

b) Ore straordinarie effettuate nel corso del 1995:

Settore Amministrativo	4.251
Settore Tecnico	12.254
Settore Operativo	<u>57.012</u>
Totale	73.517

c) Infortuni occorsi al personale dipendente nel corso del 1995:

Posizione assicurativa n. 026434777/27	2
Posizione assicurativa n. 026406248/26	<u>57</u>

Totale 59

Giornate lavorative di assenza per infortunio:

Settore Amministrativo	107
Settore Tecnico	754
Settore Operativo	<u>1.282</u>
Totale	2.143

7. CONCLUSIONI

Il 1995 è l' anno probabilmente di maggiore impegno per le neo costituite autorità portuali, segnatamente per quelle che come nel caso di Trieste sono succedute alle organizzazioni portuali, sia per il notevole numero delle mutazioni che, anche sul piano aziendale ha introdotto la legge 1994 n.84, sia per l' impegnativo pregresso riferito ad un biennio di gestione commissariale che l' Autorità è riuscita ad evadere.

Come è stato posto in evidenza, sono stati condotti a termine tutti gli adempimenti previsti dalla legge n.84/94, ciò che consente di affermare la condizione di assoluta puntualità in cui l' Autorità Portuale di Trieste, con riferimento all' anno 1995 è venuta a trovarsi.

L' operatività dell' Ente ha pertanto assunto un ritmo notevolmente sostenuto, come è dato rilevare dall' esame di tutti i settori aziendali chiamati allo svolgimento delle attività che formano oggetto della presente relazione; per quanto concerne l' attivazione delle risorse finanziarie, il cui impiego era stato programmato nel bilancio di previsione, questa è stata realizzata in misura pressoché esaustiva.

Non ha invece corrisposto adeguatamente a questo ritmo l' azione degli altri soggetti pubblici, quando per previsione di legge, coinvolti nel procedimento approvativo di spesa o di esecuzione dei contratti di appalto conseguenti, hanno fatto registrare ritardi estremamente dannosi per la speditezza della operatività portuale in generale.

Sul piano degli assetti globali del sistema portuale, l' anno 1995 ha rappresentato un periodo di transizione tra la passata gestione commissariale dell' Ente Autonomo del Porto di Trieste e la costituzione dell' Autorità Portuale. Peraltro, il processo di privatizzazione previsto dalla stessa legge ed avviato con gradualità, è stato notevolmente rallentato in parte per le particolari caratteristiche del porto di Trieste rispetto ad altri scali nazionali, porto internazionale di transito e di manipolazione, con un esiguo retroterra nazionale, regolamentato da uno speciale statuto di diritto internazionale, in parte per carenze applicative dei contenuti di legge in specie nel campo sociale (esuberi) e finanziario (ripiani).

Ciò nonostante l' organizzazione portuale nel suo insieme ha retto all' impatto del processo di riforma ed ha reagito agli input del mercato con risultati soddisfacenti; le quote di traffico nel complesso, sono state mantenute ed

incrementate, un parziale effetto del ridimensionamento dei costi seppur ancora in forma non definita si è riflesso sul mercato, la politica dei prezzi e delle tariffe, nei principali settori, ha risposto alle istanze del mercato stesso, producendo un ritorno generale di interesse verso lo scalo.

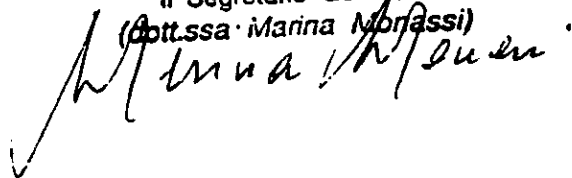
Quanto sopra a dimostrazione concreta degli elementi e delle potenzialità che stanno alla base del sistema porto, in un quadro che va rapidamente mutando e che comprende flussi e relazioni commerciali tra aree fortemente differenziate sul piano dello sviluppo economico, con notevoli divari da colmare nel campo infrastrutturale e dei consumi.

