel mese di marzo 2005, il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha approvato l'adeguamento tecnico funzionale al PRP di Rio Marina consistente in una "rifioritura" del molo di sopraflutto e modifica al molo di sottoflutto.

7.3 Piano Operativo Triennale

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 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 di trenta giorni successivi alla scadenza dei primi novanta dall'insediamento del Comitato portuale comporta, ai sensi dell'art. 7, comma 3, della citata legge, la possibilità, da parte del Ministero vigilante, di disporre, con proprio decreto, la revoca del presidente e lo scioglimento del comitato portuale.

Il Comitato portuale dell'Autorità di Piombino ha adottato il primo Piano Operativo Triennale, per il triennio 1998/2000, con deliberazione n. 20 del 21 novembre 1997, cioè entro il termine previsto dal citato articolo. Successivamente ha provveduto puntualmente agli aggiornamenti annuali previsti dall'art. 9, comma 3, della stessa legge.