

ATTI PARLAMENTARI

VII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XV
n. 14/1
1973-1974
1975-1976
1977

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259*

PROVVEDITORATO AL PORTO DI VENEZIA

(Esercizi 1973, 1974, 1975, 1976, 1977)

Presentata alla Presidenza l'11 aprile 1979

N. B. — La documentazione contabile è contenuta nel volume allegato.

PAGINA BIANCA

INDICE

—

Determinazione della Corte dei conti n. 1473 del 13 febbraio 1979	<i>Pag.</i>	7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria per gli esercizi dal 1973 al 1977 del Provveditorato al porto di Venezia	»	9

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESE-
GUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA PER GLI ESER-
CIZI DAL 1973 AL 1977 DEL *PROVVEDITORATO AL PORTO*
DI VENEZIA

—————
PROVVEDITORATO AL PORTO DI VENEZIA
—————

Determinazione n. 1473.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DEGLI ENTI A CUI LO STATO CONTRIBUISCE IN VIA ORDINARIA

nell'adunanza del 13 febbraio 1979;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visti i decreti del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1961 e 14 agosto 1974, con i quali il **Provveditorato al porto di Venezia** è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi dell'Ente suddetto, relativi agli esercizi finanziari dal 1973 al 1977, nonché le annesse relazioni del Presidente e, relativamente agli esercizi dal 1973 al 1976, del Collegio dei revisori, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Referendario dottor Franco Zacchia e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per gli esercizi dal 1973 al 1977;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi - corredati dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

considerato che nel testo della relazione sono stati formulati rilievi in ordine:

alla mancata emanazione del regolamento di funzionamento;

alla mancata disciplina convenzionale del servizio aeroportuale, affidato all'Ente in concessione;

alla mancata pronuncia da parte del Ministero della marina mercantile sui bilanci preventivi e sui conti consuntivi deliberati dall'Ente;

al ritardo con cui l'Ente ha presentato i bilanci al Ministero vigilante;

alla concessione di acconti al personale dipendente senza la approvazione ministeriale;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi dal 1973 al 1977 - corredati dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - del Provveditorato al porto di Venezia l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

Segnala, a norma dell'articolo 8 della legge 21 marzo 1958, n. 259, i rilievi formulati in parte motiva all'onorevole Ministro per il tesoro e all'onorevole Ministro per la marina mercantile, ai quali ordina che, per l'effetto, sia inviata copia della presente determinazione e dell'annessa relazione.

IL RELATORE

F.to: Zacchia

IL PRESIDENTE f.f.

F.to: Bovio

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA PER GLI ESERCIZI DAL 1973
AL 1977 DEL *PROVVEDITORATO AL PORTO DI VENEZIA*

SOMMARIO

I. - *PREMESSA.*

II. - *IL PORTO.* — A) *Ordinamento.* — A 1. - Compiti e organizzazione. — A 2. - Fonti di finanziamento. — A 3. - Personale. — A 4. - Compagnia lavoratori portuali. — B) *Gestione finanziaria.* — B 1. - Considerazioni sul procedimento. — B 2. - Conto finanziario. — B 3. - Entrate e uscite correnti. — B 4. - Entrate e uscite in conto capitale. — B 5. - Entrate e uscite per partite di giro. — B 6. - Gestione residui. — B 7. - Conto economico. — B 8. - Situazione patrimoniale.

III. - *L'AEROPORTO.* — A) *Ordinamento.* — A 1. - Compiti e organizzazione. — A 2. - Personale. — B) *Gestione finanziaria.* — B 1. - Considerazioni generali. — B 2. - Conto finanziario. — B 3. - Entrate e uscite correnti. — B 4. - Entrate e uscite in conto capitale. — B 5. - Entrate e uscite per partite di giro. — B 6. - Gestione residui. — B 7. - Conto economico. — B 8. - Situazione patrimoniale.

IV. - *CONCLUSIONI.*

I. — *PREMESSA*

La gestione finanziaria del Provveditorato al porto di Venezia ha già formato oggetto di relazione della Corte dei conti per gli esercizi finanziari fino al 1972 (1).

A decorrere dal 1975, per effetto del decreto del Presidente della Repubblica 14 agosto 1974, è mutato il titolo per l'assogget-

(1) Con relazione unitaria la Corte riferì sulle gestioni finanziarie degli enti portuali per gli esercizi finanziari fino al 1966 (cfr. per gli esercizi dal 1962 al 1964: IV legislatura, doc. XIII, n. 1, vol. CL; per gli esercizi dal 1965 al 1966: V legislatura, doc. XV, vol. LVI).

Ancora con relazione unitaria la Corte ha riferito al Parlamento per gli esercizi finanziari 1967-1972 (cfr. determinazione n. 1293 del 1976 e relativa relazione della Sezione del controllo sulla gestione finanziaria degli enti a cui lo Stato contribuisce in via ordinaria).

tamento al controllo della Corte previsto dalla legge 21 marzo 1958, n. 259. Per effetto di tale provvedimento, che ha reso omogenee per tutti gli enti portuali le modalità di controllo, dall'esercizio 1975 un magistrato della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 12 di tale legge partecipa alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione, seguendo con immediatezza e continuità l'attività del Provveditorato.

Nella presente relazione si considerano separatamente la situazione della gestione marittima (Porto di Venezia) e di quella aeroportuale (aeroporto civile Marco Polo di Venezia-Tessera), entrambe in attribuzione al Provveditorato al porto di Venezia.

II. — IL PORTO

A — ORDINAMENTO

A.1 — COMPITI E ORGANIZZAZIONE.

Compiti.

L'attuale ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia è il risultato di successivi interventi legislativi che hanno provveduto ad adattare alle mutate situazioni la struttura e le funzioni dell'ente.

I compiti e l'organizzazione del Provveditorato al porto di Venezia sono attualmente disciplinati dal regio decreto-legge 30 agosto 1919, n. 1712; dal regio decreto-legge 29 luglio 1920, n. 1136; dal regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 222; dal regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito nella legge 8 luglio 1929, n. 1342; dalla legge 25 maggio 1939, n. 918; dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 dicembre 1947, n. 1664; dalla legge 21 dicembre 1955, n. 1329; dalla legge 12 agosto 1957, n. 797, e dalla legge 12 gennaio 1974, n. 6.

Il Provveditorato, al quale è affidato l'esercizio commerciale del porto di Venezia (2), è considerato dal legislatore, fino al 1929, azienda autonoma sotto la dipendenza del Ministero delle comunicazioni.

La legge n. 797 del 1957 considera l'ente persona giuridica di diritto pubblico, soggetto alla vigilanza ed alla tutela del Ministero della marina mercantile.

(2) Il porto di Venezia è costituito dalle seguenti sezioni: Alberoni, Lido, San Marco, Giudecca, San Basilio, Marittima e Marghera, compresi i canali di grande navigazione che le congiungono e tutti gli altri canali sottoposti alla giurisdizione dell'autorità marittima.

Dalla sezione Marghera si intende esclusa la zona industriale, eccetto le aree demaniali e gli specchi d'acqua che ne fanno parte (articolo 1 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503).

Del periodo per il quale si riferisce è da segnalare la modifica intervenuta nell'ordinamento dell'ente per effetto della legge 12 gennaio 1974, n. 6, e che trasforma il Provveditorato in ente pubblico economico, sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile.

Le attribuzioni del Provveditorato sono indicate dall'articolo 1 della citata legge n. 6 del 1974 e consistono nella:

gestione delle operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e trasporto delle merci e disciplina delle prestazioni della manodopera che vi è adibita, con tutti i compiti assegnati agli uffici del lavoro portuale, ai comandanti di porto e ai direttori marittimi, con l'osservanza delle norme contenute nel codice della navigazione e del relativo regolamento;

gestione dei depositi franchi, dei punti franchi, dei magazzini generali, dei depositi che esistono o sorgessero in seguito, in zone demaniali marittime, sotto l'osservanza delle leggi doganali;

concorso alla gestione dei mezzi di trasporto ferroviario secondo gli accordi conclusi con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

gestione dei suoli, degli spazi acquei e degli edifici di pertinenza del demanio marittimo, di concerto con la capitaneria di porto e sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nel codice della navigazione e nel regolamento per la sua esecuzione in materia di concessioni;

manutenzione delle opere e degli impianti di arredamento portuale e costruzione di nuove opere e impianti di arredamento;

studi e provvedimenti per favorire lo sviluppo dei traffici del porto;

coordinamento dei vari servizi attinenti al funzionamento del porto.

Trattasi in sostanza di attribuzioni relative alla:

gestione diretta delle operazioni commerciali;

disciplina del lavoro portuale;

gestione del demanio marittimo portuale;

costruzione e manutenzione delle opere e degli impianti;

coordinamento dei servizi attinenti al funzionamento del porto.

Attraverso tali compiti si realizza una autonomia di gestione degli scali mediante atti anche di natura operativa per la realizzazione delle opere portuali e per il coordinamento dei servizi che è reso necessario dalle sempre maggiori esigenze dell'utenza ed entità dei traffici.

Per disciplinare il funzionamento dell'ente, la legge del 1929 aveva previsto la formulazione, da parte del Consiglio di amministrazione, di un regolamento, da approvare con regio decreto, su proposta del Ministro per le comunicazioni, di concerto con quelli per le finanze e i lavori pubblici (per effetto del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1664 del 1947, con decreto del Capo dello Stato, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quelli per il tesoro e per i lavori pubblici). Detto regolamento non è stato emanato.

Il regolamento deve prevedere, sulla base delle indicazioni legislative, quali proventi debbano concorrere alla formazione del bilancio, come si debba disporre degli avanzi netti e come far fronte alle eventuali deficienze, nonché le norme contabili che dovranno seguirsi nella gestione dell'azienda, in modo corrispondente al suo carattere commerciale.

L'ente si è impegnato, nella seduta del Consiglio di amministrazione del 2 dicembre 1977, ad approvare in tempi brevi il regolamento di funzionamento, che è in fase di avanzata elaborazione.

Di fatto la gestione amministrativa contabile dell'ente è disciplinata da norme organizzative interne, via via approvate dal Consiglio di amministrazione, che regolano i rapporti conformemente alla disciplina dettata dalle leggi statali, in particolare legge e regolamento di contabilità di Stato.

Si evidenzia che per effetto dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468 (riforma di alcune norme di contabilità generale dello Stato in tema di bilancio), gli enti portuali sono tenuti, entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge n. 468 del 1978, ad adeguare il sistema della contabilità ed i relativi bilanci, a quello annuale di competenza e di cassa dello Stato, provvedendo alla esposizione della spesa sulla base della classificazione economica e funzionale ed evidenziando, per l'entrata, gli introiti in relazione alla provenienza degli stessi, al fine di consentire il consolidamento delle operazioni interessanti il settore pubblico.

Il controllo del Prefetto.

Ai sensi dell'articolo 6 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, il Prefetto di Venezia ha facoltà di sospendere l'esecuzione di una deliberazione del Consiglio di amministrazione, quando dal processo verbale di una adunanza risulti che contro tale deliberazione abbia fatto motivate riserve, nei riguardi dei servizi a cui è preposto, alcuno dei seguenti membri: il comandante del porto di Venezia, Vicepresidente; l'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile per le opere marittime di Venezia; il direttore superiore della dogana di Venezia; il capo compartimento delle ferrovie dello Stato di Venezia. Può anche sospendere l'esecuzione di deliberazioni ogni qualvolta lo giudichi necessario per esigenze di ordine pubblico e quando le ritenga irregolari nella forma, estranee alle attribuzioni o contrarie ai fini del Provveditorato al porto, ovvero non conformi alla legislazione vigente.

Competente a decidere in merito alla sospensiva, è il Ministero della marina mercantile, previa intesa con gli altri Ministeri interessati.

Per consentire il concreto esercizio delle funzioni di controllo ai fini di una eventuale sospensione, attribuita dalla legge del 1929 al Prefetto, si segnala l'esigenza di una tempestiva comunicazione, allo stesso, dei verbali delle delibere del Consiglio di amministrazione, conformemente agli impegni recentemente assunti dall'ente.

L'organizzazione.

Il mandato del Provveditore-Presidente (nominato con decreto del Capo dello Stato su proposta del Ministro per la marina mercantile sentito il Consiglio dei ministri), è stato rinnovato per il quadriennio 1977-1980 ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 1955, n. 1329, con decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1977.

