

Collegamento viario sopraelevato PFN: I lavori principali di realizzazione del collegamento viario sopraelevato tra la Riva Traiana ed il Molo VII sono già stati ultimati. Nel 1996 l'opera è entrata in pieno esercizio e, conformemente a quanto previsto dal programma dei lavori accessori, è stata ultimata la realizzazione dei giunti stradali, avviati i lavori per la realizzazione dell'impianto di illuminazione ed attualmente risultano in corso di espletamento le procedure amministrative per l'aggiudicazione degli interventi che interessano la segnaletica orizzontale e verticale.

Riva Traiana: I lavori di banchinamento previsti dal 2° stralcio di 2° lotto del progetto generale sono stati ultimati nel 1996. Per quanto concerne la realizzazione del 3° stralcio, che prevede tutti gli interventi di completamento dell'opera e delle zone adiacenti, quali la pavimentazione dei piazzali e la realizzazione delle opere impiantistiche accessorie, il progetto è stato approvato nel 1996 dal Ministero LL.PP. ed attualmente sono in corso di espletamento le procedure di aggiudicazione dei lavori, che presumibilmente potranno essere avviati nel primo semestre del 1997.

Terminal Traghetti Molo IV: Conformemente a quanto previsto nel documento programmatico, i lavori di 1° stralcio di 1° lotto del progetto generale, che prevedono la ristrutturazione del magazzino n. 1, sono stati aggiudicati all'Impresa Speci, come da verbale di licitazione privata di data 27 novembre 1996.

Magazzino dell'Adria Terminal: L'Amministrazione Portuale ha appaltato i lavori di realizzazione del magazzino dell'Adria Terminal alla Società SAC nel 1996.

Interventi di carattere progettuale

Per quanto riguarda l'attività svolta nel 1996 dal personale dell'Autorità Portuale, attraverso le distinte fasi della progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, della direzione e contabilità dei lavori, fino al collaudo (anche in collaborazione con alcuni studi professionali esterni all'Autorità), si riporta di seguito una sintesi riepilogativa suddivisa per tipologia d'intervento:

- n. 24 progetti elaborati complessivamente con le diverse fonti di finanziamento, per l'importo complessivo di Lire 12.170.000.000.
- n. 45 lavori appaltati o in corso d'esecuzione per l'importo complessivo di Lire 23.870.000.000, di cui:
 - Lire 12.406.000.000 - a carico del Bilancio Commissariale;
 - Lire 2.329.000.000 - a carico del Bilancio dell'Autorità Portuale;
 - Lire 7.856.000.000 - a carico del Mutuo assistito dal contributo Regionale e della Camera di Commercio I.A.A. di Trieste;
 - Lire 1.279.000.000 - a carico delle Ferrovie dello Stato.

L'Autorità Portuale ha anche attivato nel 1996, in ottemperanza all'art. 5 commi 1, 2, 3 e 4 ed all'art. 10 comma 4 lett. f) della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, le procedure di affidamento esterno per la realizzazione del capitolato d'onere relativo al Piano Regolatore Portuale. Una volta assolto l'incarico con la consegna del capitolato d'onere e dei relativi elaborati tecnici, seguirà l'avvio delle procedure di gara per la sua realizzazione.

Il costo complessivo per la realizzazione del Piano è stimato in circa 2 miliardi di Lire. A tale onere si farà fronte per l'importo di 500 milioni di Lire attraverso un contributo della Regione Friuli-Venezia Giulia e con 1 miliardo di Lire con apposito contributo concesso dal Commissariato del Governo nella Regione F.V.G. I rimanenti 500 milioni di Lire si confida possono essere reperiti dalla Regione Friuli-Venezia Giulia che, attenta al Piano Regolatore, s'è riservata di comunicare la sua disponibilità.

