

In particolare, le ore contrattuali non lavorate sono così ripartite:

Ore medie pro-capite non lavorate	1994	1995	1996
1.- Ferie	242	201	200
2.- Riposi Compensativi	48	60	77
3.- Assenze			
- Malattie + Infortuni	150	152	138
- Diritti sindacali	16	19	19
- Aspettative, congedi	30	22	22
Totale	486	454	456

Dalle tabelle sopra riportate risulta che:

- fermo restando che l'orario di lavoro è contrattualmente stabilito in 38 ore e 15 minuti settimanali, le assenze complessive a vario titolo assommano al 23%, per cui la prestazione lavorativa in orario normale si riduce, in media, a 127 ore mensili, che aumentano a 147 ore considerando anche le ore di lavoro straordinario;
- rispetto al 1995, le ore contrattuali non lavorate sono rimaste pressochè costanti, 456 rispetto a 454;
- il dato relativo alle assenze per malattia ed infortuni segna una riduzione di 14 ore, pari al 9%;

- d) nel corso del 1996 sono state utilizzate prestazioni di lavoro straordinario ed in regime di flessibilità per 111 mila ore circa, con un aumento del 41% rispetto all'anno precedente. Il dato medio pro-capite riflette un andamento ancora più marcato, con un aumento del 49% circa;
- e) l'aumento delle prestazioni straordinarie ha determinato un aumento dei riposi compensativi per 17 ore, pari al 28% rispetto al 1995;
- f) rispetto al 1995, si registra una maggior prestazione lavorativa di 100 ore medie per addetto.

C) RETRIBUZIONI E COSTI

Il 29 ottobre 1996 è stato concluso l'accordo sindacale a livello nazionale concernente il c.c.n.l. per i dipendenti quadri-impiegati ed operai delle Autorità Portuali, decorrente dal 1° gennaio 1996.

I tempi di conclusione della vicenda contrattuale, della pubblicazione del decreto ministeriale previsto dall'art.10, comma 6, della legge 84 e dell'adozione della deliberazione per il formale recepimento dell'accordo collettivo hanno fatto sì che l'applicazione del nuovo contratto di lavoro è stata rinviata al 1997, fatta salva l'erogazione di un'anticipazione dei benefici economici.

Nel corso del 1996, la struttura delle retribuzioni è rimasta pertanto inalterata.

Il costo del personale dipendente presenta la seguente dinamica rispetto agli esercizi precedenti:

in milioni di lire

	1994	1995	1996
Retribuzioni	27.572	23.026	25.197
Oneri Sociali	10.958	8.853	9.370
Totale	38.530	31.879	34.567

I dati soprariportati non tengono conto della spesa, per lire 1.312 milioni, conseguente alla sanatoria delle posizioni professionali pregresse, cui si è fatto fronte con i residui di bilancio.

Inoltre non sono considerati la fiscalizzazione degli oneri sociali ed i rimborsi da parte dell'INAIL, che sono riportati in appositi capitoli delle entrate per 900 milioni per l'anno 1996.

I dati di costo tengono conto in particolare dei seguenti elementi:

a) il capitolo 111 - Emolumenti fissi al personale dipendente - presenta un consuntivo pari a 19.517 milioni; in esso sono compresi 670 milioni corrisposti a titolo di anticipazione sui miglioramenti contrattuali, da recuperare all'atto dell'applicazione del nuovo contratto di lavoro, nonché 115 milioni per le posizioni professionali definite a integrazione della sanatoria;

b) il capitolo 112 - Emolumenti variabili al personale dipendente - presenta a consuntivo una spesa di 5.083 milioni; dall'esame più dettagliato di tale capitolo si ricava che:

- la spesa per prestazioni straordinarie, incluse quelle flessibili, è pari a 1.830 milioni;
- la spesa per il compenso previsto per lavoro a turni e maggiorazioni correlate è pari a 665 milioni;

- la spesa per premi di produttività ed incentivi è pari a 2.560 milioni; tale dato parziale si spiega con gli accordi di produttività intervenuti nel comparto Tecnico ed Amministrativo, nonché con l'applicazione a regime di quelli del comparto operativo stipulati nel 1995.

La spesa media per addetto, al netto della fiscalizzazione e degli altri rimborsi, è pari a 73 milioni.