Il Consiglio di amministrazione ed il Comitato esecutivo (la cui composizione è prevista dagli articoli 5 e 7 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, modificati dagli articoli 3 e 4 della richiamata legge n. 1329 del 1955 e dall'articolo 2 della legge 12 agosto 1957, n. 797), sono regolarmente in carica poiché la loro costituzione deriva direttamente dalle norme istitutive e non è prevista scadenza né rinnovo. Una importante modifica nella composizione del Consiglio di amministrazione è stata introdotta dall'articolo 5 della legge 12 gennaio 1974, n. 6, attraverso una interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge n. 1329 del 1955. Per effetto di tale norma sia le organizzazioni sindacali dei dipendenti del Provveditorato al porto, sia quelle intercategoriale dei lavoratori hanno, in seno al Consiglio di amministrazione, due rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative. Anche per tali rappresentanti non è prevista dalle disposizioni in vigore scadenza né rinnovo, con ciò attuandosi una anomalia rispetto al sistema generale, che prevede una predeterminazione della durata delle funzioni.

Il Collegio dei revisori, composto da tre membri effettivi nominati rispettivamente dai Ministri per il tesoro, per i lavori pubblici e per la marina mercantile (secondo quanto stabilito dall'articolo 6 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1664 del 1947), è stato regolarmente in carica per il periodo considerato nella presente relazione.

Gli uffici dell'Ente sono diretti da un direttore generale, nominato dal Ministero della marina mercantile su proposta del Consiglio di amministrazione.

All'organizzazione degli Uffici esecutivi, l'Ente provvede con ordinanza del Provveditore-Presidente, ultima in ordine di tempo quella del 29 aprile 1977, n. 966, che prevede il seguente assetto organizzativo: Servizio personale e affari generali, Servizio demanio e contratti, Servizio commerciale, Servizio ragioneria, Servizio esercizio e lavoro, Servizio aeroportuale.

A.2 — FONTI DI FINANZIAMENTO.

Particolare considerazione merita la potestà tariffaria riconosciuta all'Ente dall'articolo 12 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito nella legge n. 1342 del 1929.

Il Consiglio d'amministrazione del Provveditorato al porto stabilisce le tariffe e le relative norme di applicazione di tutte le prestazioni concernenti il traffico del porto. Restano escluse quelle che rimangono di competenza del comandante del porto in forza delle disposizioni del codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione e quelle per l'imbarco e lo sbarco di persone e dei loro bagagli a mezzo di gondole, di competenza dell'amministrazione comunale. Le tariffe deliberate dal Consiglio non diventano esecutive se non dopo l'approvazione del Ministero della marina mercantile.

Se si considera che il gettito di dette tariffe rappresenta, per il periodo preso in esame nella presente relazione, l'87,18 per cento del totale delle entrate relative alla gestione marittima, risulta evidente che la politica tariffaria rappresenta il più rilevante strumento operativo per realizzare le finalità dell'ente.

Merita ancora ricordare che le spese necessarie per l'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 1 della legge n. 6 del 1974 — sopra richiamate — devono essere fronteggiate con gli introiti dell'esercizio, secondo quanto disposto dall'articolo 13 del regio decreto-legge n. 503 del 1929, integrato con l'articolo 3 della legge n. 797 del 1957.

Sono devoluti inoltre al Provveditorato al porto di Venezia con carattere di ordinarietà i gettiti derivanti da:

tassa supplementare di ancoraggio di cui agli articoli 23 e 24 della legge 9 febbraio 1963, n. 82;

tassa portuale, imposta dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 210, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, e prorogata al 31 dicembre 1984 dalla legge 9 febbraio 1963, n. 82, limitatamente al 50 per cento del gettito (l'altra metà è devoluta al comune di Venezia — articolo 47);

tassa imbarco e sbarco sulle merci, istituita con decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito nella legge 16 aprile 1974, n. 117, il cui gettito, determinato in base all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1974, è stato destinato, in relazione all'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica, prioritariamente al ripianamento dei disavanzi pregressi dei bilanci fino al 31 dicembre 1973 e inoltre alla realizzazione di nuove opere portuali e al potenziamento degli impianti, operati anche attraverso l'accensione di mutui.

L'Ente inoltre ha beneficiato di contributi statali di natura straordinaria per l'esecuzione di opere portuali ed acquisizione di mezzi meccanici in base alle seguenti leggi:

1) legge 27 ottobre 1965, n. 1200, che prevede il rimborso su presentazione di rendiconto, degli oneri sostenuti dall'ente per opere portuali e acquisto di attrezzature;

2) legge 6 agosto 1974, n. 366, che detta provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti e con la quale è stata predisposta l'assegnazione di fondi - con obbligo di rendiconto - per provvedere all'acquisto di nuove opere e attrezzature portuali;

3) legge 15 ottobre 1975, n. 492, che converte con modificazioni il decreto-legge 13 agosto 1973, n. 376, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardante le esportazioni, l'edilizia e le opere pubbliche, in base alla quale si è provveduto al rifinanziamento della legge n. 366 del 1974 (articolo 13).

Altra fonte di entrata è quella derivante dalla gestione del demanio marittimo. I canoni di concessione, nella misura proposta dall'ente, trovano applicazione dopo approvazione dell'Intendenza di finanza, che ne valuta la congruità.

Relativamente alle entrate devolute all'ente da parte dello Stato, si precisa che esse sono destinate essenzialmente all'investimento in conto capitale.

Costituiscono entrate di funzionamento solo quelle previste dalle citate leggi 9 febbraio 1963, n. 82, e 21 marzo 1926, n. 597, e quelle derivanti dalla gestione del demanio.

A.3 — PERSONALE.

Fonti e procedimento.

I modi di determinazione della consistenza numerica, dello stato giuridico e del trattamento economico del personale del Provveditorato al porto di Venezia sono variati in relazione alla normativa che nel tempo ha considerato la materia.

All'atto della costituzione del Provveditorato al porto di Venezia, per effetto dell'articolo 11 del regio decreto-legge n. 1712 del 1919, personale statale fu destinato a prestare servizio presso l'Ente.

Il primo ruolo organico degli impiegati e le norme per la loro nomina furono dettati con Regolamento, approvato con regio decreto in data 29 luglio 1920, n. 1149 - conformemente alle previsioni dell'articolo 12 del regio decreto-legge n. 1712 del 1919 citato.

La legge n. 503 del 1929 stabiliva, all'articolo 16, che la materia del personale dovesse essere disciplinata da un regolamento, formulato dal Consiglio di amministrazione ed approvato con regio decreto su proposta del Ministro per le comunicazioni di concerto con quelli per le finanze e dei lavori pubblici (per effetto del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1664 del 1947, con decreto del Capo dello Stato, su proposta del Ministero della marina mercantile di concerto con quelli del tesoro e dei lavori pubblici).

Il Consiglio di amministrazione dell'Ente, nel 1940 e 1956, ha formulato Regolamenti per la disciplina del personale, mai approvati.

Solo nel 1967 l'impianto organizzativo del personale dell'Ente trova formale disciplina col decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1967, con il quale è stato approvato il Regolamento sullo stato giuridico e sul trattamento economico del personale dell'Ente, deliberato dal Consiglio di amministrazione il 19 ottobre 1966.

Nel 1974, divenuto l'ente pubblico economico, sono anche variati i modi di disciplina del personale; l'articolo 2 della legge n. 6 del 12 gennaio 1974 dispone infatti che la consistenza numerica, lo stato giuridico ed il trattamento economico del personale del Provveditorato siano stabiliti con apposito regolamento, da emanarsi entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge n. 6 del 1974 e da sottoporre all'approvazione del Ministero della marina mercantile. Tuttavia il Regolamento previsto dalla citata disposizione è stato deliberato dal Consiglio di amministrazione dell'ente in data 19 luglio 1978 e manca ancora della prevista approvazione ministeriale.

Nel periodo intercorrente tra l'entrata in vigore della legge n. 6 del 1974 e l'emanazione del regolamento del 1978 l'ente ha provveduto in materia di personale con delibere del Consiglio di amministrazione, approvate dal Ministero della marina mercantile, così modificando singoli aspetti dell'impianto organizzativo dettato con il citato decreto del Presidente della Repubblica del 1967.

L'ordinamento del personale del Provveditorato al porto di Venezia si è mantenuto, fino al 1974, sostanzialmente in linea con la disciplina dettata per il personale statale.

Le modifiche parziali operate dopo la trasformazione dell'ente in pubblico economico hanno via via introdotto istituti difforni dal modello statale. Il regolamento del 1978 ha definitivamente sancito tale situazione.

In particolare risulta che il trattamento economico del personale dell'ente segue linee di tendenza di progressivo distacco dalle retribuzioni statali. L'aumentato costo del personale, quale risulta dai prospetti di seguito riportati, è la conseguenza dei miglioramenti concessi in sede di unificazione dei trattamenti economici dei dipendenti degli enti portuali. Il Ministero della marina mercantile si è fatto promotore di accordi intervenuti tra rappresentanti degli enti portuali e sindacati di categoria, prima nel 1974 (piattaforma 1975-77) ed ora nel 1978 (piattaforma 1978-80), sulla base delle considerazioni sull'opportunità di pervenire all'unificazione del trattamento economico di tutti i dipendenti degli enti portuali.

Occorre per altro rilevare che l'uniformità retributiva si è raggiunta sulla base dei trattamenti economici più elevati e che tale situazione determina un'estrema pesantezza per l'ente ed è incompatibile con la deficiarietà della sua gestione e con la generale esigenza di politica nazionale per il contenimento della spesa pubblica ed il livellamento delle retribuzioni nei vari settori del mercato del lavoro.

Si riportano i costi del personale della Gestione marittima - quali risultano dai rendiconti dei vari esercizi - costituiti dagli oneri diretti (assegni fissi e altre competenze) e dagli oneri riflessi (contributi previdenziali ed assistenziali, indennità di anzianità e dagli interventi in favore del personale).

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Anno	Costi di personale	Totale dipendenti porto
1972	3.979.648.980	(a) 985
1973	4.710.022.273	1.088
1974	7.063.345.220	1.247
1975	9.839.692.786	1.363
1976	11.563.974.798	1.365
1977	14.976.136.597	1.401

(a) Nel prospetto vengono considerati esclusivamente i dipendenti della gestione marittima; per quelli della gestione aeroportuale si rinvia al prospetto a pag. 46.

Dal 1972 al 1977 i costi del personale hanno subito un incremento di 10.996,49 milioni di lire, pari al 276,32 per cento. Tale variazione è da ascrivere principalmente:

all'incremento di personale;

all'applicazione della piattaforma rivendicativa per i dipendenti degli enti portuali 1975-77;

alla ristrutturazione delle carriere e degli organici;

alla normale progressione in carriera e alle variazioni dell'indennità integrativa speciale.

Nel 1972 i costi del personale incidono per il 26,81 per cento sul totale dei costi e assorbono il 30,40 per cento del totale dei ricavi.

Nel 1977 i costi del personale rappresentano il 36,81 per cento del totale dei costi e il 37,01 per cento del totale dei ricavi.

Nel determinare le suddette percentuali sono stati considerati i ricavi lordi (in quanto comprensivi dei corrispettivi delle prestazioni della locale Compagnia portuale) e correlativamente i costi lordi (comprensivi dei compensi per le prestazioni della stessa Compagnia).

Al fine di rendere comparabili i dati con quelli di altri enti portuali nei quali le Compagnie fatturano direttamente all'utenza le proprie prestazioni, si evidenziano le percentuali di incidenza dei costi del personale dipendente sul totale dei costi e dei ricavi, depurati delle prestazioni della Compagnia portuale:

incidenza sul totale dei costi depurato: nel 1972 il 53,57 per cento, nel 1977 il 68,87 per cento;

incidenza sul totale dei ricavi depurato: nel 1972 il 70,10 per cento, nel 1977 il 69,57 per cento.

Per quanto attiene allo stato giuridico del personale occorre rilevare che gli istituti di disciplina dell'ordinamento delle carriere

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

(procedure concorsuali, diritti, doveri, congedi, aspettative e disciplina) si configurano, in linea di massima, in modo non difforme da quelli previsti per il personale statale.

Diversa, invece, è la situazione per quanto attiene ai seguenti istituti:

1) unificazione in un'unica carriera impiegatizia del personale di concetto ed esecutivo e possibilità di passaggio alla medesima del personale operaio non più in grado di svolgere le proprie mansioni;

2) orari di lavoro (39 ore settimanali per il personale turista - che rappresenta l'80 per cento del personale della gestione portuale ed il 95 per cento per quella aeroportuale - e 40 ore per il restante personale);

3) permessi per motivi di studio nel limite di 150 ore annue;

4) trattamento di malattia: durata complessiva 18 mesi (6 mesi per assenza e 12 per aspettativa) elevabile a 24 mesi. Per i primi 12 mesi il trattamento economico è intero, per i restanti 12 è ridotto di un terzo;

5) presenza paritetica di rappresentanti del personale e dell'ente nelle commissioni incaricate di formulare proposte in materia di personale (avanzamenti, disciplina).