Per quanto concerne infine l'attività svolta in materia di appalti e contratti, si è provveduto in particolare a:

- **predisporre e pubblicare** n. 21 avvisi e/o bandi di gara (G.U.C.E., G.U.R.I. e quotidiani vari);
- **attivare le procedure amministrative** per dar corso alle gare d'appalto per n. 21 progetti riguardanti lavori, forniture e servizi diversi;
- **esperire** n. 20 gare d'appalto con il sistema della licitazione privata (redatti e registrati i relativi verbali di gara);
- **stipulare** n. 24 contratti d'appalto di repertorio pubblico per l'importo complessivo di Lire 45.560.691.377;
- **registrare** n. 66 atti presso l'Ufficio del Registro atti civili di Trieste (n. 18 verbali di gara a L.P., n. 6 verbali di gara a L.P., n. 18 contratti pubblici, n. 7 disciplinari, n. 1 Convenzione, n. 13 atti di sottomissione e n. 7 atti aggiuntivi).

Interventi di carattere manutentivo

Nel corso del 1996 l'attività manutentiva e gestionale, volta ad assicurare la funzionalità degli impianti elettrici, elettro-meccanici, edili e dei mezzi meccanici, è stata assolta mediante l'impiego del personale specializzato ancora a disposizione, composto da tecnici ed operai.

In particolare l'azione manutentiva si è sviluppata attraverso l'individuazione ed il rispetto della programmazione degli interventi ordinari (eseguiti anche con l'ausilio delle imprese specializzate in regime di appalto) e su quelli straordinari di "pronto intervento", effettuati soprattutto sui mezzi di banchina o gommati, in assetto operativo, assicurando in tal modo l'adeguata assistenza a tutti i turni di lavoro.

Il lavoro tecnico-manutentivo nell'anno 1996, organizzato nei limiti consentiti dai finanziamenti sui rispettivi capitoli di bilancio, nonché ottimizzando l'impiego della forza-lavoro disponibile, ha consentito di assicurare una funzionalità degli impianti, in generale, tale da consentire anche le alte rese operative rilevabile dai consuntivi inseriti nel Piano Operativo Triennale aggiornato.

Si elencano di seguito, in estrema sintesi, l'attività del settore suddiviso nelle principali specializzazioni tecniche.

Attività manutentiva anno 1996:

Sezione elettrica:

Pronti interventi effettuati	n.	1.971
Allacciamenti telefonici alle navi	n.	21
Perizie lavori impianti elettrici	n.	4
Lettture contatori energia elettrica	n.	356
Gestione lavori eseguiti con ditte est	n.	39
KW vettoriati	Kw	4.500.000
Allacciamenti ENEL	n.	12

Sezione meccanica:

Pronti interventi effettuati	n.	310
Perizie lavori vari	n.	61
Perizie lavori non distruttivi	n.	19
Direzione/assistenza ai lavori	n.	6
Progettazione di lavori	n.	2
Forniture acqua alle navi	n.	880
Aperture/chiusure utenze idriche	n.	32
Lettture consumi idrici	n.	510

Sezione automezzi:

Pronti interventi effettuati	n.	3.405
Interventi di riparazione mezzi	n.	807
Interventi di manutenzione	n.	134
Perizie lavori vari	n.	5
Progettazione di lavori	n.	1
Direzione/assistenza lavori	n.	6
Controlli antinfortunistici	n.	84
Collaudi USL, Min.Trasporti, FS.	n.	39
Sostituzione/riparazione coperture	n.	770
Litri di carburante erogati	l.	969.500

Sezione edile:

Pronti interventi effettuati	n.	70
Installaz./sost. segnaletica stradale	n.	66
Interventi su edifici	n.	125
Interventi meccanici (fabbri)	n.	130
Riparaz. pozzetti, parabordi, etc.	n.	42

Settore amministrativo:

Note di addebito redatte	n.	906
Utenti idrici contabilizzati	n.	380

Servizi conto terzi (entrate):

Manutenzione gru Adriaterminal	Lire	73.000.000
Manutenzione gru Molo VI (Parisi)	Lire	262.000.000
Fornitura acqua alle navi	Lire	484.000.000
Fornitura acqua ai magazzini privati	Lire	229.000.000
Riscaldamento utenze private	Lire	142.000.000
Vettoriamiento elettrico (conto ENEL)	Lire	53.000.000
Opere di allacciamento elettrico	Lire	17.000.000
Noleggio telefono alle navi	Lire	10.000.000
Convenzione CULP (assistenza carrelli)	<u>Lire</u>	<u>97.500.000</u>
Totale entrate	Lire	1.367.500.000

Dalla situazione sopraesposta, relativa all'andamento complessivo dei lavori svolti dall'Amministrazione Portuale nel corso dell'anno 1996, si può concludere che sono stati raggiunti gli obiettivi prefissati e, per il corrente anno, si dovranno ricercare elementi di continuità tali da assicurare almeno lo standard di efficienza raggiunto.

B) GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Le relazioni industriali.

Tra gli adempimenti più significativi previsti per l'anno 1996, in attuazione delle disposizioni della legge di riforma dell'ordinamento portuale, e richiamati tra gli obiettivi del Piano Operativo Triennale, una posizione di rilievo era sicuramente riservata alla definizione dell'organico della Segreteria Tecnico-Operativa.

In ossequio al dettato normativo, il Segretario Generale ha predisposto una relazione illustrativa delle specifiche esigenze di funzionalità influenti sulla composizione, qualitativa e quantitativa, della struttura tecnico-operativa dell'Autorità Portuale di Trieste; tale relazione è stata trasmessa al Comitato Portuale che l'ha discussa nella riunione del 28 febbraio 1996.

Sulla base di tali linee di indirizzo, il Segretario Generale ha elaborato uno schema di funzionigramma ed organigramma della Segreteria Tecnico-Operativa.

L'elaborato, su proposta del Presidente, è stato deliberato dal Comitato Portuale nella riunione del 27 marzo 1996; la deliberazione è stata successivamente approvata dal Ministero dei Trasporti.

L'organico della Segreteria Tecnico-Operativa è stato determinato, in via di prima applicazione, in 175 unità complessive, prevedendo una sua attenta verifica in tempi successivi, in relazione alla integrale applicazione di tutte le disposizioni della legge 84/94 ed agli sviluppi del processo di trasformazione e privatizzazione delle attività operative e di servizio ancora espletate dall'Organizzazione Portuale.

Al processo della privatizzazione è intimamente collegato quello del lavoro e dell'occupazione del personale dipendente dell'Autorità Portuale attualmente dedicato alle attività operative e di servizio; l'assolvimento, da parte dei nuovi soggetti gestori, di tale forza lavoro non può che essere commisurato al volume di traffici ed ai piani di sviluppo delle singole imprese.

Al fine di delineare un quadro di relazioni tra le parti compatibile con tale processo di assorbimento, e nell'intento di perseguire l'obiettivo della giusta valorizzazione delle risorse professionali disponibili, a salvaguardia anche delle esigenze di sicurezza nelle operazioni portuali, è stato concluso con le Organizzazioni Sindacali, in data 20 dicembre 1996, un accordo-quadro per il distacco del personale dipendente presso le Società di cui agli art. 18 e 20 della legge 84/94.

Nel corso del 1996 particolare cura è stata dedicata al problema delle posizioni professionali pregresse, rimaste in sofferenza sino dall'inizio della gestione commissariale dell'E.A.P.T. e dall'avvio del programma dei pensionamenti anticipati nell'agosto del 1994, che minacciava di tradursi in un consistente contenzioso innanzi al Magistrato del Lavoro.

Nel primo caso la sanatoria delle posizioni è stata perfezionata con verbali di conciliazione in sede sindacale, con adesione della quasi totalità dei lavoratori interessati; nel secondo caso, correlato alle vacanze in organico conseguenti ai prepensionamenti, la sanatoria è stata integrata con l'attività delle Commissioni previste dal vigente Regolamento per il personale.

La gestione del personale.

Personale dipendente dell'Autorità Portuale/Ente Autonomo del Porto di Trieste:

all' 1.1.1996,- 467 unità, di cui:

	Dir.	Qua.	Imp.	Ope.	TOT
	3				3
Settore Amministrativo		12	114	16	142
Settore Tecnico		1	32	84	117
Settore Operativo		5	81	119	205
TOTALE	3	18	227	219	467

al 31.12.1996 - 447 unità, di cui:

	Dir.	Qua.	Imp.	Ope.	TOT
	3				3
Settore Amministrativo		21	109	14	144
Settore Tecnico		6	26	78	110
Settore Operativo		6	82	102	190
TOTALE	3	33	217	194	447

Ore straordinarie effettuate nel corso del 1996:

Settore Amministrativo	4.322
Settore Tecnico	17.271
Settore Operativo	85.536
TOTALE	107.129

