

ATTI PARLAMENTARI

XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**

n. **148**

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 1993 e 1994)

AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

(Esercizi 1995, 1996 e 1997)

Trasmessa alla Presidenza il 4 settembre 1998

N.B. — La documentazione contabile è contenuta nei volumi allegati.

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 72/98 del 28 luglio 1998	Pag.	7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del Provveditorato al porto di Venezia per gli esercizi 1993 e 1994 e dell'Autorità portuale di Venezia per gli esercizi dal 1995 al 1997	»	11

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 72/98

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 28 luglio 1998;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1962, con il quale il Provveditorato al porto di Venezia, ora Autorità portuale di Venezia, è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi dell'Autorità suddetta, relativi agli esercizi finanziari dal 1993 al 1997, nonché le annesse relazioni degli organi amministrativi e 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 Consigliere dottor Mario D'Antino 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'Autorità portuale di Venezia per gli esercizi dal 1993 al 1997;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, 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 delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

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 1993 al 1997 — corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — dell'Autorità portuale di Venezia, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

L'ESTENSORE

F.to: Mario D'Antino

IL PRESIDENTE

F.to: Luigi Schiavello

Depositata in Segreteria il 24 agosto 1998.

p.c.c.

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO
(Franco Miele)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DEL PROVVEDITORATO AL PORTO DI
VENEZIA PER GLI ESERCIZI 1993 E 1994 E DELL'AUTORITÀ POR-
TUALE DI VENEZIA PER GLI ESERCIZI 1995, 1996 E 1997

S O M M A R I O

PARTE PRIMA
L'ORDINAMENTO, LA PROGRAMMAZIONE
E LA PRIVATIZZAZIONE

1. - Premessa	Pag.	13
2. - Cenni sull'ordinamento	»	14
3. - La programmazione	»	15
3.1. - Piano operativo triennale	»	15
3.1.1. - Aspetti particolari	»	15
3.1.2. - Prima revisione annuale	»	16
3.2. - Il Piano regolatore portuale	»	17
3.2.1. - Aree portuali di Marghera e terraferma	»	17
3.2.2. - Aree portuali del centro storico	»	18
3.3. - Le diverse iniziative per la privatizzazione dello scalo ...	»	19
3.4. - Stato di applicazione della legge n. 84 del 1994	»	21
3.5. - Finanziamento degli interventi	»	23

PARTE SECONDA
LA STRUTTURA

4. - Gli organi	»	27
4.1. - Cenni generali	»	27
4.2. - Attuale struttura dell'Autorità	»	29
4.3. - Il periodo commissariale dopo la legge n. 84 del 1994	»	30
4.4. - Le spese relative agli organi istituzionali	»	32
5. - Vigilanza	»	32

6. — Il Segretariato generale	Pag.	33
7. — Il costo del personale	»	33
7-bis. — Dotazione organica e funzionigramma dell'Ente	»	35

PARTE TERZA

GLI ANDAMENTI GESTORI

8. — Attività di indirizzo e regolamentazione	»	37
9. — Servizi di interesse generale	»	38
10. — Manutenzione delle parti comuni	»	39
11. — Attività promozionale	»	40
12. — Attività concessoria	»	41
12.1. — Concessioni di aree portuali per altri usi	»	44
12.2. — Concessioni demaniali marittime per usi turistici-ricreativi (legge n. 4 del 1993)	»	44
12.3. — Concessioni demaniali per altri usi	»	44
13. — Autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali	»	45
13.1. — Programmazione autorizzatoria	»	45
13.2. — Attività autorizzatoria	»	45
14. — Interventi in materia di lavoro portuale: in particolare, il fattore lavoro	»	46
14.1. — Interventi per la fornitura di lavoro portuale temporaneo	»	46
14.2. — Trasformazione delle sopresse Compagnie e gruppi portuali	»	47
14.3. — Incentivi dell'ente all'impiego di unità in mobilità (articolo 23/6)	»	47
15. — Attuazione della «privatizzazione»	»	48
16. — I traffici: movimento merci nel porto di Venezia	»	50