Esaminando l'evoluzione della consistenza numerica del personale, esistente alla fine di ciascun esercizio, si rileva la seguente situazione relativa esclusivamente alla gestione marittima:

Anno	Impiegati	Operai	Totale
1972	389	596	985
1973	431	657	1.088
1974	471	776	1.247
1975	525	838	1.363
1976	523	842	1365
1977	549	852	1.401

Dai dati suesposti emerge che la consistenza del personale è aumentata, dal dicembre 1972 al dicembre 1977 di 416 unità pari al 42,23 per cento.

Al 31 dicembre 1977, i 549 impiegati risultano così distribuiti:

1 Direttore generale; 14 direttivi amministrativi e di esercizio; 5 direttivi tecnici; 485 impiegati amministrativi e di esercizio di 1^a, 2^a, 3^a e 4^a categoria; 34 impiegati tecnici di 1^a, 2^a, 3^a e 4^a categoria; 10 ausiliari.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Alla medesima data gli 852 operai risultano così distribuiti:

64 assistenti; 733 operai di 1^a e 2^a categoria; 55 operai di 3^a categoria.

Al fine di fornire più completi elementi per una analisi delle situazioni relative al personale dell'ente, si espone di seguito un prospetto di raffronto della situazione retributiva parametrica e di qualifica del personale dipendente, dal 1974 al 1978, elaborato dall'Ente, e che tiene conto dell'accordo relativo al trattamento economico definito presso il Ministero della marina mercantile l'11 febbraio 1978, per altro non ancora approvato dallo stesso Ministero.

Si rileva che l'assetto retributivo e normativo del personale dell'Ente (a cominciare dal 1975, per la parte economica, e ora, dal 1978, anche per la parte normativa) è di fatto la conseguenza di accordi tra i rappresentanti degli enti portuali (Assoporti) e delle organizzazioni sindacali (FULP e DIRPORT), accordi stipulati presso il Ministero della marina mercantile, i cui rappresentanti intervengono attivamente nelle trattative, con ciò invertendo le fasi del procedimento previsto dal legislatore e in più condizionando l'esercizio della funzione di controllo che andrebbe esercitata *a posteriori*, attraverso l'approvazione o il diniego di approvazione dei risultati delle trattative da altri condotte.

In tema di personale risultano in attesa di definizione alcune situazioni relative a brevi interruzioni in uso nel corso delle prestazioni di lavoro giornaliero, ad indennità corrisposte e ad assunzioni.

In particolare deve rilevarsi che l'Ente ha corrisposto al personale anticipazioni su competenze, già concordate in sede ministeriale, salvo recupero, senza per altro attendere la prescritta approvazione ministeriale ovvero senza neanche richiederla, limitandosi, in quest'ultimo caso, a darne comunicazione al Ministero vigilante. Ciò premesso, poiché spetta al Ministero della marina mercantile pronunciarsi sulle delibere concernenti il trattamento economico del personale, ivi comprese quelle relative all'erogazione di acconti, nei casi in cui manca una pronuncia positiva, la corrispondenza al personale di competenze previste da delibere inefficaci, in quanto prive della prescritta approvazione dell'autorità di vigilanza, è illegittima.

RAFFRONTO SITUAZIONE RETRIBUTIVA PARAMETRICA E DI QUALIFICA DEL PERSONALE
TAMENTO ECONOMICO, DECORRENTE DAL 1 GENNAIO 1978, SIGLATO PRESSO

	Parametro	1974	Parametro	1975
Annuo/medio mensile . . . (Capo Servizio alla 3 ^a classe)		11.269.200 — 828.400	(Capo Servizio alla 3 ^a classe)	14.247.343 — 1.034.345
Annuo/medio mensile . . . (Capo Servizio alla 2 ^a classe)		8.455.200 — 618.400	(Capo Servizio alla 2 ^a classe)	11.727.343 — 854.345
Annuo/medio mensile . . . (Capo Servizio alla 1 ^a classe)		7.615.200 — 558.400	(Capo Servizio alla 1 ^a classe)	10.607.343 — 774.345
Annuo/medio mensile . . . 370 S. Capo Servizio 2 ^a classe		5.715.994 — 418.411	S. Capo Servizio 2 ^a classe	9.697.343 — 709.345
Turnista annuo/medio mensile)	370	{ 6.190.880 — 459.018 }	370	{ 7.576.783 — 569.902 }
Giornaliero annuo/medio mensile)	Segretario		{ 5.611.180 — 410.710 }		Impiegato di 1^{a} categoria
	Capo			
Annuo/medio mensile . . . 307 S. Capo Servizio 1 ^a classe		4.837.746 — 354.777	S. Capo servizio 1 ^a classe	8.367.343 — 614.345
Turnista annuo/medio mensile)	302	{ 5.184.334 — 384.837 }	302	{ 6.473.207 — 488.934 }
Giornaliero annuo/medio mensile)	Segr. princ. 2 ^a classe		{ 4.698.130 — 344.320 }		Impiegato di 2^{a} cat. alla 2^{a} classe
Turnista annuo/medio mensile)	260	{ 4.504.382 — 334.536 }	302	{ 6.164.507 — 466.884 }
Giornaliero annuo/medio mensile)	Capo operai (nel limite di 3 posti)		{ 4.076.150 — 298.850 }		Capo assistente operaio

DIPENDENTE DAL 1974 AL 1978, TENUTO CONTO DELL'ACCORDO RELATIVO AL TRAT-
IL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE IL 1° FEBBRAIO 1978

1976	1977	1978 senza piattaforma	1978 con piattaforma
14.910.147 — 1.088.252	15.855.596 — 1.165.344	16.736.062 — 1.195.433	21.095.074 — 1.505.369
12.436.346 — 922.209	13.412.847 — 985.344	14.216.062 — 1.015.433	17.441.074 — 1.244.369
11.316.346 — 842.209	12.292.847 — 905.344	13.096.062 — 935.433	16.671.074 — 1.189.369
10.406.346 — 777.209	11.382.847 — 840.344	12.186.062 — 870.433	14.179.074 — 1.011.369
8.639.730 — 665.805	10.096.207 — 774.116	11.370.142 — 820.256	12.055.038 — 863.036
7.904.826 — 604.563	9.473.503 — 722.224	10.689.462 — 763.533	11.770.794 — 839.349
9.076.346 — 682.209	10.052.847 — 745.344	10.856.062 — 775.433	13.017.074 — 928.369
7.497.994 — 580.757	8.898.959 — 685.342	10.143.308 — 731.624	10.805.258 — 773.766
6.871.546 — 528.553	8.364.143 — 640.774	9.546.782 — 681.913	10.521.014 — 750.079
7.189.294 — 558.707	8.590.259 — 663.292	9.834.608 — 709.574	10.496.558 — 751.716
6.562.846 — 506.503	8.055.443 — 618.724	9.238.082 — 659.863	10.212.314 — 728.029

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

	Parametro	1974	Parametro	1975
Annuo/medio mensile	257	4.928.500 — 364.585	Consigliere alla 2 ^a classe	7.107.343 — 524.345
Turnista annuo/medio mensile	260	4.504.382 — 334.536	Impiegato di 2 ^a categoria alla 1 ^a classe	5.707.943 — 432.807
Giornaliero annuo/medio mensile				
	Segr. princ. 1 ^a classe	4.076.150 — 298.850		5.271.387 — 399.459
	Coad. superiore			
Turnista annuo/medio mensile	245	4.280.519 — 318.032	Assistente operai	5.553.593 — 421.782
Giornaliero annuo/medio mensile				
	Capo operaio alla 2 ^a classe	3.872.855 — 284.060		5.117.037 — 388.434
Turnista annuo/medio mensile	230	4.056.644 — 301.527	Assistente operai	5.399.243 — 410.757
Giornaliero annuo/medio mensile				
	Capo operaio alla 1 ^a classe	3.669.560 — 269.270		4.962.687 — 377.409
Turnista annuo/medio mensile	230	4.056.644 — 301.527	Impiegato di 3 ^a categoria alla 2 ^a classe	5.256.823 — 399.722
Giornaliero annuo/medio mensile				
	Segr. 3 ^a classe	3.669.560 — 269.270		4.857.157 — 369.179
	Coad. princ. 2 ^a classe			
Turnista annuo/medio mensile	210	3.758.682. — 279.566	Impiegato di 3 ^a categoria alla 2 ^a classe	4.948.123 — 377.672
Giornaliero annuo/medio mensile				
	Segr. 2 ^a classe	3.397.720 — 249.490	Operaio di 1 ^a categoria alla 3 ^a classe (Commesso capo)	4.548.457 — 347.129
	Coad. princ. 1 ^a classe			
	Operaio 1 ^a cat 4 ^a classe			
Annuo/medio mensile	190	3.799.020 — 281.490	Consigliere alla 1 ^a classe	5.497.343 — 409.345

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

1976	1977	1978 senza piattaforma	1978 con piattaforma
7.816.346 — 592.209	8.792.847 — 655.344	9.596.062 — 685.433	11.757.074 — 836.378
6.688.618 — 521.854	8.070.287 — 623.931	9.293.228 — 670.213	9.939.358 — 711.916
6.037.006 — 475.883	7.593.443 — 584.194	8.754.662 — 625.333	9.655.114 — 688.229
6.534.268 — 510.829	7.915.937 — 612.906	9.138.878 — 659.188	9.785.008 — 700.891
5.882.656 — 464.858	7.439.093 — 573.169	8.600.312 — 614.308	9.500.764 — 677.204
6.379.918 — 499.804	7.761.587 — 601.881	8.984.528 — 648.163	9.630.658 — 689.866
5.728.306 — 453.833	7.284.743 — 562.144	8.445.962 — 603.283	9.346.414 — 666.179
6.225.006 — 483.101	7.578.547 — 587.461	8.788.556 — 633.742	9.424.998 — 675.176
5.720.106 — 441.026	7.137.223 — 550.684	8.285.522 — 591.823	9.140.754 — 651.489
5.916.306 — 461.051	7.269.847 — 565.411	8.479.856 — 611.692	9.116.298 — 653.126
5.411.406 — 418.976	6.828.523 — 528.634	7.976.822 — 569.773	8.832.054 — 629.439
6.206.346 — 477.209	7.182.847 — 540.344	7.986.062 — 570.433	10.147.074 — 723.369

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

	Parametro	1974	Parametro	1975
Turnista annuo/medio mensile	190	3.459.516 — 257.508	210	4.701.355 — 359.558
	Segr. 1 ^a classe		Impiegato di	
	Coad. 3 ^a classe		3 ^a categoria	
	Commesso		alla 1 ^a classe	
	capo 2 ^a classe		Commesso di	
	Op. 1 ^a categoria		3 ^a classe	
Giornaliero annuo/medio mensile	Op. 1 ^a categoria	3.126.660 — 229.770	Op. 1 ^a categoria	4.323.957 — 330.729
	3 ^a classe		2 ^a classe	
	Op. 2 ^a categoria		Op. 2 ^a categoria	
	4 ^a classe		3 ^a classe	
Turnista annuo/medio mensile	165	3.086.706 — 230.028	190	4.454.419 — 341.430
	Coad. 2 ^a classe		Impiegato di	
	Commesso		4 ^a categoria	
	capo 1 ^a classe		Commesso	
	Op. 1 ^a categoria		di 2 ^a classe	
Giornaliero annuo/medio mensile	Op. 1 ^a categoria	2.787.510 — 205.095	Op. 1 ^a categoria	4.097.587 — 314.159
	2 ^a classe		1 ^a classe	
	Op. 2 ^a categoria		Op. 1 ^a categoria	
	3 ^a classe		2 ^a classe	
Turnista annuo/medio mensile	146	2.865.024 — 213.882	—	—
Giornaliero annuo/medio mensile	Coad. 1 ^a classe	2.592.000 — 191.130	—	—
	Op. 1 ^a categoria			
	1 ^a classe			
Turnista annuo/medio mensile	146	2.865.024 — 213.882	165	4.144.465 — 318.663
	Commesso		Commesso	
	2 ^a classe		di 3 ^a classe	
Giornaliero annuo/medio mensile	Op. 2 ^a categoria	2.592.000 — 191.130	Op. 2 ^a categoria	3.816.027 — 293.574
	2 ^a classe		1 ^a classe	
Turnista annuo/medio mensile	133	2.712.546 — 202.768	—	—
	Commesso			
	1 ^a classe			
Giornaliero annuo/medio mensile	Op. 2 ^a categoria	2.458.230 — 181.575	—	—
	1 ^a classe			

N.B.: Agli importi di cui sopra va aggiunto l'eventuale assegno d'inquadramento (Genova, riassorbibile,

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

1976	1977	1978 senza piattaforma	1978 con piattaforma
5.237.634 — 445.672	7.000.627 — 545.426	8.201.634 — 591.552	8.831.958 — 632.816
4.757.046 — 405.623	6.579.883 — 510.364	7.721.042 — 551.503	8.547.714 — 609.129
5.339.130 — 426.580	6.731.251 — 525.428	7.924.770 — 571.554	8.549.998 — 612.676
4.944.726 — 388.713	6.329.203 — 491.924	7.462.882 — 533.063	8.265.754 — 588.989
—	—	—	—
—	—	—	—
5.075.412 — 402.666	6.392.737 — 500.281	7.578.952 — 546.563	8.197.548 — 587.501
4.652.796 — 367.448	6.016.873 — 468.959	7.141.372 — 510.098	7.913.304 — 563.814
—	—	—	—
—	—	—	—

nonché le eventuali quote aggiunta di famiglia.