Infortuni occorsi al personale dipendente nel corso del 1996:

Posizione assicurativa n. 026434777/27 4

Posizione assicurativa n. 026406248/26 52

Giornate lavorative di assenza per infortunio:

Settore Amministrativo	229
Settore Tecnico	1.002
Settore Operativo	1.208
TOTALE	2.439

ATTIVITA' AMMINISTRATIVA DELLE AREE E DEI BENI DEL DEMANIO MARITTIMO

L'attività amministrativa delle aree e dei beni del demanio marittimo, inclusi gli specchi acquei, compresi nella circoscrizione di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Trieste si può sinteticamente riassumere principalmente in termini di numero degli atti concessori rilasciati e di volume degli introiti dei canoni a detti atti relativi.

Le concessioni in atto o assentite mediante licenza nel corso del 1996 sono state in numero di **378** mentre il numero degli atti pluriennali è stato di **37**. L'ammontare degli introiti per canoni è stato complessivamente di circa Lire 13,6 miliardi.

anno concessioni canoni

1995	355	lire	12.800.000.000	
1996	415	lire	13.680.000.000	+6,88%

Per quanto concerne la determinazione della misura dei canoni sono state adottate le vigenti disposizioni di legge al riguardo mentre per quanto riguarda i procedimenti amministrativi necessari all'assentimento delle concessioni sono state rigorosamente osservate le disposizioni della legge n. 241/90.

Di rilevante impegno nel 1996 l'avvio della procedura per la privatizzazione del Terminal Contenitori del Molo VII, ai sensi dell'art. 16 della legge n.84/1994 e degli art. 36 e seguenti del Codice della Navigazione, tenendo conto del dettato dell'art.18 della legge nr.84 predetta, nelle more della emanazione del necessario regolamento di attuazione, incarico conferito in data 17 luglio 1996, su mandato unanime del Comitato Portuale.

A tale data infatti, due erano i soggetti che avevano già manifestato interesse alla gestione del terminale in questione, la Sinport e la E.C.T. di Rotterdam, mentre in data 9.7.1996 si era provveduto a richiedere all'Ufficio Tecnico Erariale il limite minimo della misura annua del canone di concessione.

Gli atti formali adottati si sono susseguiti come segue:

- informazione circa la situazione di diritto ed i relativi termini della procedura nei confronti dei soggetti interessati, formalizzata con rispettive lettere prot.4744 di data 9.8.1996 ad E.C.T. e prot.5029 di data 30.8.1996 a Sinport;
- in data 4.9.1996 è pervenuta l'istanza formale di E.C.T.;

- con Disposizione di Servizio nr.53 del 17.9.1996 è stato dato incarico ai funzionari responsabili di procedere all'elaborazione delle "Condizioni Generali per la successione di imprese all'Organizzazione Portuale di Trieste per l'esercizio del Terminal Contenitori - ex art. 20 della Legge 84/94";

- in data 25.9.1996 è pervenuta l'istanza formale di Sinport;

- in data 8.10.1996, tramite la Consolidated Ports (UK) di Felixstowe è pervenuta ulteriore istanza di concessione formulata dalla Hutchison International Port Holdings Ltd di Hong Kong;

- in data 11.10.1996 è stata disposta la pubblicazione di un "preavviso per il rilascio della concessione ed il trasferimento delle attività del Terminal Contenitori Molo VII del Porto di Trieste" apparso sulla G.U.R.I. nr.252 del 26.10.1996 e sulla G.U.C.E. S/210/165 del 29.10.1996.

- in data 11 novembre 1996 perveniva richiesta di informazioni da parte della Clark & Chapmann di Newcastle, utili a poter presentare un'offerta; la società veniva prontamente contattata ed aggiornata sullo stato della procedura;

- nelle riunioni del Comitato Portuale tenutesi in data 19.11.1996 e 29.11.1996 il documento relativo alle "Condizioni Generali per la successione di imprese all'Organizzazione Portuale di Trieste per l'esercizio del Terminale Contenitori" è stato discusso ed approvato dallo stesso Comitato Portuale con Deliberazione nr. 12/96 di data 29.11.1996; con la stessa deliberazione il Comitato ha inoltre approvato le linee generali di indirizzo che il Segretario Generale dovrà adottare nella fase di valutazione degli elementi qualificativi delle istanze indicati al punto "3. Condizioni per la privatizzazione" del documento "Condizioni Generali";