Il costo effettivo, inclusa anche la quota individuale del trattamento di fine rapporto, ammonta a lire 76,5 milioni circa per addetto.

CONSUNTIVO 1996CAPITOLI SPESALIRE/MILIONI

111 - Competenze fisse	19.517
112 - Competenze variabili	5.083
114 - Missioni	208
115/1 - Mensa	13
115/2 - Rimborso spese legali	115
115/3 - Contributo tempo libero	120
116 - Formazione professionale	126
146 - Spese diverse	<u>15</u>
	25.197
117/1 - INPS/INPDAI/ENPDEP	7.480
/2 - INAIL	1.140
/3 - Fondo pensioni legge 26/87	<u>750</u>
117 Totale oneri previdenziali e assistenziali	9.370
TOTALE SPESA	34.567

CAPITOLI ENTRATALIRE/MILIONI

161/5 - INAIL	336
161/7 - Fiscalizzazione o.s. INPS	<u>565</u>
TOTALE ENTRATA	901

GRANDI OPERE

Con i finanziamenti dello Stato, della Regione Autonoma del Friuli - Venezia Giulia, del Fondo Trieste (Programma Commissariale), dell'A.N.A.S. e della Camera di Commercio I.A.A. di Trieste, l'Amministrazione Portuale ha provveduto a realizzare nel 1996, le opere di potenziamento dello scalo previste nel Piano Operativo Tirenale, dando la priorità al completamento dei lavori già iniziati. In particolare, si riporta di seguito una sintesi dei principali interventi attuati.

Ampliamento Molo VII* - 2° lotto (Finanziamento Ministero dei LL.PP.)

I lavori di realizzazione del 2° lotto dell'ampliamento del Molo VII*, che comprendono l'ultimazione dell'impalcato, la realizzazione degli impianti primari e la fornitura in opera delle gru a servizio della riva, sono stati tutti appaltati.

I lavori strutturali della banchina, dopo la rinuncia della società provvisoriamente aggiudicataria, sono stati affidati all'impresa Gambogi e si prevede, compatibilmente con l'espletamento di alcune procedure amministrative, l'ultimazione nel primo semestre del 1998.

Le opere di realizzazione degli impianti primari di alimentazione elettrica, idrica e telefonica del manufatto, sono state aggiudicate alla Società Ansaldo ed allo stato attuale il loro avvio è presunto nel primo semestre del 1997.

Infine la data di ultimazione della fornitura in opera delle n. 3 Portainers e n. 5 Transtainers da parte della Società Reggiane, è prevista entro il mese di febbraio 1998.

Banchinamento della Riva Traiana (Finanziamento Ministero LL.PP.)

Ad ultimazione dei lavori strutturali di realizzazione del banchinamento della Riva Traiana, è stata prevista la perizia di 3° stralcio di 2° lotto del progetto generale, che interessa tutti gli interventi di completamento dell'opera e delle zone adiacenti, quali la pavimentazione dei piazzali, la sistemazione idraulica delle superfici delle rive, la realizzazione delle opere edili ed impiantistiche di potenziamento del varco doganale e delle aree di sosta dei veicoli, nonché la riorganizzazione dei piazzali e della scogliera a Nord-Est.

Il relativo progetto è stato approvato dalla superiore autorità ed attualmente sono in corso di espletamento le procedure di aggiudicazione dei lavori, che presumibilmente saranno avviati nel primo semestre del 1997.

**Collegamento viario sopraelevato Riva Traiana-Molo VII
(Finanziamento A.N.A.S.)**

I lavori principali di realizzazione del collegamento viario sopraelevato tra la Riva Traiana ed il Molo VII sono stati ultimati ed attualmente l'opera risulta fruibile dagli utenti portuali. Per quanto concerne l'esecuzione delle opere accessorie di completamento, quali la realizzazione dell'impianto di illuminazione e posa in opera della segnaletica orizzontale e verticale, è prevista la conclusione dei lavori nel primo semestre del 1997.

**Magazzino del Molo IV al P.F.V. da adibire a Terminal
Traghetti(Finanziamento Fondo Trieste - Camera di Commercio
- Mutuo Regionale 95)**

L'Amministrazione Portuale dispone di un progetto di massima per la realizzazione del Terminal Traghetti del Molo IV, suddiviso in due lotti funzionali, che comporta un investimento complessivo stimato di lire 8.765 milioni.