PARTE QUARTA

LA CONTABILITÀ DELL'AUTORITÀ

17. — Cenni introduttivi	»	52
18. — I bilanci previsionali	»	53
19. — I rendiconti finanziari	»	56
20. — La situazione amministrativa	»	59
21. — La contabilità economica	»	61
22. — La contabilità patrimoniale	»	63

PARTE QUINTA

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	»	68
---------------------------------	---	----

Parte I**L'Ordinamento, la programmazione e la privatizzazione.****I. Premessa**

Con la presente relazione la Corte riferisce sui risultati del controllo eseguito nel quinquennio 1993-1997 sull'attività dell'Autorità portuale di Venezia, istituita in base all'art. 6, comma 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante norme in tema di "riordino della legislazione in materia portuale" e sottoposta, in base al comma 4 dello stesso art. 6 al "controllo di legittimità della Corte dei conti, ai sensi della legge 21 marzo 1958, n. 259.

L'autorità portuale di Venezia deriva dall'Ente Provveditorato al porto di Venezia, - denominato Organizzazione portuale di Venezia dall'art.2 della citata legge n. 84/1994 - costituito con L.1342/1929 per provvedere alla gestione e al coordinamento dei servizi del Porto di Venezia. Con la legge 12 gennaio 1974, n. 6 il provveditorato era divenuto ente pubblico economico, sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile, con funzioni di gestione economica e di controllo delle aree e delle attività degli enti portuali.

Nella presente relazione si riferisce in ordine agli andamenti gestionali nel quinquennio a riferimento e al grado di ottemperanza ai disposti normativi di cui alla legge n. 84/94 e successive modificazioni.

2. Cenni sull'ordinamento

Come già accennato, l'Ente Provveditorato al Porto di Venezia (Legge n.1342/29) è divenuto prima ente pubblico economico (L. n.6/1974) e dalla legge n.84/94 è stato trasformato in Organizzazione portuale e destinato ad estinguersi a conclusione delle dismissioni dei beni e delle attività produttive imposte dalla legge stessa (art.20) al Commissario posto a capo dell'Organizzazione.

Con decreto del 21.12.1995 del Ministro dei trasporti e della Navigazione è stato nominato il Presidente e con decreto del presidente dell'Autorità n.19 del 12.3.1996 è stato nominato il Comitato portuale nei modi previsti dall'art.9 della legge n.84/94.

L'Autorità è chiamata a governare un'antica realtà portuale, quale insieme produttivo che insiste su un'area di 2000 ettari e 10 banchine nella zona costiera realizzato alcuni decenni prima di quella di Rotterdam, comunemente considerata il prototipo di questo tipo di aree.

3. La programmazione

3.1. Piano Operativo Triennale

Il Primo Piano Operativo Triennale è stato approvato dal Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Venezia in data 3 luglio 1996.

In data 08.10.1997 è stato deliberato l'aggiornamento del Piano operativo triennale nel quale sono registrati i progressi realizzati dalle attività dell'Autorità Portuale ed evidenziati gli sforzi effettuati per dare copertura finanziaria alle opere programmate per soddisfare alle particolari e crescenti esigenze dello scalo lagunare veneziano.

3.1.1. Aspetti particolari

La legge 84/94, nell'assumere a riferimento nell'intero edificio normativo gli obiettivi del Piano Generale Trasporti (PGT), ha richiamato la necessità di inserire l'attività delle Autorità Portuali all'interno di una struttura di programmi tendenti a realizzare uno schema sistemico nel settore dei trasporti. A tal proposito l'art. 9, co. 3, prevede che il Comitato portuale approvi, *“entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati”*.

E' evidente la necessità che il Piano Operativo Triennale (POT) permanga all'interno di uno schema di radicale coerenza con il Piano Regolatore Portuale (PRP), che dovrà *“essere adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati”* (art. 5, co. 3) e le cui *“previsioni (...) non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”* (art. 5, co. 2).