A.4 — COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI.

Il Provveditorato al porto di Venezia ha, tra le proprie attribuzioni, la disciplina del lavoro portuale, nonché la gestione di tutte le operazioni portuali (legge 12 gennaio 1974, n. 6, articolo 1).

A detta gestione esso provvede — oltre che utilizzando la manodopera della Compagnia lavoratori portuali — anche con l'impiego di proprie attrezzature, di mezzi meccanici, di impianti e mediante proprio personale, il quale, per una parte (operai) manovra le gru e gli impianti e ne esegue la manutenzione e, per l'altra parte (impiegati), svolge le funzioni di magazziniere, di pesatore e di consegna e riconsegna delle merci.

Riguardo all'impiego dei lavoratori portuali il porto di Venezia, è ripartito in due zone:

zona industriale, che opera in regime di autonomia funzionale senza l'obbligo dell'impiego di maestranze delle Compagnie portuali (decreto ministeriale 10 agosto 1964);

zona commerciale, ove la manodopera adibita alle operazioni portuali è fornita dalla Compagnia lavoratori portuali di Venezia, che opera in base alle norme del Codice della navigazione (articoli 108 e seguenti).

Tutte le operazioni che si compiono nella zona commerciale, sono riservate in esclusiva ai lavoratori portuali (articolo 110 del codice della navigazione).

Il Provveditorato, a norma dell'articolo 1 della legge n. 6 del 1974, assomma in sé le funzioni e le competenze dell'ufficio del lavoro portuale, del Consiglio del lavoro portuale e del Comandante del porto. Da ciò deriva la competenza relativa all'aspetto disciplinare dei rapporti con la Compagnia lavoratori portuali (cfr. codice della navigazione, articoli 108 e seguenti, e relativo regolamento, articoli 142, 143 e 167).

Aspetto retributivo.

Il Provveditorato è l'unico fruitore diretto delle prestazioni di manodopera della Compagnia lavoratori portuali.

La retribuzione delle prestazioni della Compagnia avviene sulla base di un tariffario (cosiddetto « fascicolo dei compensi ») i cui valori rappresentano il salario dovuto all'unità operante (squadra) per la quantità di lavoro svolto.

Nel 1977 risulta che l'Ente ha sostenuto l'onere complessivo di milioni 18.642,21 a fronte delle prestazioni della Compagnia lavoratori portuali.

Tale cifra è costituita per milioni 5.429,68 da salari base (pari al 29,12 per cento) e per milioni 13.213,53 (pari al 70,88 per cento) da addizionali sui salari medesimi.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

In particolare le spese della Compagnia lavoratori portuali presentano nel periodo in esame i seguenti valori:

1972	. . . . .	7.413.900.069
1973	. . . . .	8.457.823.397
1974	. . . . .	8.396.396.167
1975	. . . . .	10.799.996.261
1976	. . . . .	15.128.573.946
1977	. . . . .	18.642.209.392

Il 1977 presenta quindi un incremento della spesa, rispetto al 1972, di milioni 11.228,30 pari al 251,45 per cento. In percentuale, sul totale della spesa, la voce considerata passa dal 51,68 per cento del 1972 al 48,42 per cento del 1977.

II. — IL PORTO

B — GESTIONE FINANZIARIA

B.1 — CONSIDERAZIONI SUL PROCEDIMENTO.

L'articolo 15 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, modificato con l'articolo 7 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 dicembre 1947, n. 1164, dispone che il bilancio preventivo e il rendiconto consuntivo di ogni esercizio devono essere approvati dal Ministero della marina mercantile previo esame fatto di concerto con il Ministero del tesoro. A tale fine il bilancio preventivo e il rendiconto consuntivo devono essere inviati al Ministero della marina mercantile rispettivamente 2 mesi prima dell'inizio e non oltre 3 mesi dopo il termine di ciascun esercizio.

Per il periodo preso in esame dalla presente relazione, relativamente al bilancio preventivo, gli adempimenti previsti dalla normativa sopra richiamata hanno seguito la procedura di seguito riportata.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Delibera Cons. di amministrazione	21 gennaio 1973	14 dicembre 1973	20 dicembre 1974	13 gennaio 1976	25 febbraio 1977	27 aprile 1978
Invio Ministero marina mercantile	2 marzo 1973	15 gennaio 1974	13 gennaio 1975	2 aprile 1976	8 giugno 1977	10 maggio 1978
Approv. Ministero marina mercantile concerto Ministero tesoro	6 luglio 1973	non approvato	non approvato	non approvato	non approvato	non approvato

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

I rendiconti consuntivi dell'Ente hanno seguito le fasi procedurali che risultano dal seguente prospetto:

	1973	1974	1975	1976	1977

Consiglio di amministrazione 3 settembre 1974 8 settembre 1975 10 dicembre 1976 9 agosto 1977 22 settembre 1978

Invio al Ministero della marina mercantile . . . 10 ottobre 1974 10 novembre 1975 28 febbraio 1977 11 novembre 1977 —

Approvazione del Ministero della marina mercantile di concerto con il Ministero del tesoro non approvato non approvato non approvato non approvato

Emerge dai dati sopra riportati che dal Provveditorato al porto non sono stati rispettati per nessun esercizio i termini previsti dalle disposizioni in vigore per l'invio al Ministero della marina mercantile dei bilanci preventivi e dei rendiconti consuntivi.

Per gli esercizi dal 1974 ad oggi non risultano approvati dal Ministero della marina mercantile né bilanci preventivi né rendiconti consuntivi dell'Ente.

L'iter di approvazione del bilancio preventivo deve essere perfezionato prima dell'inizio dell'esercizio finanziario cui esso si riferisce, cosicché esso possa assolvere la sua peculiare funzione di guida e limite per l'attività dell'Ente.

La mancata pronuncia ministeriale sui bilanci di previsione, che costituisce una illegittima omissione da parte del Ministero vigilante, per il quale l'esercizio della funzione costituisce un potere-dovere irrinunciabile, ha dato luogo a una gestione di fatto.

La mancata pronuncia da parte del Ministero vigilante sui conti consuntivi dell'Ente, per il periodo 1973-1977, costituisce inadempimento grave e denota il mancato esercizio della funzione di vigilanza. Tale inadempimento assume maggiore rilevanza in presenza delle puntuali osservazioni del Ministero del tesoro sui conti consuntivi. Parimenti da censurare è il ritardo dell'Ente nella presentazione dei bilanci.

Relativamente al rendiconto dell'esercizio 1977 si rileva che a tutt'oggi lo stesso è ancora oggetto di accertamento da parte del Collegio dei revisori, per cui manca la relazione relativa.

B.2 — CONTO FINANZIARIO.

Mediante il prospetto che segue sono evidenziati i dati finanziari risultanti alla fine degli esercizi in esame. Tra gli esercizi è stato considerato anche il 1972 per un utile raffronto.

L'analisi dei suddetti dati porta alle seguenti considerazioni: da un lato si osserva che il risultato finanziario di competenza dei vari esercizi presenta quasi sempre una situazione di disavanzo. Per il 1974, che al primo esame può apparire un esercizio favorevole chiudendosi con un risultato finanziario positivo, occorre considerare che l'avanzo è dovuto all'accensione di un mutuo, garantito dalla tassa portuale di cui alla legge 16 aprile 1974, n. 117, destinato al ripianamento dei disavanzi finanziari accumulati al 31 dicembre 1973 (ciò in armonia a quanto disposto dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 13 dicembre 1974).

Il 1975 e il 1976 presentano rispettivamente disavanzi finanziari di competenza pari a 1.700,45 e 2.909,50 milioni.

Il 1977 si chiude con un risultato finanziario di competenza positivo (+ 147,88 milioni). Tale fatto, unitamente alle modificazioni registrate dalla gestione dei residui, determina alla fine del medesimo esercizio un contenimento del disavanzo di amministrazione che risulta pari a milioni 2.731,43.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE MARITTIMA

CONTO FINANZIARIO.

	1972 (a)	1973	1974	1975	1976	1977
Entrate.						
Correnti	13.338.423.732	16.774.946.554	19.587.773.190	23.369.816.507	30.140.956.072	39.794.143.311
Conto capitali	32.685.000	6.395.402	2.756.340.258	4.355.178.907	11.103.762.660	62.857.164
Partite di giro	1.668.235.816	3.579.166.034	6.559.706.665	4.551.329.357	5.256.757.784	11.296.849.837
Totale entrate	15.059.344.548	20.360.507.990	28.903.820.113	32.276.324.771	46.501.476.516	51.153.850.312
Disavanzo finanziario di						
competenza	1.609.866.153	44.817.234	—	1.700.458.237	2.909.505.527	—
Totale a pareggio	16.669.210.701	20.405.325.224	28.903.820.113	33.976.783.009	49.410.982.043	51.153.850.312
Uscite.						
Correnti	14.343.746.708	15.474.672.722	17.904.512.668	24.393.179.901	31.410.460.911	38.594.663.876
Conto capitali	637.228.177	1.351.486.468	2.556.051.154	5.032.273.750	12.743.763.348	1.114.456.395
Partite di giro	1.688.235.816	3.579.166.034	6.559.706.665	4.551.329.257	5.256.757.784	11.296.849.837
Totale uscite	16.669.210.701	20.405.325.224	27.020.270.487	33.976.783.008	49.410.982.043	51.005.970.108
Avanzo finanziario di com-						
petenza	—	—	1.883.549.626	—	—	147.880.204
Totale a pareggio	16.669.210.701	20.405.325.224	28.903.820.113	33.976.783.008	49.410.982.043	51.153.850.312
Avanzo/Disavanzo d'ammi-						
nistrazione	1.373.312.916	1.334.765.971	616.039.822	559.865.443	3.517.790.389	2.731.431.421

(a) Per un utile raffronto.

B.3 — ENTRATE E USCITE CORRENTI.

Dai prospetti che seguono si evince l'evoluzione delle entrate e uscite di funzionamento nel corso degli esercizi considerati.

In linea generale si osserva che relativamente agli esercizi 1975 e 1976 le entrate correnti non riescono a coprire le correlative uscite. Solo nel 1977, fatto già analizzato trattando del conto finanziario in generale, le entrate correnti superano le uscite per milioni 1.199,48.

I disavanzi finanziari di parte corrente registrati negli esercizi 1975 e 1976 sono dovuti alla flessione del traffico del 1975 e, per quanto riguarda l'anno 1976, al mancato adeguamento delle tariffe ai costi reali dei servizi, al fine di recuperare la perdita del traffico riscontrata nell'esercizio precedente.

Dall'esame dell'incidenza che le varie voci dell'entrata hanno sul totale, risulta che i proventi delle tariffe rappresentano in media, nei vari esercizi, circa il 90 per cento delle entrate globali.

Al 31 dicembre 1977 le entrate di funzionamento si sono incrementate, rispetto al 1972, del 198 per cento.