- le "Condizioni generali" e le linee generali approvate dal Comitato per la valutazione sono state notificate ai soggetti interessati rispettivamente:

con lettera prot.7180 del 6.12.1996 alla E.C.T.;

con lettera prot.7181 del 6.12.1996 alla Sinport;

con lettera prot.7178 del 6.12.1996 alla Consolidated Ports;

con lettera prot.7179 del 6.12.1996 alla Clark & Chapmann.

invitando le medesime a presentare l'istanza di concessione nella forma e corredata dei contenuti specificati nelle "Condizioni Generali" entro la data del 30 gennaio 1997; preavvisando inoltre le stesse che dell'istanza pervenuta sarebbe stata data pubblicità nei termini di legge.

Nel corso dei mesi di dicembre 1996 e gennaio 1997, le società E.C.T., Hutchison Ports Ltd (nuova denominazione della Consolidated Ports Ltd di Felixstowe) e Clark & Chapman hanno inviato proprie delegazioni al porto di Trieste per l'acquisizione delle informazioni tecniche e procedurali.

La data del termine per la presentazione delle istanze corredate della documentazione richiesta è stata quindi fissata per il 30.1.1997.

In conformità alle indicazioni del Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato Portuale nel Dicembre 1995, nel corso del 1996 è stata assentita alla Società Marina Muja la concessione cinquantennale dell'ex cantiere navale S. Rocco per la realizzazione di una "marina" turistica capace di ca. 600 posti barca nonché di un adeguato complesso di servizi per i diportisti. Inoltre, a seguito del fallimento della Società Cantieri Trieste, l'intera area - demaniale e patrimoniale - resasi libera è stata assentita in concessione annuale - in attesa dell'esperimento dell'iter istruttorio sull'istanza di concessione cinquantennale - ad una Società collegata alla Società Marina Muja sopra citata, per la realizzazione di un complesso di servizi tecnici (manutenzione, riparazione, rimessaggio, alaggio, ecc.) per le imbarcazioni da diporto.

A seguito delle decisioni assunte dalla Fincantieri in ordine alla gestione del cantiere ex A.T.S.M., l'Autorità Portuale è intervenuta per reperire una soluzione al problema posto dalla collocazione della attività del cantiere CARTUBI al molo F.lli Bandiera (porto Lido), nell'ambito di una zona che il vigente Piano Regolatore Portuale - ma anche il P.R.G.C. di Trieste ed il Piano Regionale dei Porti - ha destinato alla nautica da diporto turistico.

Assieme a quanto anzidetto, l'Autorità Portuale ha posto anche il problema del collegamento fra il Punto Franco Nuovo ed il Punto Franco Scalo Legnami, mediante la realizzazione di una strada in regime extradoganale.

Sempre sulla base delle indicazioni espresse nel Piano Operativo Triennale, l'Autorità Portuale ha individuato - per l'anno 1996 - nel comprensorio dei piazzali e dei capannoni dell'Adria Terminal del Punto Franco Vecchio, l'ambito operativo riservato alle imprese portuali ex art. 16 non titolari di concessione di un proprio terminale marittimo, ai sensi dell'art. 18, comma 2, della legge n. 84/1994.

Nel corso del secondo semestre del 1996 è stata avviata formalmente la procedura per la "privatizzazione" del Terminal Contenitori Molo VII, ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994 e degli art. 36 e ss. del Codice della Navigazione, tenendo conto del dettato dell'art. 18 della legge n. 84 predetta nelle more della emanazione del necessario regolamento di attuazione.

In relazione al subentro della SERVOLA SPA alla ALTIFORNI E FERRIERE DI SERVOLA SPA nella gestione dell'impianto di Servola, è sorto un contenzioso in ordine alla applicazione del canone minimo di legge per la concessione demaniale marittima, sul quale pende il giudizio del T.A.R.. Ciò ha comportato il mancato introito di canoni per complessivi 3.700,6 milioni, che rimane in sospeso in attesa della sentenza.