Al riguardo sono state tenute in considerazione, già in occasione della stesura del primo POT, nel luglio 1996, le modifiche al vigente PRP che possono derivare da piani territoriali approvati, o in via di approvazione, da parte degli enti competenti in materia e sono stati presi in esame i seguenti strumenti di pianificazione territoriale:

- Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), approvato dal Consiglio regionale con Provvedimento n.70 del 9 novembre 1995;
- Progetto Preliminare di Piano Territoriale Provinciale (PTP), adottato con delibera del Consiglio provinciale del 10.03.95;
- Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera, nel testo allegato all'atto deliberativo del Consiglio comunale n.258 del 27/28.11.1995.

- Tutti i documenti richiamati prevedono l'espansione dello scalo commerciale nella zona di Porto Marghera, su aree attualmente destinate alla funzione industriale, ma limitrofe a quelle attualmente assegnate a quella commerciale, e ridisegnano la struttura portuale commerciale individuando il sito (delimitato dal Canale Industriale Nord e dal Canale Industriale Ovest), che è stato denominato "*insula portuale commerciale*". In questa zona portuale di espansione commerciale l'Autorità Portuale ha inteso promuovere l'insediamento delle attività strettamente portuali ed anche di tutte quelle attività coerenti con progetti di sviluppo delle attività portuali o che tale sviluppo possano favorire.
- Con la redazione del POT l'Autorità Portuale ha inteso adeguarsi agli obblighi di legge e contribuire all'applicazione pratica degli strumenti di pianificazione.

Evidenzia, in particolare tale piano che il porto di Venezia attende da anni la soluzione al problema dei suoi fondali, ormai ridotti a quote del tutto risibili per un porto di rango internazionale. Una vera e propria strozzatura in tema di accessibilità nautica che, oltre a causare un danno stimato dall'Ente della Zona industriale di Porto Marghera per il solo 1992 in 25/26 miliardi di lire (ma tale cifra è sicuramente aumentata) ha impedito l'acquisizione di carico ed ha svalutato l'immagine del Porto di Venezia in Italia e all'estero, deprimendo inoltre il valore economico delle aziende operanti in ambito portuale, incluse le società che deriveranno dalla trasformazione dell'Organizzazione Portuale.

E' stata assunta, pertanto, quale pregiudiziale per il conseguimento degli obiettivi esposti nel POT la rimozione in tempi brevi dei vincoli all'accesso delle navi più qualificate, vincoli derivanti non già da fatti contingenti ed imprevedibili, ma dalla mancanza di sistematico escavo manutentorio che si protrae da oltre 15 anni, in quanto l'ultimo intervento è stato effettuato nel 1982.

3.1.2. Prima Revisione Annuale

Il primo Piano Operativo Triennale ha rappresentato per l'Autorità Portuale di Venezia l'occasione per definire un processo di sviluppo delle attività portuali coerente con le previsioni di pianificazione degli enti territoriali, ponendo così le basi per un confronto costruttivo con le forze politiche e sociali, cittadine e regionali.

Ciò ha certamente favorito l'instaurarsi di un nuovo clima tra porto, istituzioni e mondo produttivo (art. 5 della legge 84/94), poichè da tali storiche relazioni nasce l'esigenza di adeguare costantemente la struttura, l'organizzazione

e il sistema di relazioni portuali alle necessità che città e hinterland produttivo esprimono.

Con il Piano Operativo Triennale si è tentato di raccogliere in un unico documento le prioritarie necessità del mondo produttivo e sono state poste le premesse per dare soluzione ai numerosi problemi che affliggono la realtà portuale veneziana. In particolare, la mancanza, come già accennato di sistematico escavo manutentorio dei canali di grande navigazione è un tema che attraversa l'intero Piano Operativo Triennale e del quale non si è tenuto conto nella definizione delle proposte di intervento, in quanto si è confidato nell'intervento che il Ministero dei Lavori Pubblici stava nuovamente predisponendo con la garanzia di un costante intervento manutentivo da parte del Servizio Escavazione Porti.

Nel 1997 si è avuta la prima revisione annuale del POT. Nel relativo documento si pone in evidenza che il problema dell'accessibilità nautica del porto di Venezia è stato avviato a soluzione grazie anche alle integrazioni al testo della legge 84/94 apportate dalla legge 23 dicembre 1996, n.647, che ha affidato alle Autorità Portuali la manutenzione ordinaria e straordinaria anche *“per il mantenimento dei fondali”* (art. 6, comma 1, lettera b, della legge di riordino).