Considerato che il traffico nel periodo in esame non ha registrato variazioni di rilievo (1972, milioni di tonnellate 3.282; 1973, milioni di tonnellate 3.510; 1974, milioni di tonnellate 3.134; 1975, milioni di tonnellate 3.015; 1976, milioni di tonnellate 3.419; 1977, milioni di tonnellate 3.514) l'incremento delle entrate per la vendita di beni e servizi, cioè, per le prestazioni portuali, è da ascrivere per la quasi totalità all'adeguamento delle tariffe che hanno comportato rispetto al 1972 una lievitazione dei relativi proventi di milioni 23.269,31 pari al 190,79 per cento.

La voce « trasferimenti attivi », a formare la quale concorrono dal 1974 i proventi della tassa portuale, presenta un aumento di valore rispetto al 1972 di milioni 2.128, pari al 307,97 per cento.

Le uscite correnti ammontano alla fine del 1977 a milioni 38.594,66, rispetto a milioni 14.343,74 del 1972, con un incremento in cifra di milioni 24.250,91 pari al 169,07 per cento.

Le voci che incidono maggiormente sono quelle delle spese per il personale (nel 1977 milioni 14.303,26), per l'acquisto di beni e servizi (nel 1977 milioni 3.295,89) per la Compagnia lavoratori portuali.

Relativamente a questa ultima voce di spesa, che nel 1977 ammonta a milioni 18.642,20, si fa presente che nel porto di Venezia la Compagnia fattura direttamente all'utenza solo le prestazioni relative alle manipolazioni delle provviste di bordo.

Tutte le altre prestazioni sono fatturate dalla Compagnia al Provveditorato al porto (come una qualsiasi prestazione di servizi) e l'Ente a sua volta fattura all'utenza includendo nella tariffa, oltre ai costi propri, anche quelli della Compagnia.

La voce « Trasferimenti passivi », che nel 1977 ammonta a milioni 21.699,63, considera quote di partecipazione a consorzi e contributi vari ad enti aventi attinenza con l'attività portuale.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

La voce « poste correttive dell'entrata » è costituita per la quasi totalità (18.642,20 su un totale di 19.084,51 milioni) dal suddetto onere per la Compagnia lavoratori portuali.

B.4 — ENTRATE E USCITE IN CONTO CAPITALE.

Le entrate e uscite in conto capitale negli esercizi considerati presentano i seguenti valori:

	Entrate —	Uscite —
	(in milioni di lire)	
1972	32,68	687,23
1973	6,39	1.351,49
1974	2.756,34	2.556,05
1975	4.355,18	5.082,27
1976	11.103,76	12.743,76
1977	62,86	1.114,46

Relativamente alle entrate, solo nel 1974, 1975 e 1976 si rilevano valori significativi; ciò è dovuto, nel 1974 e 1975, all'accensione di 2 mutui garantiti dal gettito della tassa portuale e nel 1976 al contributo straordinario statale in relazione alle leggi n. 366 del 1974 e n. 492 del 1975.

Rispetto ai valori di entrata nei corrispondenti esercizi le uscite si presentano più rilevanti, determinando nel 1972 e 1973 i disavanzi finanziari già precedentemente notati. Dal 1975 in poi le uscite superano le corrispondenti entrate in quanto comprendono anche gli investimenti finanziati dalla tassa portuale, iscritta tra le entrate correnti.

In linea generale si rileva che l'ente non è in grado di autofinanziare gli investimenti, in quanto il livello delle tariffe non consente, in tempi brevi, ulteriori adeguamenti.

Gli investimenti, e il periodo in esame lo conferma, sono possibili solo attraverso l'utilizzazione del gettito della tassa portuale o l'assegnazione straordinaria di fondi da parte dello Stato.

I principali investimenti portuali sono stati rivolti al potenziamento della zona commerciale di Marghera, attraverso la ristrutturazione e l'arredamento delle banchine onde renderle adatte alle nuove tipologie di traffico (*containers* e navi traghetto).

Sono state inoltre potenziate le attrezzature destinate alla movimentazione a terra delle merci e si è provveduto al completamento del Canale Malamocco-Marghera.

GESTIONE

ENTRATE

	1972		1973	
	Importo	%	Importo	%
1) Vendita di beni e servizi	12.195.788.448	91,4	15.452.337.912	92,2
2) Contributi e recuperi	105.000.000	0,8	238.577.244	1,4
3) Trasferimenti attivi	691.261.439	5,2	739.386.273	4,4
4) Redditi patrimoniali	181.561.049	1,4	138.857.858	0,8
5) Poste correttive di spese correnti	164.812.796	1,2	205.787.267	1,2
Totale	13.338.423.732	100,0	16.774.946.554	100,0

MARITTIMA

CORRENTI

1974		1975		1976		1977	
Importo	%	Importo	%	Importo	%	Importo	%
16.813.807.190	85,8	19.972.748.198	85,5	26.523.846.271	88,0	35.465.101.162	89,1
200.000.000	1,0	240.000.000	1,0	350.000.000	1,2	450.000.000	1,1
1.935.742.734	9,9	2.344.725.846	10,0	2.571.930.265	8,5	2.820.125.311	7,1
373.555.357	1,9	398.946.325	1,7	191.464.561	0,6	369.777.897	1,0
284.667.909	1,3	413.396.138	1,8	503.714.975	1,7	689.138.941	1,7
19.587.773.190	100,0	23.369.816.507	100,0	30.140.956.072	100,0	39.794.143.311	100,0

GESTIONE

USCITE

	1972		1973	
	Importo	%	Importo	%
1) Spese per gli organi dell'ente	7.838.578	0,1	13.460.987	0,1
2) Oneri per il personale in attività di servizio	3.666.516.715	25,5	4.065.900.808	26,3
3) Oneri per il personale in quiescenza	348.900.932	2,5	604.680.529	3,9
4) Acquisto di beni e servizi	1.981.055.185	13,8	1.602.395.490	10,3
5) Trasferimenti passivi	10.469.500	0,1	10.419.500	0,1
6) Oneri finanziari	321.013.233	2,3	319.704.266	2,0
7) Oneri tributari	39.779.748	0,2	19.070.728	0,1
8) Somme non attribuibili	—		—	
9) Poste correttive dell'entrata	7.966.172.817	55,5	8.839.040.414	57,2
Totale	14.343.746.708	100,0	15.474.672.722	100,0

MARITTIMA

CORRENTI

1974		1975		1976		1977	
Importo	%	Importo	%	Importo	%	Importo	%
13.991.693	0,1	15.726.940	0,1	14.991.621	0,05	14.952.981	0,04
5.481.361.178	30,6	8.927.210.333	36,6	11.120.078.198	35,40	14.303.265.309	37,06
737.365.028	4,0	1.101.900.786	4,5	1.038.815.991	3,31	564.280.766	1,46
2.479.544.776	13,8	2.518.645.655	10,3	2.642.349.430	8,41	3.295.898.285	8,54
16.467.500	0,1	24.415.370	0,1	20.899.500	0,07	21.699.635	0,05
355.095.127	2,2	564.007.150	2,3	1.034.822.406	3,29	1.280.056.027	3,32
57.465.647	0,3	59.863.026	0,3	59.833.787	0,19	29.994.751	0,08
—		—		—		—	
3.763.221.719	48,9	11.181.410.641	45,8	15.478.669.978	49,28	19.084.516.122	49,45
17.904.512.668	100,0	24.393.179.901	100,0	31.410.460.911	100,00	33.594.663.876	100,00

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

B.5 — ENTRATE E USCITE PER PARTITE DI GIRO.

Le entrate e le uscite per partite di giro esposte con importi bilancianti, considerano essenzialmente le anticipazioni effettuate dagli utenti in conto delle prestazioni portuali, le anticipazioni erogate dall'Ente alla locale Compagnia portuale, quelle erogate al personale dipendente in conto di competenze, nonché le trattenute effettuate sulle competenze del personale e di terzi a favore degli enti assistenziali e previdenziali e dell'erario.

Tra le partite di giro trovano iscrizione anche somme corrisposte al personale, a titolo di anticipazioni e salvo recupero, prima della prescritta approvazione ministeriale. Solo dopo l'approvazione ministeriale gli importi trovano regolare imputazione nella parte di spesa corrente.

Si è già rilevato che è illegittima la corresponsione al personale di competenze previste da delibere inefficaci, in quanto prive della prescritta approvazione dell'autorità vigilante.

Si rileva ancora la irregolare imputazione della spesa tra le partite di giro: i criteri contabili adottati dall'Ente rendono non manifesta una spesa per il personale (che andrebbe iscritta tra le spese correnti), con ciò esponendo non correttamente le risultanze del conto finanziario. Detta posta (oneri per il personale in attesa di approvazione ministeriale) risulta per altro evidenziata nei conti economico e patrimoniale.

B.6 — GESTIONE DEI RESIDUI.

L'evoluzione dei residui attivi e passivi nel corso degli esercizi in esame è rappresentata dal seguente prospetto:

	1973	1974	1975	1976	1977
<i>Attivi:</i>					
da esercizi precedenti .	1.160,09	1.256,34	2.976,53	4.492,34	9.641,16
dalla competenza . . .	4.985,57	4.031,83	6.529,60	14.278,48	7.688,13
	6.145,66	5.288,17	9.506,13	18.770,82	17.329,29
<i>Passivi:</i>					
da esercizi precedenti .	2.108,54	3.903,47	4.545,11	5.950,99	13.420,08
dalla competenza . . .	6.840,37	6.466	5.906,87	17.558,94	7.771,65
	8.948,91	10.369,47	10.451,98	23.509,93	21.191,73

Oltre ad essere costituiti da crediti e da debiti ricorrenti, che si eliminano e si ricreano di anno in anno, i residui sia attivi che passivi presentano un forte incremento che nel 1976 è dovuto anche all'accertamento ed al conseguente impegno dei fondi assegnati

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

all'Ente, in base alle più volte citate leggi n. 366 del 1974 e n. 492 del 1975.

La medesima situazione, si riscontra anche alla fine del 1977, seppure lievemente alleggerita; ciò è in dipendenza dei lunghi tempi tecnici per l'esecuzione delle opere portuali finanziate, che comportano, per quanto riguarda i residui passivi, una loro eliminazione in base agli stati di avanzamento dei lavori e, correlativamente, per quelli attivi, una loro riduzione in base alla effettiva riscossione delle quote di finanziamento (riscossioni su presentazione di stati di avanzamento).

A fine 1977 i residui attivi riguardano principalmente contributi statali per l'esecuzione di opere portuali (milioni 6.459), crediti per vendita di beni e servizi (milioni 6.637) e recuperi e riscossioni varie per conto terzi (tra le partite di giro: milioni 1.431). I residui passivi si riferiscono principalmente ad acquisizioni di immobilizzazioni tecniche (milioni 9.097), debiti connessi ad oneri vari per il personale in attività di servizio (milioni 1.780), a versamenti alla Compagnia lavoratori portuali (milioni 2.738), e ad anticipazioni e pagamenti vari per conto terzi (tra le partite di giro: milioni 2.570).

B.7 — CONTO ECONOMICO.

Oltre ai dati forniti dalla parte corrente del conto finanziario, gli elementi considerati dal conto economico che maggiormente influiscono sul risultato di esercizio, sono i costi per gli ammortamenti delle infrastrutture portuali e, in minor misura, agli adeguamenti degli accantonamenti alle effettive indennità di anzianità maturate dal personale.

Relativamente agli ammortamenti si elencano per esercizio le poste relative:

1972	983.056.370
1973	2.824.910.208
1974	786.714.838
1975	1.118.490.754
1976	1.252.395.153
1977	1.699.894.589

Il processo di ammortamento, adottato dall'Ente solo a partire dal 1969 in analogia a quanto previsto dalle norme sulla contabilità di Stato, ha indotto, negli esercizi immediatamente successivi, ad ammortizzare il patrimonio non solo per la quota di competenza dell'esercizio, ma anche per il periodo precedente, decorrente dal momento dell'acquisizione del bene. È stata cioè attuata una politica di ammortamento cosiddetta di assestamento, per « correggere » il valore delle immobilizzazioni.

Il seguente prospetto evidenzia le risultanze economiche degli esercizi considerati:

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE MARITTIMA

CONTO ECONOMICO.