Se i riscontri legislativi della riforma riusciranno a creare le condizioni affinché si realizzino gli indirizzi posti dalla U.E. in materia di liberalizzazione del mercato del lavoro portuale e libera concorrenza delle imprese, solamente allora il porto franco di Trieste, nella sua globale offerta di servizio, potrà collocarsi sul mercato in termini realmente competitivi; in tal caso si potrà puntare al riequilibrio delle sue capacità di penetrazione sul mercato centro-europeo, in concorrenza con gli altri scali nazionali e nord europei; a livello regionale, vanno ricercate sinergie con gli altri scali, esaltando i fattori competitivi e di specializzazione e puntando ad una riqualificazione complessiva del range Nord-Adriatico, volta ad implementare funzioni e capacità ricettive in chiave di sistema; la leadership di Trieste deriva quale naturale conseguenza.

**AUTORITÀ PORTUALE DI
TRIESTE**

Il Segretario Generale

(dott.ssa Marina Morassi)



**RELAZIONE
AL RENDICONTO GENERALE**

AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE**Legale Rappresentante:****COMMISSARIO:**

dal 01.01.1995 al 09.06.1995 C.A. (CP) Giuseppe Romanò

PRESIDENTE:

dal 10.06.1995 al 31.12.1995 sig. Michele Lacalamita

Comitato Portuale: (*)

dal 07.08.1995 al 31.12.1995

sig. Michele Lacalamita	- PRESIDENTE, Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste
C.A. (CP) Sergio Albanese	- VICEPRESIDENTE, Comandante della Capitaneria di Porto di Trieste
dott. Mario Autiero	- Ministero delle Finanze
ing. Lorenzo Ceraulo	- Ministero dei Lavori Pubblici
dott.ssa Alessandra Guerra	- Presidente della Giunta della Regione Friuli Venezia Giulia
dott. Domenico Mazzurco	- Commissario della Provincia di Trieste
sig. Riccardo Illy	- Sindaco del Comune di Trieste
prof. Sergio Milo	- Sindaco del Comune di Muggia
dott. Adalberto Donaggio	- Presidente della C.C.I.A.A. di Trieste
sig. Angiolino Vignodelli	- Rappresentante della Categoria degli Armatori
dott. Roberto Pacorini	- Rappresentante della Categoria degli Industriali
sig. Vincenzo Marinelli	- Rappresentante della Categoria degli Imprenditori, di cui agli artt.16 e 18 della Legge 28 gennaio 1994 n.84
sig. Guido Valenzin	- Rappresentante della Categoria degli Spedizionieri
sig. Mario Campodonico	- Rappresentante della Categoria degli Agenti e Raccomandatori Marittimi
sig. Livio Maraspin	- Organizzazione sindacale C.I.S.L.
sig.ra Ombretta Ricci Cerniava	- Organizzazione sindacale C.I.S.L.
sig. Fabio Sanzin	- Organizzazione sindacale C.G.I.L.
sig. Bruno Zvech	- Organizzazione sindacale C.G.I.L.
sig.ra Adele Pino	- Organizzazione sindacale U.I.L.
sig. Franco Guerra	- Organizzazione sindacale C.I.S.N.A.L.

(*) La composizione del Comitato Portuale è riferita alle prime riunioni. Successivamente, per effetto di avvicendamenti nelle cariche istituzionali o di dimissioni, si sono verificate alcune variazioni.

AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE

Segretario Generale:

dal 25.10.1995 al 31.12.1995 dott.ssa Marina Monassi

Collegio dei Revisori dei Conti:

dal 01.01.1995 al 31.12.1995

PRESIDENTE:

dott. Pietro Riccardo - Ministero del Tesoro

MEMBRI EFFETTIVI:

dott. Plinio Conte	- Ministero Trasporti e Navig.
dott. Gianfranco Ciani	- Ministero delle Finanze
dott. Ivo Blasco	- Ministero dei Lavori Pubblici
dott. Paolo Bernes	- Regione Friuli-Venezia Giulia

MEMBRI SUPPLEMENTI:

sig.ra Annamaria Baiocco	- Ministero Trasporti e Navig.
dott. Giovanni Faucella	- Ministero del Tesoro

Delegato della Corte dei Conti:

dal 01.01.1995 al 31.12.1995 dott. Antonio Mimmo

AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE

DELIBERAZIONE

4 /96



OGGETTO: Conto consuntivo dell'esercizio 1995.