Del primo lotto dei lavori, che prevede sostanzialmente la ristrutturazione del capannone n°1 - destinando circa 1/3 del manufatto alle esigenze del Terminal - e la successiva realizzazione delle opere accessorie e funzionali alla parziale fruibilità dell'opera, è già stato appaltato un primo stralcio alla società Speci di Pomezia (Roma), che realizzerà il riadeguamento

dell'edificio. Nel secondo semestre del 1997 saranno avviati anche i rimanenti lavori di primo lotto, mentre l'intervento complessivo potrà essere ultimato presumibilmente nel biennio 1999-2000.

IL TRAFFICO

Il movimento marittimo complessivo delle merci del porto di Trieste nel corso del 1996 ha registrato un incremento di circa il 10% con 41.460.241 di tonnellate movimentate rispetto ai 37.732.144 di tonnellate transitate nel 1995.

Il dato a consuntivo inoltre presenta un incremento anche su quello che era il dato posto a preventivo per il 1996, nelle seguenti misure:

- complessivo: + 6% rispetto a 39.155.000 tonnellate.
- porto commerciale: + 18%.
- settori industriali: + 3%.

Per quanto attiene ai prodotti petroliferi sbarcati al terminale SIOT, si registra un incremento del 6% nel quantitativo del petrolio greggio, passato così da 27,403 milioni di tonnellate del 1995 a 29,052 milioni di tonnellate del 1996.

Il traffico del carbone in trasbordo è aumentato dell'11% mentre il traffico totale dei Punti Franchi Commerciali è passato da 8,018 milioni di tonnellate del 1995 a 9,187 mil/tonn. del 1996, con un incremento di circa il 15%.

Il traffico complessivo movimentato al terminale della società Ferriere-Altiforni di Servola è passato da 0,562 mil/tonn. a 1,480 mil/tonn. nel corso del

1996, con un incremento del 163,63%, ritornando ad un livello più consono alla struttura dimensionale di tali impianti.

Il porto Doganale (Stazione Marittima), nel servizio di collegamento con la Grecia registra un aumento nelle merci e nel numero dei passeggeri trasportati. Rispettivamente si sono trasportate merci per 231.000 tonn. (+53%) e 106.609 passeggeri (+30%).

Il movimento complessivo dei passeggeri nel porto di Trieste ha così raggiunto le 142.995 unità con un aumento del 21,73%.

L'analisi dell'andamento del traffico commerciale consente di evidenziarne gli aspetti e di esaminarne le caratteristiche evolutive nei diversi comparti merceologici.

1 - TRAFFICI CONVENZIONALI

1995 : 4,678 mil/tonn

1996 : 5,293 mil/tonn (+ 13,14 %)

Nei traffici convenzionali le categorie merceologiche hanno avuto il seguente andamento:

(tonn)	1995	1996	
Legname	65.701	60.036	- 8,62 %
Minerali	19.945	4.475	- 77,56 %
Carbone/trasb.	4.019.972	4.478.596	+ 11,40 %

Cereali e s.o.	97.810	156.175	+ 59,67 %
Altre merci	474.521	593.729	+ 25,12 %

L'elemento di novità è dato dall'avvio del Terminal Cereali Trieste, che ristrutturando il Silo granario, ha consentito al porto di recuperare spazi di mercato nelle rinfuse cerealicole. Per quanto riguarda il carbone in trasbordo, c'è da rilevare che a fronte di un traffico con un andamento consolidato annuo sui 4 milioni di tonnellate, i quantitativi per l'anno 1996 hanno superato tale quantitativo.