	1972 (a)	1973	1974	1975	1976	1977
Proventi.						
Proventi dell'esercizio portuale (b)	4.418.008.317	6.612.768.723	7.963.061.924	8.605.828.191	10.889.881.553	16.316.508.504
Tasse portuali	350.865.895	351.327.065	1.425.703.585	1.864.265.215	2.017.722.015	2.169.764.190
Canoni demaniali	345.882.899	432.567.214	383.850.299	480.460.631	558.653.805	669.551.621
Contributo per manutenzione aree portuali	105.000.000	238.577.244	200.000.000	240.000.000	350.000.000	450.000.000
Proventi extra traffico	38.937.522	31.754.662	87.503.547	165.861.297	211.368.751	218.269.847
Redditi patrimoniali	181.561.049	138.857.858	373.555.357	460.200.325	191.464.561	369.777.897
Sopravvenienze	236.559.306	59.395.578	41.563.645	394.462.994	7.041.609	1.332.453.068
Totale	5.676.814.990	7.865.248.344	10.474.258.357	12.211.078.653	14.226.132.294	21.526.325.127
Spese.						
Personale (b)	3.979.648.980	4.710.022.273	7.063.345.220	9.839.692.786	11.563.974.798	14.976.136.597
Costi generali tecnici	2.584.117.126	4.158.911.806	2.661.895.551	2.936.196.451	3.153.565.255	4.165.972.247
Costi generali d'amministrazione	305.826.038	266.423.156	274.691.438	415.095.714	387.226.131	545.064.042
Costi finanziari e tributari	558.262.581	338.774.994	641.926.621	623.870.176	1.148.678.493	1.323.771.628
Insussistenze	—	—	—	—	11.479.568	732.777.732
Totale	7.427.654.725	9.474.132.229	10.641.858.830	10.816.855.127	16.364.924.285	21.743.722.246
Avanzo o disavanzo economico	—	1.608.883.885	167.600.473	1.605.776.474	2.138.791.971	217.397.119

(a) Per un utile raffronto.

(b) Al netto di quelli relativi alle prestazioni della Compagnia portuale.

Si nota che tutti gli esercizi presi in esame denunciano delle perdite economiche. Per quanto riguarda il 1974, la perdita è contenuta rispetto a quelle registrate negli esercizi precedenti, essendo stato tale esercizio positivamente influenzato dal gettito della tassa portuale e dall'adeguamento delle tariffe ai maggiori costi.

Nel 1975 e, in misura più grave nel 1976, il risultato negativo si ripresenta, essendo stato il 1975 un anno di crisi del traffico e il 1976 l'anno in cui le tariffe non sono state adeguate agli effettivi costi, nell'intendimento di recuperare il traffico perduto.

Nel 1977 il recupero del traffico e gli adeguamenti tariffari hanno permesso di chiudere l'esercizio con un risultato economico negativo contenuto in 217,39 milioni.

In linea generale si rileva che l'unica possibilità di investimento, per adeguare le strutture portuali all'incessante mutamento della tecnologia dei trasporti, è data da entrate di natura straordinaria, in quanto con i proventi dell'esercizio l'Ente può provvedere esclusivamente a coprire — e neanche per intero — i costi di funzionamento (personale; Compagnia lovantori portuali; consumi; manutenzioni).

B.8 — SITUAZIONE PATRIMONIALE.

La situazione patrimoniale è evidenziata nelle sue componenti attive e passive dai prospetti che seguono, dai quali risulta che il patrimonio netto ha subito nel periodo considerato una flessione di milioni 1.993,87 passando da milioni 5.083,84 del 1972 a milioni 3.089,97 del 1977 (al netto di perdite esposte tra le attività per milioni 217,40).

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE MARITTIMA
SITUAZIONE PATRIMONIALE.

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Attività.						
Cassa	796.955.023	1.468.473.361	5.697.331.181	385.993.152	1.221.320.724	1.131.001.543
Residui attivi	2.767.341.769	6.145.671.138	5.288.179.355	9.506.131.299	18.770.827.703	17.329.295.053
Fondi vincolati per inden- nità licenziamento	249.055.621	346.953.041	440.952.391	1.000	104.366.870	226.933.280
Crediti del fondo indennità licenziamento	495.412.595	1.205.467.349	2.142.621.462	2.619.464.089	3.018.505.485	3.379.996.360
Costi pluriennali	—	—	419.116.250	1.108.282.500	1.050.662.500	993.042.500
Materiali di scorta	320.918.949	320.321.137	359.875.373	526.601.425	621.659.734	852.192.733
Risconti attivi	76.094.722	32.351.924	148.948.423	40.223.378	201.172.088	101.266.777
Titoli	1.454.196.430	1.377.342.830	1.339.711.530	1.755.383.986	1.620.219.036	1.822.744.760
Immobili	13.496.709.718	14.433.480.627	16.294.628.572	20.187.204.398	32.502.808.678	35.287.031.878
Mobili	1.242.265.179	1.534.778.238	2.010.826.118	2.675.738.650	2.840.118.471	3.393.934.649
Perdita di esercizio	—	—	—	1.605.776.474	3.744.568.445	217.397.119
Totale	20.898.970.006	26.864.839.645	34.142.190.655	40.410.800.351	65.696.729.734	64.714.836.652
Depositi di terzi	245.740.936	323.377.678	433.367.057	534.759.381	643.813.591	689.740.474
Totale generale	21.144.710.942	27.188.217.323	34.565.557.712	40.945.559.732	66.340.543.325	65.404.577.126

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE MARITTIMA
SITUAZIONE PATRIMONIALE

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Passività						
Residui passivi	4.937.609.708	8.948.910.470	10.369.470.714	10.451.989.894	23.509.938.816	21.191.728.017
Quota capitale mutui da ammortizzare	4.384.323.973	4.304.121.292	7.130.283.479	12.021.733.222	11.767.805.294	11.492.591.174
Ratei e risconti passivi	54.558.006	10.050.000	220.822.531	131.745.555	127.300.0000	108.109.500
Fondo indennità di licen- ziamento	2.083.000.196	2.814.098.770	3.758.020.933	4.257.784.625	4.628.267.191	5.049.005.600
Fondi di accantonamento	680.000.000	455.000.000	587.440.897	826.233.332	880.986.453	1.274.459.026
Fondi ammortamento	3.482.356.881	6.296.826.773	7.049.029.951	8.167.520.705	9.410.485.509	10.539.182.393
Fondo adeguamento inden- nità di licenziamento	146.230.679	515.935.162	1.253.959.245	1.081.884.113	756.227.266	802.555.532
Fondo plusvalenze	—	—	230.000.000	—	11.100.000.000	7.355.431.555
Fondo oscillaz. titoli	47.042.380	44.932.880	225.799.080	164.545.080	208.355.180	177.410.030
Fondo rivalutazione	—	—	—	—	—	3.417.000.000
Totale	15.815.121.823	23.389.875.347	30.824.826.830	37.103.436.526	62.389.365.709	61.407.472.827
Patrimonio netto	5.083.848.183	3.474.964.298	3.307.363.825	3.307.363.825	3.307.363.825	3.307.363.825
Totale	20.898.970.006	26.864.839.645	34.132.190.655	40.410.800.351	65.696.729.734	64.714.836.652
Depositi di terzi	245.740.936	323.377.678	433.367.057	534.759.381	643.813.591	689.740.474
Totale generale	21.144.710.942	27.183.217.323	34.565.557.712	40.945.559.732	66.340.543.325	65.404.577.126

Negli esercizi 1973 e 1974 le perdite di esercizio, rispettivamente di milioni 1.608,88 e di milioni 167,60, sono state ripianate mediante riduzione del netto patrimoniale.

Le perdite registrate negli esercizi 1975, 1976 e 1977 rispettivamente di milioni 1.605,77, milioni 2.138,79 e di milioni 217,40, non sono state ripianate mediante riduzione del netto patrimoniale, bensì riportate agli esercizi successivi.

Nel 1977 le poste dell'attivo e del passivo patrimoniale si sono modificate, anche per eventi di natura straordinaria.

Innanzitutto sono state cancellate le perdite degli esercizi 1975 e 1976, ammontanti a lire 3.744.568.445, riducendo di pari importo il Fondo sopravvenienze e plusvalenze. Tale fondo è stato costituito in base all'articolo 55 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, per rilevare la sopravvenienza derivante dall'acquisizione nel bilancio dell'ente del contributo statale previsto dalle leggi n. 366 del 1973 e n. 492 del 1975.

L'Ente ha altresì provveduto alla rivalutazione del patrimonio immobiliare, ammessa dalla legge 2 febbraio 1975, n. 576, concretatasi in 3.417 milioni.

Il fondo sopravvenienze e il fondo rivalutazione, in quanto accantonamenti che non hanno carattere rettificativo delle poste dell'attivo, possono considerarsi « capitale proprio » dell'ente con le stesse funzioni di patrimonio netto.

III — L'AEROPORTO

A — ORDINAMENTO

A.1 — COMPITI E ORGANIZZAZIONE.

Con la legge 5 maggio 1956, n. 524, è stata prevista la costruzione del nuovo aeroporto civile di Venezia. L'articolo 3 della stessa legge dispone che la costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto possano essere affidati in concessione ad un ente pubblico. Con decreto del Ministro per la difesa aeronautica, di concerto con i Ministri del tesoro e dei lavori pubblici, in data 11 luglio 1957, la costruzione e l'esercizio del nuovo aeroporto sono stati affidati in concessione al Provveditorato al porto di Venezia.

La costruzione dell'aeroporto.

L'articolo 3 della citata legge n. 524 del 1956, nonché l'articolo 4 del decreto interministeriale 11 giugno 1957, dispongono che la concessione della costruzione dell'aeroporto civile Marco Polo di Venezia Tessera sia disciplinata da convenzione, tra il Ministero dei

trasporti (3) e il Provveditorato, anche per quanto riguarda i rapporti tecnici e finanziari.

Con apposita convenzione è stata disciplinata la costruzione dell'aeroporto in argomento per una spesa prevista di 5 miliardi, di cui il 60 per cento a carico dello Stato e il 40 per cento a carico del Provveditorato al porto di Venezia e degli enti locali. Alla disciplina dell'esecuzione delle opere di prima priorità per il completamento della costruzione dell'aeroporto, nonché dei rapporti tecnico-finanziari, si è provveduto con atto aggiuntivo del 3 dicembre 1965, con il quale si è anche prevista l'ulteriore spesa di 2 miliardi 333,30 milioni, ripartiti nelle percentuali sopra indicate.

Con legge 12 marzo 1968, n. 291, recante modifiche alla legge n. 524 del 1956 e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo « Punta Raisi » e di Venezia Tessera « Marco Polo », è stata prevista la realizzazione di opere di completamento (seconda e terza priorità) dell'aeroporto di Venezia, per l'importo complessivo di 5.666,7 milioni, di cui 60 per cento a carico dello Stato e il 40 per cento degli enti locali e del Provveditorato al porto di Venezia.

Ulteriori finanziamenti a totale carico dello Stato sono stati disposti con le leggi 22 dicembre 1973, n. 825, e 16 ottobre 1975, n. 493.

L'esecuzione delle opere è stata disciplinata con convenzione 18 maggio 1976.

L'esercizio dell'aeroporto.

Al Provveditorato al porto di Venezia è affidato in concessione l'esercizio dell'aeroporto civile « Marco Polo » di Venezia-Tessera.

A differenza di quanto è avvenuto per la concessione della costruzione dell'aeroporto non si è provveduto a disciplinare con apposita convenzione l'esercizio aeroportuale e ciò malgrado l'espressa previsione dell'articolo 4 del decreto interministeriale 11 giugno 1957 citato, in base al quale la convenzione per l'esercizio dell'aeroporto (tra Ministero dei trasporti e Provveditorato) avrebbe dovuto disciplinare i rapporti tecnici e finanziari della gestione.

Pure in assenza di convenzione, per la quale non può non rilevarsi l'urgente necessità di una rapida definizione, l'Ente ha introitato i diritti aeroportuali sulla base di autorizzazione dei Ministeri del tesoro e delle finanze. Dal 26 giugno 1961, infatti, il Provveditorato è autorizzato a riscuotere direttamente tutti i diritti aeroportuali di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24.

Al Provveditorato sono pure devolute le tasse sulle merci sbarcate e imbarcate dagli aeromobili, di cui all'articolo 1 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito nella legge 16 aprile 1974, n. 117.

(3) L'articolo 1 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, ha attribuito al Ministero dei trasporti tutti i compiti esercitati dal Ministero della difesa, in materia di aviazione civile, nonché tutte le competenze già attribuite dal codice della navigazione al Ministero della difesa.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

A.2 — PERSONALE.

Il personale del Provveditorato al porto di Venezia in servizio presso l'aeroporto fruisce dello stesso trattamento economico e giuridico del personale assegnato alla gestione marittima.

La consistenza numerica dello stesso risulta dal seguente prospetto:

Anno	Impiegati	Operai	Totale dipendenti gestione aeroportuale
1972	116	158	(a) 274
1973	124	181	(a) 305
1974	135	198	(b) 333
1975	132	195	328
1976	128	179	307
1977	124	195	319

(a) Compresi gli stagionali.