3.2. Il Piano Regolatore Portuale

Precedentemente all'emanazione della legge 84/94, che assegna la competenza in materia di pianificazione portuale alle Autorità Portuali, sono stati emanati i seguenti piani regolatori che, ai sensi dell'art. 27, comma 3, della stessa legge, mantengono vigenza sino alla definizione del nuovo PRP previsto dal precedente art. 5. Il Piano Regolatore Portuale è tuttora in corso di elaborazione a cura del Segretario Generale dell'Autorità portuale.

3.2.1. Aree portuali di Marghera e terraferma

Il Piano Regolatore del porto e della zona industriale e commerciale di Venezia-Marghera fa ancora riferimento, allo stato attuale, ai progetti 15.07.1964 dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Venezia per la I^a e II^a Zona e 07.07.1964 del Consorzio Obbligatorio Porto e Zona Industriale per la III^a Zona.

Sui progetti si espresse favorevolmente, con voto n.322 del 12.03.1965, l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; il nuovo Piano Regolatore fu definitivamente approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici, con decreto n.319 del 15.05.1965.

Il Piano Regolatore relativo alla III^a Zona, anche in relazione alle successive disposizioni legislative, riveste ancora attualità per:

- il terminal S. Leonardo, unica opera realizzata, anche se parzialmente, in conformità al Piano;
- la Cassa di Colmata A, la cui utilizzazione a fini portuali è effettuata ai sensi dell'art. 12 legge 798/84.

Per quel che riguarda invece la I^a e la II^a Zona, il Piano redatto dal G.C.OO.MM. prevede essenzialmente la sistemazione (allargamento ed approfondimento) dei canali ed il completamento del banchinamento delle aree del porto commerciale.

In ordine alle aree non esiste alcuna particolare pianificazione, ma solo la previsione di costruzione di banchine nel porto commerciale; la zonizzazione divide le aree in I^a Zona Industriale Commerciale (senza alcuna distinzione) e II^o Zona Industriale.

3.2.2. Aree portuali del Centro Storico

Per le aree portuali del Centro storico il riferimento è ancora più "datato" in quanto si basa sul tuttora vigente Piano approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 15 maggio 1908 (voto n.603), emesso ai sensi della legge 14.07.1907 n.542.

L'Autorità ha manifestato l'intendimento che il PRP debba essere completamente rielaborato, anche per tener conto di quanto previsto dai nuovi strumenti urbanistici regionali e comunali adottati negli ultimi anni.

In data 27.06.1996 è stato costituito un Gruppo di Lavoro interno, di cui si avvale il Segretario Generale per redigere il Piano Regolatore Portuale. A tale provvedimento ha fatto seguito la costituzione di un Gruppo di Lavoro misto, composto da rappresentanti delle Amministrazioni Pubbliche interessate alla pianificazione portuale.

Tale iniziativa risponde all'esigenza di coordinare in via preventiva le scelte di pianificazione portuale, così da rendere più efficace l'applicazione degli atti conseguenti e la realizzazione di opere infrastrutturali. Il lavoro di redazione è inoltre integrato da studi specifici già avviati, o in corso di affidamento, per i necessari approfondimenti tecnico-specialistici.

Con il Comune di Venezia, inoltre, sono in corso di perfezionamento intese in ordine al redigendo Piano Regolatore Portuale (come previsto dal D.P.R.

616/77, dalla normativa regionale e da quella comunale in vigore) relative alle varianti al Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia.

Tali atti, prodromici agli adempimenti richiesti dal comma 3 dell'art. 5 della legge 84/94, saranno sottoposti tempestivamente al Comitato Portuale prima della delibera di adozione del Piano Regolatore Portuale, in fase ormai di completamento, essendosi perfezionate le intese preventive con il Comune di Venezia.

Nel bilancio di previsione 1997 sono stati previsti e in parte affidati incarichi specialistici per Lire 600 milioni per studi relativi all'elaborazione del Piano Regolatore Portuale, in ottemperanza al disposto del Decreto legislativo 17 marzo 1995 n.157 (*"Attuazione della direttiva 92/50 CEE in materia di appalti pubblici di servizi"*).