IL COMITATO PORTUALE,

VISTO il Decreto del Ministero del Tesoro di data 16.06.1980 che approva le istruzioni generali in materia di contabilità e bilancio;

VISTO l'art. 9 comma 3 lett. d) della Legge 28 gennaio 1994 n. 84, che dispone la deliberazione a cura del Comitato Portuale del conto consuntivo dell'Autorità Portuale;

CONSIDERATA la necessità di procedere all'approvazione del conto consuntivo per l'anno 1995 entro il termine del 30 aprile 1996;

VISTO lo schema di delibera riguardante il conto consuntivo per l'anno 1995 sottopostogli dal Presidente dell'Autorità Portuale;

VISTA la bozza del conto consuntivo per l'anno 1995, composto dal Conto Finanziario, dal Conto Economico e dallo Stato Patrimoniale, nonché dalla Relazione di gestione e dalla Nota Integrativa;

PRESO atto che sono stati mantenuti i medesimi criteri di valutazione delle singole attività e passività, salvo quanto evidenziato nella Nota integrativa;

CONSIDERATO che nel corso dell'esercizio non sono stati superati gli stanziamenti nei singoli capitoli di spesa;

SENTITO il parere del Collegio dei Revisori dei Conti;



L'UFFICIALE ROGANTE
(dott. Roberto Voglisch)



segue Deliberazione n.4/96

D E L I B E R A

di approvare il conto consuntivo per l'anno 1995, i cui dati sintetici sono così riassunti:

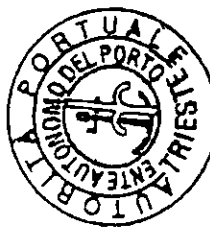
CONTO FINANZIARIO

Disavanzo di amministrazione al 31.12.1994:	-15.097.673.162
Gestione dei residui:	
- minori res. att. 2.311.295.362	
- minori res. pass. 491.628.454	
	- 1.819.666.555
Risultato di competenza:	
- accertamenti 271.384.312.922	
- impegni 254.345.491.449	
	+17.038.821.473
Avanzo di Amministrazione al 31.12.1995	+ 121.481.756

L'UFFICIALE ROGANTE
(dott. Roberto Vegliach)

CONTO ECONOMICO

- Ricavi	96.596.145.919
- Costi	125.483.253.252
Perdita d'esercizio 1995	28.887.107.333



SITUAZIONE PATRIMONIALE

- Attività	254.843.755.406
- Passività	272.589.503.356
Patrimonio netto al 31.12.1995	- 17.745.747.950
così suddiviso:	
Fondo di dotazione	51.832.269.280
Fondo ex art. 55 D.P.R. 917/86	3.291.500.000
Perdita esercizi precedenti.....	- 46.725.028.460
Utile esercizio 1994	2.742.618.563
Perdita d'esercizio 1995	- 28.887.107.333

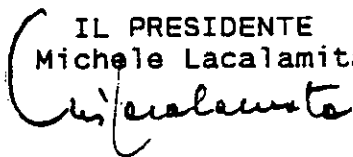
L'Avanzo di Amministrazione di lire 121.481.756 verrà destinato nell'anno 1996 per l'acquisizione di immobili, opere portuali, ovvero immobilizzazioni tecniche.

segue Deliberazione N.4/96

La perdita degli esercizi precedenti verrà ridotta di lire 2.742.618.563 mediante azzeramento dell'utile dell'esercizio 1994.

La presente deliberazione sarà sottoposta all'approvazione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione di concerto del Ministero del Tesoro, ai sensi dell'art. 12, comma 2 lett. a) e del comma 3) della Legge 28 gennaio 1994 n. 84.

24 APR. 1996

IL PRESIDENTE
Michele Lacalamita

AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE / E.A.P.T.

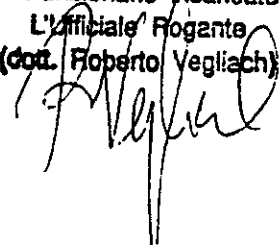
Si attesta che la presente copia fotostatica, composta di
n. 3 (tre) fasciature, è conforme al suo originale.