(b) Compresi 39 stagionali dimessi a fine stagione.

Dai dati si evince che la consistenza numerica del personale è variata in aumento, in cifra assoluta di 45 unità e in percentuale del 16,42 per cento dal 1972 al 1977. L'incremento è la conseguenza della volontà di superare la precarietà del lavoro stagionale attraverso assunzioni a tempo indeterminato, a seguito del perdurare nella stagione invernale di talune correnti di traffico a domanda, una volta tipicamente estive, nonché di adeguare lo standard dell'assistenza agli aeromobili e ai passeggeri a quello degli altri aeroporti internazionali.

Dei 319 dipendenti della gestione aeroportuale, presenti al 31 dicembre 1977, 232 sono assegnati allo scalo (73 per cento) e cioè 95 impiegati e 137 operai. Agli uffici amministrativi risultano assegnate 15 unità (5 per cento) e al settore tecnico 72 (22 per cento), di questi ultimi 14 sono impiegati e 58 operai.

I costi del personale aeroportuale (oneri diretti e riflessi), dal 1972 al 1977, risultano dal seguente prospetto:

Anno	Costi di personale
1972	851.709.049
1973	1.214.057.826
1974	1.521.397.013
1975	2.291.733.645
1976	2.879.587.076
1977	3.620.478.970

Detti costi sono aumentati, dal 1972 al 1977, di 2.768,77 milioni di lire, pari al 325,08 per cento.

Le cause principali dell'incremento sono:

l'aumento della consistenza numerica;

l'applicazione della piattaforma rivendicativa 1975-1977;

la ristrutturazione della carriera e degli organici;

la normale progressione in carriera e le variazioni dell'indennità integrativa speciale.

I costi di personale hanno inciso sul totale dei costi nel 1972 per il 54,26 per cento e nel 1977 per l'88,40 per cento. Nel 1972 detti costi hanno rappresentato il 58,34 per cento del totale dei ricavi; nel 1977 la percentuale sale al 101,04 per cento.

III — L'AEROPORTO

B — GESTIONE FINANZIARIA

B.1 — CONSIDERAZIONI GENERALI.

A norma dell'articolo 4 della legge 12 agosto 1957, n. 797, « i servizi aeroportuali costituiscono una gestione speciale, con contabilità separata dal bilancio ordinario del Provveditorato »; conseguentemente l'Ente provvede ad evidenziare i dati della gestione aeroportuale, distintamente da quelli relativi al porto.

In merito alle fasi della procedura e ai tempi relativi per la predisposizione, presentazione e approvazione dei conti preventivi e consuntivi degli esercizi considerati, si rinvia a quanto osservato nella parte relativa alla gestione marittima.

B.2 — IL CONTO FINANZIARIO.

Dal prospetto che segue si evincono i risultati finanziari di competenza e i risultati di amministrazione alla fine degli esercizi in esame.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE AEROPORTUALE
CONTO FINANZIARIO.

	1972 (a)	1973	1974	1975	1976	1977
Entrate						
Correnti	1.464.388.415	1.519.291.490	1.580.955.839	1.829.051.685	2.456.659.983	3.596.381.265
Conto capitali	173.350.000	917.796.406	1.272.750.000	551.138.490	12.046.875	5.526.910.000
Partite di giro	662.245.788	947.009.828	1.688.798.853	1.852.091.770	2.439.835.489	3.837.719.304
Totale entrate	2.299.984.203	3.384.097.724	4.542.504.692	4.232.281.945	4.908.542.347	12.961.010.569
Disavanzo finanziario di competenza						
	682.301.485	181.632.563	317.800.289	1.034.242.903	850.842.988	775.736.920
Totale a pareggio	2.982.285.688	3.565.730.287	4.860.304.981	5.266.524.848	5.759.305.335	13.736.747.484
Uscite						
Correnti	1.399.868.371	1.720.755.999	1.754.651.606	2.778.700.492	3.286.629.015	4.118.038.175
Conto capitali	920.171.529	879.964.450	1.416.854.522	635.732.586	32.920.831	5.780.990.010
Partite di giro	662.245.788	947.009.823	1.688.798.853	1.852.091.770	2.439.835.489	3.837.719.304
Totale uscite	2.982.285.688	3.565.730.287	4.860.304.981	5.266.524.848	5.759.385.335	13.736.747.484
Avanzo finanziario di competenza						
	—	—	—	—	—	—
Totale a pareggio	2.982.285.688	3.565.730.287	4.860.304.981	5.266.524.848	5.759.385.335	13.736.747.484
Risultato d'amministr.	+ 158.851.243	— 20.603.207	— 314.220.244	— 407.289.641	— 1.256.455.463	— 2.014.970.247

(a) Per un utile raffronto.

Tutti gli esercizi si concludono presentando disavanzi finanziari di competenza. Il 1975, concluso con un disavanzo di milioni 1.034,24, rappresenta il periodo di maggior crisi dello scalo.

In linea generale i disavanzi finanziari sono originati essenzialmente dalla parte corrente (differenza tra entrate e uscite di funzionamento); ha pure incidenza, ma in misura minore, la « parte in conto capitale » le cui entrate, eccettuato il 1973, risultano costantemente inferiori alle correlative spese.

Per quanto riguarda il risultato di amministrazione si sottolinea che esso, nello spazio di 5 esercizi, è passato da + 158,85 milioni a meno 2.014,97 milioni a confermare la costante impossibilità delle entrate correnti a coprire le spese di funzionamento, e tanto meno i pur necessari investimenti.

B.3 — ENTRATE E USCITE CORRENTI.

Dai prospetti che seguono si evince l'evoluzione delle entrate e uscite di funzionamento nel corso degli esercizi in esame.

GESTIONE

ENTRATE

	1972		1973	
	Importo	%	Importo	%
1. Vendita di beni e servizi	738.601.414	50,4	873.129.501	57,4
2. Trasferimenti attivi	501.667.347	34,2	491.175.648	32,3
3. Redditi patrimoniali	75.464.610	5,2	85.322.709	5,6
4. Poste correttive di spese correnti	148.655.044	10,2	69.663.632	4,7
Totale	1.464.388.415	100,00	1.519.291.490	100,00

AEROPORTUALE

CORRENTI.

1974		1975		1976		1977	
Importo	%	Importo	%	Importo	%	Importo	%
947.202.758	59,9	1.078.585.067	59,0	1.605.490.309	63,36	2.301.266.325	64,0
412.715.855	26,1	440.529.510	24,0	671.879.867	27,36	1.120.731.036	31,2
125.661.603	8,0	83.918.718	4,6	31.777.153	1,28	36.170.780	1,0
95.355.623	6,0	226.018.390	12,4	147.512.654	6,00	138.213.124	3,8
1.580.955.839	100,00	1.829.051.685	100,00	2.455.659.983	100,00	3.596.381.265	100,00

GESTIONE

USCITE

	1972		1973	
	Importo	%	Importo	%
1. Spese per gli organi dell'ente	2.362.100	0,2	4.228.500	0,2
2. Spese per il personale in attività di servizio .	817.127.286	58,4	1.084.760.366	63,1
3. Oneri per il personale in quiescenza	39.136.703	2,8	66.634.362	3,9
4. Acquisto di beni e servizi	(a) 507.075.343	36,2	(a) 535.555.832	31,2
5. Oneri finanziari	23.141.046	1,6	22.267.100	1,3
6. Oneri tributari	11.025.893	0,8	7.309.839	0,3
7. Somme non attribuibili	—		—	
Totale	(a) 1.399.868.371	100,0	(a) 1.720.755.999	100,0

(a) Compreso l'onere per il servizio antincendi.

AEROPORTUALE

CORRENTI.

1974		1975		1976		1977	
Importo	%	Importo	%	Importo	%	Importo	%
3.570.000	0,2	4.307.657	0,1	3.814.725	0,11	3.946.000	0,09
1.395.927.113	79,6	2.276.315.680	82,0	2.772.796.977	84,36	3.579.723.895	86,93
49.000.000	2,8	161.898.427	5,8	150.030.945	4,56	99.567.829	2,42
266.674.109	15,2	285.762.614	10,3	323.632.756	9,85	378.519.029	9,19
27.481.220	1,5	24.729.969	0,8	23.551.051	0,73	49.408.077	1,20
11.999.164	0,7	25.686.145	1,0	12.802.561	0,39	6.873.345	0,17
—		—		—		—	
1.754.851.606	100,0	2.778.700.492	100,0	3.286.629.015	100,00	4.118.038.175	100,00

Per quanto riguarda le entrate correnti, esse passano da milioni 1464,39 del 1972 a milioni 3.596,38 del 1977 con un incremento di milioni 2.131,99 pari al 145,58 per cento.

Tra queste, le voci significative, e cioè la vendita di beni e servizi e i trasferimenti attivi, rappresentavano nel 1972 l'84,6 per cento e nel 1977 il 95,2 per cento delle entrate correnti.

L'incremento in valore non è dovuto alla lievitazione del traffico che ha segnato la punta massima nel 1972, per poi subire una drastica riduzione (pari al 42,92 per cento) sino al 1975. Solo nel 1976 e 1977 si nota una qualche ripresa che comunque fa mantenere il traffico a un livello inferiore del 29,14 per cento rispetto a quello del 1972.

Quindi, l'incremento delle entrate correnti è stato determinato dagli adeguamenti alle tariffe di assistenza, assentiti via via dal Ministero dei trasporti e dall'adeguamento dei diritti aeroportuali decretato nel 1976. In ogni caso il livello tariffario non consente di coprire gli oneri relativi ai servizi.

La situazione deficitaria è destinata a perdurare, aggravandosi di esercizio in esercizio, mancando all'ente qualsiasi potere in materia tariffaria.

Per quanto riguarda le uscite correnti queste sono passate da milioni 1.399,86 del 1972 a milioni 4.118,03 del 1977, con un incremento di milioni 2.718,17 pari al 194,17 per cento.

Tra esse particolare rilevanza rivestono le spese per il personale in servizio, che passano da milioni 817,12 del 1972, a milioni 3.579,72 nel 1977.

Per calcolare l'incidenza che esse hanno avuto nel 1972 (anno di riferimento), occorre ridurre il totale delle spese di milioni 250, relativi a oneri per il servizio antincendi, riconosciuti successivamente, dal Ministero dell'interno, a suo carico. Pertanto l'incidenza delle spese di personale sul totale depurato nel 1972 è del 71,0 per cento contro l'86,93 per cento del 1977.

B.4 — ENTRATE E USCITE IN CONTO CAPITALE.

Si rappresentano qui di seguito i valori (in milioni di lire) che le entrate e le uscite di questo titolo presentano negli esercizi considerati:

	Entrate —	Uscite —
1972	173,35	920,17
1973	917,79	879,96
1974	1.272,75	1.416,85
1975	551,14	635,73
1976	12,05	32,92
1977	5.526,91	5.780,99

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

La gestione aeroportuale non è in grado, se non minimamente e incrementando il disavanzo finanziario, di effettuare investimenti.

Le entrate in conto capitale sono costituite dai contributi dello Stato, erogati negli esercizi 1973, 1974 e 1975 in relazione alla partecipazione al finanziamento delle opere di completamento dello aeroporto, prevista dalle leggi n. 524 del 1956 e n. 291 del 1963. Inoltre nel 1973 e 1974 le entrate accolgono la partecipazione, sempre per la costruzione delle opere complementari, del comune e della provincia di Venezia, rispettivamente di 272 e 720 milioni.

Nel 1977 tra le entrate sono iscritti milioni 5.540 costituiti dal contributo statale previsto dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825, per interventi indifferibili da attuare per il completamento dello aeroporto.

B.5 — ENTRATE E USCITE PER PARTITE DI GIRO.

Le entrate e uscite per partite di giro, esposte per importi bilanciati, passano da milioni 662,24 del 1972 a milioni 3.837,72 del 1977.

Esse accolgono le riscossioni per vendita biglietti effettuate per conto delle Società aeree; i depositi in conto di prestazioni aeroportuali e, come per la gestione marittima, le trattenute effettuate sulle competenze del personale e di terzi a titolo di contributi previdenziali, assistenziali e erariali.