2 - TRAFFICI SPECIALIZZATI

In tale settore si è registrato il seguente andamento:

Contenitori/TEU	1995	: 151.680	
	1996	: 176.939	(+ 16,65 %)
Merce in cont./tonn	1995	: 1.154.220	
	1996	: 1.326.472	(+ 14,92 %)
Navi ferry/camion	1995	: 73.762	
	1996	: 91.615	(+ 24,20 %)
Traffico ferry/tonn	1995	: 1.989.836	
	1996	: 2.425.096	(+ 21,87 %)

I più significativi incrementi sono stati conseguiti dai seguenti gruppi merceologici:

(tonn)	1995	1996	
Filati e tessuti	214.011	241.534	+ 12,86%
Prod.chimici	199.223	229.310	+ 15,10%
Metalli lavorati e leghe	90.828	116.530	+ 28,29%
Macchine e motori	178.658	267.928	+ 49,96%
Prodotti e manufatti div.	149.604	192.396	+ 28,60%
Macchinario elettrico	88.409	129.585	+ 46,57%
Veicoli e loro parti	108.591	155.572	+ 43,26%
Materiali da costruzione	86.468	128.843	+ 49,00%

L'andamento tendenziale del traffico contenitori può essere desunto dalla seguente tabella suddivisa per aree geografiche.

Area geografica	Totale TEU		
	1995	1996	
Europa	2.173	5.961	+ 174,32%
Levante	25.224	29.862	+ 18,38%
Medio Oriente	4.570	7.543	+ 65,05%
Golfo Persico	1.672	4.700	+ 181,10%
Asia Mer.e di Sud Est	38.329	47.198	+ 23,13%
Estremo Oriente	49.231	57.444	+ 16,68%
Africa Mediterranea	0	182	+ inf%
Africa Orientale	792	1.082	+ 36,61%
Sud Africa	7.236	5.181	- 28,39%
Africa Occ.	5.012	3.629	- 27,59%

America Sett. e Messico	11.830	8.659	- 26,80%
America Centrale	149	142	- 4,69%
America Meridionale	3.487	2.384	- 31,63%
Australia e Oceania	308	265	- 13,96%

La seguente tabella del traffico contenitori raggruppato per compagnie di navigazione consente una diversa valutazione dell'andamento tendenziale.

LINEA	Totale TEU		
	1995	1996	
MEDWAY (Lloyd Ts-Evergreen)	79.862	100.539	+ 25,89%
ZIM / ZEM	12.516	13.208	+ 5,53%
MEDIPAG (Lloyd Ts-Evergreen)	4.458	13.823	+210,01%
CROATIA LINE	14.740	11.223	- 23,86%
NORASIA	7.733	7.224	- 6,58%
M.S.C.	0	7.464	+ inf%
MAERSK / SEA LAND	4.393	7.554	+ 71,95%
ZIM / ZEFAL	8.372	4.973	- 40,60%
C.M.A.	0	3.437	+ inf%
GRIMALDI	3.332	1.743	- 47,68%
SETRAMAR	1.771	1.111	- 37,27%
LOYD TS / SUD AFRICA	6.174	0	- inf%
BLACK SEA SHIPPING	1.126	89	- 92,09%
ALTRE	5.536	1.844	- 66,69%

Il consolidamento delle linee Lloyd Triestino - Evergreen e di quelle portate da nuovi armatori quali M.S.C., C.M.A. e MAERSK ha portato ad una movimentazione di 176.939 TEU tra sbarchi, imbarchi e trasbordi (+17%).

Il recupero delle quote di traffico estero è stato conseguito sul mercato nazionale, settore nel quale il nuovo servizio Medway ha puntato per il consolidamento della linea settimanale su Trieste, supportato dalla nuova offerta logistica messa a punto da Alpe Adria.

3 - ATTIVITA' DEI SINGOLI TERMINALI

L'insieme delle operazioni portuali di sbarco ed imbarco ripartite tra le imprese terminaliste, si vede dalla seguente articolazione:

a- comparto commerciale

(tonn)	<u>1995</u>	<u>1996</u>	
- Cap. 24-25 (T.P.Service)	76.628	49.684	- 35,16%
- MOL.3°/MOL.5°/SL(Pacorini)	199.999	249.296	+ 24,65%
- RIVA TRAIANA (Samer Sh.)	1.727.229	2.089.301	+ 20,96%
- Cap. 51-53 (T.F.T.)	26.744	34.871	+ 30,39%
- Cap. 58 (Tergesteia)	19.683	7.066	- 64,10%
- MOL.6° (Parisi)	125.948	147.037	+ 16,74%
(61-62-63-64)			
- SILO/Cap.65 (T.T.C.)	106.543	214.471	+101,30%
- Scalo Legnami(Translignum)	39.106	42.971	+ 9,88%