Sempre nel 1996 sono state raggiunte le "intese" con il Comune di Trieste, ai sensi dell'art. 32, comma 5, della L.R. n. 52/1991, sul P.R.G.C., con contenuti propedeutici al nuovo Piano Regolatore Portuale che dovrà essere prossimamente elaborato dal Segretario Generale.

Nella riunione del Comitato Portuale del 17 settembre 1996 è stata data comunicazione della decisione dell'Autorità Portuale - esperito l'esame delle proposte pervenute e precedentemente sottoposte al Comitato stesso in data 16 luglio - di affidare l'incarico per la realizzazione del capitolato d'onori relativo al **Piano Regolatore del Porto di Trieste** all'ing. Alberto Noli.

Il professionista, con note del 23 settembre e 7 ottobre 1996, in linea con le richieste dell'Autorità Portuale, ha indicato le modalità ed i termini necessari per l'elaborazione del capitolato.

Il 15 ottobre 1996, in ottemperanza alle disposizioni di legge in materia ed al parere del Comitato Portuale, è stata adottata la deliberazione di affidamento del su menzionato incarico, con un impegno di spesa di 90 milioni di lire.

L'attività amministrativa viene svolta sulla base delle indicazioni contenute nella Direttiva approvata dal Comitato Portuale in data 29/11/1995 in materia di amministrazione delle aree e degli altri beni demaniali marittimi compresi nella circoscrizione territoriale - ai sensi dell'art. 4, comma 2, lettera a), e comma 3, lettera a) del Regolamento delle riunioni del Comitato Portuale - e precisamente:

- la concessione dell'occupazione e dell'uso, anche esclusivo, dei beni demaniali marittimi, avviene sia mediante rilascio di licenza, sia mediante stipula di atto formale quando la durata della concessione superi i 4 anni;
- il numero di anni di durata della concessione viene stabilito in relazione alla quota di ammortamento annuo dell'investimento previsto per la realizzazione di opere o impianti che il concessionario prevede e si impegna ad effettuare;
- per quanto riguarda la misura del canone si è confermata la consolidata impostazione adottata in passato dall'Amministrazione Portuale, conformemente alle norme di legge, e che consiste nel definire la misura del canone che il concessionario deve corrispondere, caso per caso quando si tratta di concessioni superiori a 4 anni, ed invece secondo una previsione tabellare per le concessioni fino a 4 anni;
- per le concessioni di quest'ultimo tipo, che rappresentano economicamente il 91% dei canoni fatturati (dato 1996), di massima, una volta deliberato il loro rilascio, se ne consente il rinnovo alla loro scadenza, in via amministrativa, sulla base della semplice conferma della volontà del concessionario al rinnovo medesimo, conformemente alle norme regolamentari e di legge;

la misura del canone è sempre riferita all'anno solare (1 gennaio-31 dicembre), per cui il rilascio di una licenza con durata eccedente la scadenza dell'anno solare non vincola l'Autorità Portuale a rendere automaticamente applicabile la stessa misura per gli anni solari successivi.

Fra le norme volte a tutelare il pubblico demanio marittimo, il Codice individua la disposizione contenuta nell'art.54 in virtù del quale, qualora siano abusivamente occupate zone del demanio marittimo o vi siano eseguite innovazioni non autorizzate, il Presidente dell'Autorità Portuale ha il potere di ingiungere al contravventore il ripristino del bene entro un termine stabilito, decorso inutilmente il quale può provvedere d'ufficio a spese dell'interessato. Il personale dipendente ha operato un costante ed attento controllo volto anzitutto alla prevenzione di simili eventi che la legge considera penalmente illeciti, oltre che amministrativamente illegittimi, ed i casi di occupazione abusiva od innovazione non autorizzata rilevati nel corso dell'anno 1996 sono stati di scarsissimo rilievo.

Una seconda forma di tutela preventiva della funzionalità del comprensorio portuale è costituita dall'art.55 del Codice della Navigazione, in quale prevede che nessuna opera possa essere realizzata entro 30 metri dal confine del demanio marittimo senza l'autorizzazione del presidente dell'Autorità Portuale. Anche sull'osservanza di questa norma gli uffici competenti hanno operato una attenta ricognizione ed un costante controllo, anche al fine di valutare i casi in cui l'inosservanza della disposizione abbia dato luogo ad una concreta situazione di danno alla funzionalità del comprensorio portuale.