3.3 Le diverse iniziative per la privatizzazione dello scalo

A quattro anni dall'entrata in vigore della legge 84/94, concernente il *"Riordino della legislazione in materia portuale"*, e successive modificazioni recate dalle leggi 23 dicembre 1996, n.617 (di conversione del D.L. 535/96) e 27 febbraio 1998, n.30 (di conversione del D.L. 457/97), mette conto procedere ad una rassegna dei principali atti posti in essere dall'Ente nel quadro della suindicata finalità:

- costituzione, dopo la nomina del Commissario dell'Organizzazione/Autorità Portuale avvenuta con D.M. del 11.7.94, della Società TMB S.r.l. per la gestione del Molo B in data 22.12.94, in applicazione dello studio di privatizzazione del Porto di Venezia mediante la costituzione di tre società per la gestione delle attività portuali nelle aree del Molo A, Molo B e Marittima;
- deliberazione dell'Assemblea dei Lavoratori Portuali del 14.2.95 e successiva trasformazione della locale CLP in tre Società di cui all'art.21 Legge 84/94, così come modificato dal D.L. 535 del 18.12.1995: per la gestione dei beni della ex-CLP, per la fornitura di servizi, ivi comprese mere prestazioni di lavoro in deroga alla Legge 1369/60 e per l'esercizio, in concorrenza, di attività di impresa portuale;
- determinazione per il 1995 del numero massimo delle Imprese Portuali con Ordinanza Commissariale n. 3 del 1.6.1995;
- stipula delle convenzioni, in data 14.5.95, relative all' *"affidamento in autonomia operativa delle attività di impresa portuale non terminalista, da*

svolgersi prevalentemente in aree designate del Porto Commerciale di Venezia” con le imprese storiche già operanti nell’area portuale veneziana, in via provvisoria ed in attesa dei decreti di attuazione di cui agli artt. 16 e 18 della L. 84/94, conseguenti alla *“Presa d’atto”* sottoscritta fra le parti con il patrocinio del Sindaco del Comune di Venezia;

- eliminazione dei vincoli merceologici e quantitativi, a decorrere dal 15.7.1995, a favore di tutte le 9 imprese portuali autorizzate, nel periodo 1988-1995, all’esercizio di attività operative precedentemente riservate al Provveditorato al Porto di Venezia, ai sensi del Cod. Nav. e della propria legge istitutiva (Ordinanza n. 1782);
- valutazione dei cespiti, non demaniali, affidata a società specializzata per la determinazione del *“Valore Corrente d’Utilizzo”* (V.C.U.), del novembre 1995;
- elaborazione di uno studio preliminare per il riassetto del porto di Venezia, con *“messa a punto di un progetto di privatizzazione”*, presentato nelle sue linee fondamentali al Comitato Portuale nella seduta del 16 maggio 1996.

Lo studio era in particolare indirizzato a definire i nuovi ruoli che l’Autorità Portuale doveva assumere in applicazione di quanto disposto dalla legge 84/94.

Veniva chiarito il ruolo dell’Autorità Portuale quale regista di una struttura reticolare basata, oltre che sulla stessa Autorità Portuale, su un insieme di più aziende dotate di piena autonomia nell’esecuzione delle operazioni portuali (imprese portuali) e una o più aziende volte alla produzione di servizi comuni (telematica, passeggeri, ecc.). Tale nuova visione superava la precedente basata sul ruolo di soggetto pubblico monopolista detenuto dall’ente portuale (Provveditorato al Porto).

Ne risultava una definizione di Autorità dotata oltre che di funzioni autoritative, di una concreta capacità di progetto e di azione, diretta alla funzionalità e allo sviluppo della competitività della rete portuale.