Trieste, il

30 APR 1996

ESENTE DA BOLLO
ex art. 16 Tab. All. B
D.P.R. 28.10.1972, n. 842
e successive modificazioni

Il Funzionario incaricato
L'Ufficiale Rogente
(dot. Roberto Vegliach)



RELAZIONE AL CONSUNTIVO 1995

L'anno 1995 rappresenta il primo anno di vita dell'Autorità Portuale di Trieste, costituita con effetto dal 1.1.1995, ai sensi della Legge N. 84 del 28.1.1994 e delle successive modificazioni introdotte dal D.L. 696 del 22.12.1994.

Successivamente, nel corso dell'anno vi è stato l'insediamento del Presidente, del Comitato Portuale, del Segretario Generale e per ultimo del Collegio dei Revisori dei Conti, composto da tre membri.

In particolare l'insediamento del Presidente ha formalmente concluso, dopo trentatré mesi, il commissariamento dell'azienda, decretato in base all'art. 5 della Legge 13.2.1986 N. 26.

Sotto l'aspetto contabile il primo esercizio segna un Avanzo Generale di Amministrazione di Lire 121.481.756, dovuto principalmente all'iscrizione a bilancio del ripiano del disavanzo al 31.12.1993 riconosciuto dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione nella misura di Lire 19.870 milioni.

Per completezza di analisi si fanno presenti i risultati finanziari conseguiti nel passato:

(Lire/milioni)

31/12/90 - Disavanzo Generale d'Amministrazione Lire 14.331

31/12/91 - Disavanzo Generale d'Amministrazione Lire 2.448

31/12/92 - Disavanzo Generale d'Amministrazione Lire 40.637

31/12/93 - Disavanzo Generale d'Amministrazione Lire 22.580

31/12/94 - Disavanzo Generale d'Amministrazione Lire 15.097

31/12/95 - Avanzo Generale d'Amministrazione Lire 121

Altri aspetti positivi che hanno concorso al raggiungimento dell'equilibrio finanziario sono:

- 1) L'accollo da parte dello Stato dei mutui;
- 2) L'accollo da parte dello Stato del T.F.R. dei dipendenti cessati dal servizio;
- 3) Il mantenimento del contributo d'esercizio della Regione Friuli Venezia Giulia nella stessa misura erogata in passato;
- 4) L'incremento nelle entrate per canoni demaniali;
- 5) Il consistente risparmio generalizzato su tutte le spese correnti.

In merito all'accollo da parte dello Stato del T.F.R. dei dipendenti si sottolinea che due sono i provvedimenti legislativi a sollievo degli oneri relativi, e precisamente:

- a) Copertura integrale del T.F.R. per il personale prepensionato, in base al D.L. 100/94 e successive modificazioni ed integrazioni;
- b) Copertura parziale del T.F.R. per il personale non prepensionato, in base all'art. 28 della Legge 84/94, limitatamente al debito maturato al 31.12.1993.

Di contro, per effetto di quanto disposto dalla Legge 84/94, non risulta più accertato il contributo ordinario dello Stato (Lire 4,6 miliardi).

Inoltre per il disposto dell'art. 28 della citata Legge 84/94 risultano acquisiti dallo Stato il 50% del gettito delle tasse portuali e la totalità delle tasse di ancoraggio. Ciò ha comportato una diminuzione delle entrate, rispetto al trascorso esercizio, di Lire 3,8 miliardi.

Si è manifestata anche una diminuzione dei proventi del traffico e del magazzinaggio nell'ordine di Lire 5,7 miliardi rispetto al consuntivo 1994.

I proventi derivanti dalle movimentazioni ferroviarie, essendo legati in parte alla convenzione ferroviaria ed in parte al numero dei carri movimentati, hanno sostanzialmente mantenuto le previsioni (Lire 7,8 miliardi).

A riprova del significativo contenimento di tutte le spese si segnala che in nessun caso sono stati superati gli stanziamenti nei vari capitoli di spesa, anche perché nel corso dell'esercizio, senza utilizzare il fondo di riserva, sono stati adottati tempestivamente tre provvedimenti di variazione di bilancio e due provvedimenti di storno.