ATTIVITA' DEL SERVIZIO FERROVIARIO PORTUALE

Anche nel 1996 il traffico ferroviario ha costituito la quota maggioritaria del traffico terrestre del porto di Trieste, conseguendo i seguenti risultati :

	<u>1995</u>	<u>1996</u>	
PFV-PFN - <u>carri</u>	36.806	44.769	+21,64%
PFV-PFN - <u>tonn.</u>	1.066.342	1.193.708	+11,94%
Scalo Legnami - <u>carri</u>	1.382	1.937	+40,16%
Scalo Legnami - <u>tonn.</u>	62.370	69.567	+11,54%

Il Servizio Ferroviario Portuale nel corso del 1996, ed ancora oggi, viene gestito direttamente dalla Autorità Portuale sulla base di una convenzione con la F.S. SpA.

A seguito della disdetta della Convenzione anzidetta presentata dalla F.S. SpA in data 27/9/1995, è stato raggiunto un primo accordo per il rinnovo della stessa per l'anno 1996, e successivamente, nel novembre 1996, su richiesta della F.S. SpA, è stato raggiunto un nuovo accordo per l'estensione della Convenzione anche al 1997, con una revisione dei rimborsi da parte delle F.S. SpA all'Autorità Portuale.

Tuttavia, per motivi non imputabili alla Autorità, la F.S. SpA, a tutt'oggi non ha ancora sottoscritto formalmente la Convenzione per gli anni 1996/1997.

Tale carenza formale ha comportato, e comporta, serie difficoltà per l'esecuzione della manutenzione dell'impianto.

E' significativo notare, infine, che nonostante la riduzione dei rimborsi unitari e di quelli forfettari, concordata ed applicata a seguito degli accordi sopra menzionati, l'incremento di traffico sviluppatosi nel 1996 ha permesso di mantenere sostanzialmente invariato l'importo complessivo corrisposto dalla F.S. SpA alla Autorità Portuale.

Particolare rilievo assume per lo sviluppo dei traffici portuali il potenziamento e l'ammodernamento delle infrastrutture di collegamento ferroviario, nonché l'allacciamento ai grandi itinerari europei.

In questo contesto l'Alta Velocità rappresenta un punto fermo per la saldatura del porto e della città al network ferroviario ed intermodale previsto nei piani di sviluppo delle infrastrutture europee a medio lungo termine; in particolare, il completamento della prima tratta del collegamento Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste si colloca nel contesto del corridoio europeo nr.5, per il quale è stata già pianificata in sede comunitaria l'estensione via Lubiana fino a Budapest, Lvov e Kiev.

La sottoscrizione dell'Accordo Quadro avvenuta a Roma il 17 aprile 1996, a seguito delle iniziative avviate dall'A.P. sin dall'ottobre del 1995, con interventi del Presidente nei confronti del Ministro dei Trasporti, del Governo e dei parlamentari regionali, costituisce un punto di partenza per la riqualificazione complessiva di tutto il sistema ferroviario regionale, per l'eliminazione dei famosi "colli di bottiglia" che ancora inibiscono la capacità di rendimento dei collegamenti da e per Trieste verso l'entroterra nazionale ed internazionale, soprattutto per i flussi del traffico intermodale.

L'obiettivo primario per il porto di Trieste è quello di collocarsi, grazie alle sue capacità strutturali - alti fondali, terminali attrezzati, spazi di deposito, sul livello pariteticamente funzionale a quello dei suoi diretti competitori, e la conseguente necessità di dimensionare la rete infrastrutturale di accesso a tale porto ai parametri di resa e produttività richiesti dal mercato nei confronti dei grandi porti europei.

Ogni ritardo o mancato adeguamento taglia considerevoli volumi di traffico e gradatamente relega la funzione portuale triestina su di un piano sempre meno appetibile per i grandi vettori marittimi.