Nel 1977 l'ammontare delle partite di giro è costituito essenzialmente dalle seguenti poste:

	Milioni
	—
contributi previdenziali, assistenziali e erariali, trattenute al personale e a terzi	429
riscossioni per vendita biglietti aerei	1.442
anticipi su fatture	442
temporaneo trasferimento di fondi dalla gestione marittima	1.350
anticipazioni concesse al personale, salvo recupero, a titolo di indennità mensa e mancato turno (in merito alla irregolare imputazione di questa posta, si rinvia al rilievo formulato trattando della Gestione marittima)	82

Si precisa che al 31 dicembre 1977, delle somme suddette rimane una consistenza residua di milioni 59,36, per quanto riguarda le entrate, e di milioni 2.107,59, per quanto riguarda le uscite.

In effetti, per quanto riguarda le uscite, trattasi essenzialmente delle somme da versare alle Società aeree per vendita biglietti per milioni 1.369,9 e del debito verso la gestione marittima per somme provvisoriamente trasferite pari a milioni 650,0.

B.6 — GESTIONE RESIDUI.

L'evoluzione dei residui attivi e passivi negli esercizi in esame è rappresentata dal seguente prospetto:

	1973	1974	1975	1976	1977
<i>Attivi:</i>					
da esercizi precedenti	1.298,10	2.004,80	1.870,55	2.498,99	2.672,84
dalla competenza	961,82	2.150,02	1.512,99	811,34	6.514,49
Totale	2.259,92	4.154,82	3.383,54	3.310,33	9.187,33
<i>Passivi:</i>					
da esercizi precedenti	1.620,01	2.356,28	2.437,27	2.888,45	3.578,26
dalla competenza	1.677,84	2.529,12	1.664,65	1.784,80	7.880,66
Totale	3.297,85	4.885,40	4.101,92	4.673,25	11.458,92

La consistenza dei residui, sia attivi che passivi, alla fine di ogni esercizio, si presenta quasi sempre in aumento (incremento di 6.927,41 negli attivi e 8.161,07 nei passivi, rispetto al 1972).

La consistenza dei residui attivi è costituita essenzialmente dal credito verso lo Stato e altri enti locali quale contributo nella costruzione di opere di completamento dell'aeroporto (6.133 milioni); dal credito verso le società aeree per prestazioni di servizi (2.357 milioni), peraltro bilanciato da residui passivi costituiti da biglietti per loro conto venduti e da depositi dalle medesime costituiti (1.862 milioni) e dal credito verso la gestione marittima per prestazioni di personale provvisoriamente trasferito (483 milioni).

La consistenza dei residui passivi è determinata da 6.804 milioni per impegni assunti per la realizzazione delle opere di completamento dell'aeroporto; da debiti verso la gestione marittima per 1.657 milioni; dal debito verso la società di bandiera per biglietti per suo conto venduti per 1.835 milioni; dal debito verso l'istituto previdenziale CPDEL per contributi a carico amministrazione e dipendenti, da versare ratealmente, per 320 milioni e dagli impegni per somme da destinare all'adeguamento del fondo indennità di licenziamento del personale per 532 milioni.

B.7 — IL CONTO ECONOMICO.

Nel prospetto allegato si evidenziano i risultati economici, quali esposti nei rendiconti degli esercizi dal 1972 al 1977.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE AEROPORTUALE

CONTO ECONOMICO.

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Proventi						
Proventi dell'esercizio aeroportuale	738.601.414	873.129.501	947.202.758	1.067.844.067	1.605.490.309	2.302.118.575
Diritti aeroportuali	473.836.134	459.196.062	382.572.046	408.752.123	633.452.714	1.066.430.290
Canoni	27.831.213	31.979.566	30.143.809	26.307.642	60.427.153	54.300.746
Rimborsi	144.100.104	58.954.588	26.340.348	6.120.097	—	—
Redditi patrimoniali	75.464.610	85.322.709	125.681.903	183.025.718	31.777.153	36.170.780
Sopravvenienza	525.129.908	57.773.117	11.104.467	1.619.406.257	1.864.041	15.057.929
Totale	1.984.963.383	1.566.355.543	1.566.355.543	3.300.425.909	2.333.011.370	3.474.078.320
Spese						
Personale	851.709.049	1.214.057.826	1.521.397.013	2.291.733.445	2.879.587.076	3.620.478.970
Costi generali tecnici	505.962.104	211.949.168	244.503.070	262.446.527	286.868.397	332.355.003
Costi generali d'amministrazione	177.713.446	140.311.725	105.980.546	76.389.461	107.901.306	82.829.048
Oneri finanziari e tributari	34.166.939	29.576.939	49.867.384	50.416.114	36.353.612	56.281.422
Servizio antincendi	351.504.530	384.231.865	—	—	—	—
Totale	1.921.056.068	1.980.127.543	1.921.746.013	2.680.979.747	3.310.710.391	4.091.944.443
Avanzo o disavanzo economico	+ 63.907.315	— 413.772.000	— 398.702.962	+ 619.446.162	— 977.696.021	— 617.866.123

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

I risultati, così come appaiono dall'allegato prospetto del conto economico, non danno l'esatta sensazione della redditività della gestione. Infatti gli stessi, tranne per quanto riguarda gli esercizi 1974, 1976 e 1977, sono influenzati dall'onere per il servizio antincendi, inizialmente considerato a carico della gestione (esercizi 1972 e 1973) e poi cancellato, in quanto assunto dal Ministero dell'interno (esercizio 1975). Conseguentemente i risultati depurati assumono i seguenti valori:

	(In milioni)
1972	+ 415,41
1973	— 29,54
1974	— 398,70
1975	— 954,78
1976	— 977,70
1977	— 617,87

Questi risultati seguono un andamento coerente all'evoluzione del traffico registrato nello stesso periodo, quale risulta dai dati di seguito esposti:

	Numero (movimento aerei)
1972	17.075
1973	16.041
1974	11.391
1975	9.747
1976	11.658
1977	12.100

Può pertanto rilevarsi che i risultati economici dei vari esercizi sono diretta conseguenza e del costante incremento dei costi, cui, come già rilevato, non è seguito un adeguato incremento dei ricavi, e dell'andamento del traffico aereo.

B.8 — SITUAZIONE PATRIMONIALE.

Le componenti attive e passive del patrimonio sono evidenziate nel prospetto seguente, da cui risulta l'incremento delle perdite che al 31 dicembre 1977 ammontano complessivamente a milioni 1.788,60.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE AEROPORTUALE
SITUAZIONE PATRIMONIALE.

	(a) 31 dicembre 1972	31 dicembre 1973	31 dicembre 1974	31 dicembre 1975	31 dicembre 1976	31 dicembre 1977
Attività						
Disponibilità liquide . . .	1.316.535.796	1.017.319.710	416.365.182	311.088.607	106.460.477	256.619.943
Crediti di regolamento . . .	1.593.062.385	2.259.924.088	4.154.824.115	3.383.539.488	3.310.327.812	9.187.330.383
Crediti finanziari	373.161.216	501.933.378	160.550.696	94.898.532	225.248.532	213.398.532
Poste rettificative del pas- sivo	—	—	329.223.723	461.529.200	574.954.831	721.689.566
Investimenti mobiliari . . .	—	—	—	65.652.164	65.652.164	65.652.164
Immobili	1.441.483.025	1.432.669.223	1.492.882.358	1.536.217.448	1.546.396.223	7.084.733.661
Immobilizzazioni tecniche .	296.199.592	336.793.552	402.716.780	434.648.817	438.934.067	658.982.064
Totale	5.020.442.014	5.548.639.951	7.109.462.854	6.429.774.256	6.267.974.106	18.188.406.313
Perdita esercizi precedenti .	—	—	413.772.000	(b) 193.028.820	193.028.820	1.170.727.841
Perdita di esercizio	—	413.772.000	398.702.982	—	977.699.021	617.866.123
Totale a pareggio	5.020.442.014	5.962.411.951	7.921.937.836	6.622.803.076	7.438.701.947	19.977.000.277

(a) Per un utile raffronto.

(b) Ridotta di lire 619.446.162 pari all'utile dell'esercizio 1975.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

GESTIONE AEROPORTUALE
SITUAZIONE PATRIMONIALE.

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Passività						
Residui passivi	2.750.746.938	3.297.847.005	4.885.408.641	4.101.917.736	4.673.253.752	11.458.920.573
Quota capitale mutui da ammortizzare	349.287.842	334.704.942	319.192.382	302.690.896	285.137.440	266.464.952
Ratei e risconti passivi	—	—	76.994.134	22.000.000	35.020.077	28.836.960
Fondo indennità di licen- ziamento	196.911.216	336.283.378	489.774.419	622.079.896	735.505.527	882.240.262
Fondi di accantonamento	787.226.000	865.734.000	876.121.000	214.548.339	289.266.106	246.037.627
Fondi ammortamento	684.848.415	758.048.861	836.161.454	939.478.926	1.036.006.131	1.138.452.254
Fondo adeguamento inden- nità di licenziamento	—	118.372.162	186.863.203	168.655.680	133.091.311	189.826.046
Fondo sopravvenienze e plusvalenze	—	—	—	—	—	5.514.800.000
Totale	4.769.020.411	5.710.990.348	7.670.516.233	6.371.381.473	7.187.280.344	19.725.578.674
Patrimonio netto	251.421.603	251.421.603	251.421.603	251.421.603	251.421.603	251.421.603
Totale generale	5.020.442.014	5.962.411.951	7.921.937.836	6.622.803.076	7.438.701.947	19.977.000.277

Esse trovano evidenza nell'attivo patrimoniale stante l'impossibilità di ripianarle mediante una corrispondente riduzione del netto patrimoniale.

Per far fronte alla grave situazione, il Consiglio di amministrazione dell'Ente ha deliberato di addivenire quanto prima alla formulazione di un piano di risanamento che prevede, tra l'altro, il ricorso all'indebitamento a lungo termine.

IV — CONCLUSIONI

Il Provveditorato al porto di Venezia, ente pubblico economico, si conforma, per quanto attiene agli elementi strutturali e funzionali, alle caratteristiche proprie dell'ente-impresa, e pertanto organizza e coordina l'insieme delle attività che si svolgono nelle aree marittima ed aeroportuale in sua attribuzione (porto di Venezia e aeroporto civile di Venezia-Tessera Marco Polo). Tale sua caratteristica tuttavia non è a pieno estrinsecabile in quanto l'attività del Provveditorato incontra limiti nelle disposizioni speciali contenute sia nella legge istitutiva sia nelle successive che hanno considerato l'ordinamento e i compiti dell'Ente, e che hanno disciplinato singoli aspetti dell'assetto organizzatorio.

Si ribadiscono i rilievi formulati in ordine:

alla mancata emanazione del regolamento di funzionamento;
alla mancata disciplina convenzionale della gestione del Servizio aeroportuale, affidato all'Ente in concessione;

alla mancata pronuncia del Ministero della marina mercantile sui bilanci preventivi e consuntivi dell'Ente, nonostante che su detti bilanci esistano puntuali osservazioni del Ministero del tesoro;

al ritardato adempimento, da parte dell'Ente, dell'obbligo di presentazione dei bilanci al ministero vigilante;

alla illegittimità dei provvedimenti concessivi di acconti al personale, senza la previa autorizzazione ministeriale;

alla situazione in cui l'Ente versa in materia di personale.

Dall'analisi della gestione finanziaria emerge l'imprescindibile esigenza di eliminare la grave situazione di squilibrio tra costi e ricavi, che non si concilia con il criterio di economicità cui deve ispirarsi la gestione dell'Ente pubblico economico.

La manovra della variazione delle tariffe — possibile per altro solo per la gestione marittima — che determina maggiori entrate, è consentita solo entro i limiti della concorrenzialità dei servizi e comunque si riverbera sull'utenza e, di riflesso, attraverso meccanismi simili alla traslazione d'imposta, sull'economia nazionale.

Pertanto, in presenza di una situazione economico-finanziaria cronicamente deficitaria le delibere consiliari ed i provvedimenti ministeriali che comportano maggiori oneri per l'Ente devono essere

adottati soltanto dopo accorta valutazione dei riflessi che producono sul bilancio: infatti ogni incremento di spesa non è compatibile con la segnalata patologica situazione del bilancio medesimo.

Avendo rilevato che i ricavi delle due gestioni - marittima ed aeroportuale - non riescono a fronteggiare i costi di esercizio, ne consegue che l'Ente non è in grado di assolvere in condizione di autonomia finanziaria ai propri compiti istituzionali, e tanto meno di effettuare investimenti produttivi. Ciò è determinato principalmente dalla gestione aeroportuale la cui situazione economico-finanziaria appare particolarmente preoccupante tanto che il suo pesante stato di indebitamento si riflette negativamente anche sulla gestione marittima, la quale, com'è dato desumere dai dati più recenti, mostra una tendenza al pareggio.