Nel corso del 1995 è continuato il prepensionamento in forza del D.L. 696/94 e successive reiterazioni ed in base al quale sono cessati dal servizio

nel corso dell'anno 24 dipendenti, a cui vanno ad aggiungersi altre 3 unità (2 dimissioni volontarie e 1 decesso).

Complessivamente il numero dei dipendenti in servizio è diminuito di 27 unità, passando dai 498 dipendenti in servizio al 1.1.1995 ai 471 dipendenti al 31.12.1995.

I trattamenti di fine rapporto del personale prepensionato sono stati regolarmente corrisposti ed integralmente rimborsati, in parte dai Fondi Centrali ed in parte dall'INA Assitalia, per effetto di due polizze collettive, di modo che l'effetto sul risultato finanziario è ininfluenza.

I trattamenti di fine rapporto del personale non prepensionato (dimissioni volontarie, decessi, ecc.), pur essendo stati regolarmente corrisposti, sono in attesa di rimborso da parte dello Stato.

Verso la fine dell'anno è stato stipulato con la Banca di Roma un mutuo quindicennale di Lire 20 miliardi per investimenti, con rate d'ammortamento a carico della Regione Friuli Venezia Giulia.

Anche le rate d'ammortamento degli altri mutui in essere sono coperte da contributi statali o regionali.

Fino al 1995, venivano pagate dall'Autorità Portuale le rate del mutuo in pool di Lire 25,2 miliardi mediante la cessione del credito delle tasse portuali.

Dall'anno 1996 tale automatismo non sussiste più ed i pagamenti vengono effettuati dallo Stato in ossequio al disposto di legge.

In sostanza gli oneri finanziari che incidono sull'Autorità Portuale sono quelli dovuti per l'anticipazione di cassa e quelli dovuti ai fornitori per interessi di mora su ritardati pagamenti causati dall'indisponibilità temporanea di cassa.

Questo aspetto negativo della gestione va riferito, in consistente misura, al ritardo nella riscossione del ripianamento di Lire 19,9 miliardi.

Con l'incasso di tale somma, gli oneri finanziari dovrebbero ridursi drasticamente se non addirittura annullarsi.

Nel corso dell'anno sono proseguiti i Lavori finalizzati al miglioramento e potenziamento delle strutture portuali ed alla realizzazione di grandi infrastrutture.

Con i fondi assegnati da Ministero dei Lavori Pubblici sono stati pagati Lire 17.570 milioni per il banchinamento ed allestimento della Riva Traiana, Lire 4.553 milioni per il raddoppio del Molo VII, nonché Lire 574 milioni per l'adeguamento dei capannoni e magazzini alle norme antincendio.

Con i fondi assegnati dall'ANAS sono stati pagati Lire 855 milioni per il completamento e gli arredi della sopraelevata.

Con i fondi finanziati dalla Regione Friuli Venezia Giulia, attraverso il mutuo di Lire 19 miliardi, stipulato nel 1993, sono stati pagati, nel corso dell'anno, lavori di completamento dell' Adria Terminal per altri Lire 265 milioni, mentre con i fondi assegnati dalla Comunità Europea tramite la Regione (programma Renaval), sono stati pagati Lire 1.746 milioni per lavori di trasferimento ed adeguamento di tre gru da banchina all'Adria Terminal e per la ristrutturazione funzionale del Mag. 14 al Punto Franco Vecchio.

Con i finanziamenti assegnati tramite il Commissariato del Governo nella Regione Friuli Venezia Giulia, denominati "Fondo Trieste", ex Legge 26/86 del 29.1.86, sono stati pagati lavori di adattamento alle gru De Bartolomeis (335.000.000), per l'acquisto di uno spreader telescopico (142.000.000), per lavori di manutenzione su una pensilina dell'edificio doganale al Punto Franco Nuovo (48.000.000), per la realizzazione di canalette portacavi per gru al Molo VII° (66.000.000), per il rifacimento dell'impianto idrico, antincendio ed elettrico al capannone 14 (74.000.000) oltre a lavori vari per Lire 183 milioni.

Infine con il finanziamento del Ministero dei Trasporti è stato pagato il progetto di massima per un impianto di trattamento e smaltimento delle acque di zavorra per la somma di Lire 580 milioni.