Due in sostanza le fasi di adeguamento della rete ferroviaria che salda Trieste all'Europa proposte in tutte le sedi ed occasioni nel corso del 1996:

- l'immediato avvio dei lavori a completamento degli interventi a lungo rimandati per l'ampliamento della capacità della rete (sagome gallerie, raccordo Redipuglia-Cormons, ultimazione raddoppio Pontebbana, interventi di velocizzazione ecc.);

- l'inserimento della tratta Venezia-Trieste, contestualmente al segmento Milano-Venezia, nei progetti per la realizzazione ed il completamento della rete nazionale ad Alta Velocità, in un a fase di piano che si ritiene di rilevanza prioritaria.

Traffico ferroviario del Porto di Trieste

PRINCIPALI PAESI

	1992	1993	1994	1995	1996
CONTENITORI (valori in TEU)					
ITALIA	16.518	19.373	20.878	32.662	63.657
AUSTRIA	36.004	36.843	24.949	18.897	18.913
UNGHERIA	6.107	6.722	6.587	5.601	4.070
SVIZZERA	1.795	1.751	2.336	2.051	1.740
REP.CECA REP.SLOVACCA	1.633	1.962	1.986	1.626	1.245
SLOVENIA - CROAZIA JUGOSLAVIA	2.938	2.359	2.138	1.651	1.081
GERMANIA	1.098	997	970	793	395
TONNELLATE (valori in)					
ITALIA	415.188	384.914	418.514	540.792	998.317
AUSTRIA	638.228	660.407	467.897	434.336	439.407
SLOVENIA - CROAZIA JUGOSLAVIA	139.930	132.773	118.180	72.054	144.069
UNGHERIA	81.276	89.717	89.788	208.255	88.088
GERMANIA	19.024	26.740	22.525	47.299	43.202
REP.CECA REP.SLOVACCA	50.188	56.462	31.904	35.069	23.258
SVIZZERA	31.347	27.221	30.666	24.367	20.639
VAGONI (numero)					
ITALIA	13.481	13.897	15.218	21.581	34.815
AUSTRIA	20.652	21.086	15.184	13.586	13.901
SLOVENIA - CROAZIA JUGOSLAVIA	4.704	4.061	3.587	2.263	3.648
UNGHERIA	2.888	3.325	3.210	5.555	2.913
GERMANIA	1.073	1.522	1.178	1.499	1.649
REP.CECA REP.SLOVACCA	2.822	2.961	2.069	1.914	1.342
SVIZZERA	1.507	1.429	1.684	1.390	1.211

REGOLAMENTAZIONE DEL LAVORO PORTUALE E DELLA PREVENZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

A) LAVORO PORTUALE

L'anno 1996 segna un cambiamento strutturale dell'organizzazione del lavoro portuale.

I tre indicatori economici-operativi (costo del lavoro, rese operative ed impieghi del personale), che caratterizzano le attività portuali, hanno invertito la tendenza che ha contrassegnato le prestazioni nel recente passato.

Il costo del lavoro ha segnato per la prima volta una significativa riduzione e ciò per tre motivi sostanziali:

- una riduzione del costo del turno di lavoro dei dipendenti della Compagnia Portuale;
- una maggiore presenza delle imprese autorizzate ex art. 16, nelle operazioni portuali;
- una più diffusa partecipazione dei lavoratori delle Cooperative di facchinaggio nello svolgimento dei servizi portuali e, in situazioni di pieno utilizzo dei dipendenti della Compagnia Portuale in operazioni portuali, in ottemperanza all'Ordinanza n. 6/96.

Le rese operative hanno evidenziato un aumento generalizzato dei valori registrati nel recente passato, a fronte di un complessivo aumento della movimentazione nel settore traffici specializzati e nel convenzionale. In particolare nel traffico contenitori, a parità di apparecchiature e mezzi ed in presenza di una flessione dell'organico, si è registrato un aumento della resa operativa nella misura del 7% rispetto l'anno precedente.

Gli impieghi del personale nei vari settori operativi hanno fatto registrare un aumento significativo dei turni di lavoro. In particolare l'utilizzo di lavoratori della Compagnia Portuale ha fatto registrare un aumento del 12% rispetto l'anno precedente, mentre il Servizio ferroviario, con l'attivazione del terzo turno di lavoro, per far fronte al notevole incremento di movimentazione vagoni, ha fatto registrare un incremento del 51% dell'impiego dei lavoratori della Compagnia Portuale.