Tali concetti di base sono stati successivamente ripresi in più documenti prodotti dall’A.P. (Piano Operativo Triennale, Linee guida per la privatizzazione delle imprese portuali ecc.) ed hanno costituito il supporto logico e tecnico per l’elaborazione della struttura e dell’organico della Segreteria tecnico operativa. I concetti espressi sono inoltre serviti nella valutazione delle offerte di acquisto (prezzo e piano industriale) presentate dai potenziali acquirenti in occasione della cessione del pacchetto di maggioranza della VECON S.p.A. precedentemente detenuto dall’Autorità. Insieme ad una proposta di organico ottimale è stata

presentata al Comitato Portuale una relazione che, partendo dai principi fondamentali della legge di riordino e dai principali compiti affidati all'A.P., stabiliva tre caratteristiche fondamentali che la nuova organizzazione doveva possedere:

- ♦ **assetto agile** - adeguato e coerente con i programmi dell'A.P. ma senza inutili e costose ridondanze;
- ♦ **assetto focalizzato** - orientato al raggiungimento degli obiettivi strategici e al mantenimento delle condizioni di economicità nel rispetto della trasparenza e della legittimità degli atti;
- ♦ **assetto integrato** - capace di mobilitare e coordinare risorse superando le frammentazioni e il particolarismo, ricorrendo, ove necessario, alla logica della gestione per progetti e all'attivazione di risorse esterne.

Si stabilì quindi una dotazione organica di 61 unità articolata in 5 direzioni ed una struttura di staff.

Questa struttura organizzativa, organigramma e funzionigramma, è stata successivamente modificata in data 18 settembre 1997 e successivamente per corrispondere alle nuove esigenze organizzative conseguenti all'affidamento di ulteriori compiti all'A.P. e al provvedimento di prepensionamento di 117 dipendenti.

3.4. Lo stato di applicazione della legge n. 84/1994

Gli atti già compiuti dall'Autorità Portuale in tema di attuazione della legge 84/94 riguardano in particolare:

- ♦ la "Determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività d'impresa portuale da rilasciare per il 1996" (Ordinanza n. 8 del 25 gennaio 1996);
- ♦ la "Proroga delle concessioni e delle autorizzazioni per l'esercizio di attività d'impresa portuale" (Ordinanza n. 9 del 25 gennaio 1996);
- ♦ la "Istituzione del «Registro delle imprese portuali autorizzate» all'esercizio di attività portuali ai sensi della legge 84/94" (ordinanza n. 11 del 5 marzo 1996);
- ♦ la "Istituzione del «Registro dei lavoratori adibiti ad operazioni portuali» ai sensi della legge 84/94" (Ordinanza n. 12 del 20 marzo 1996);
- ♦ il passaggio (previsto dall'art. 23 della legge n. 84) alle dipendenze dell'Autorità Portuale, in continuità di rapporto di lavoro, del personale già

alle dipendenze dell'Organizzazione Portuale a decorrere dal 29 luglio 1996;

- ♦ l'approvazione da parte del Comitato Portuale nella seduta del 19 dicembre 1996 del documento "*Linee Guida per la privatizzazione delle attività portuali*";
- ♦ la selezione di un "*global advisor*" a sostegno della definizione e realizzazione della procedura di cessione del pacchetto di maggioranza della VECON S.p.A. detenuto dall'Autorità Portuale;
- ♦ la pubblicazione su quotidiano economico ad elevata tiratura nazionale ed internazionale dell'invito a manifestare interesse all'acquisto della su citata quota, pubblicato in data 30 luglio e 1 agosto 1997;
- ♦ la costituzione di una società per la gestione del servizio ai passeggeri ai sensi dell'art. 23, comma 5, della legge di riordino e D.M. 14.11.1994;
- ♦ la pubblicazione delle domande (presentata dai soggetti che già operavano in regime convenzionale) di concessione di *terminals* portuali ai sensi dell'art. 18 e definizione degli atti di concessione.

La Commissione Consultiva è operante dal dicembre 1996. Una prima conclusione cui è pervenuta è che risulta economicamente vantaggioso mantenere l'unitarietà dell'insediamento costituente il Terminal del Molo B. Il risultato che deriverà dalla procedura innanzi delineata è condizionato prevalentemente da due elementi:

- 1) la definizione dei canoni e le modalità di rilascio delle relative concessioni (con particolare riferimento al valore dei primi e alla durata delle altre);
- 2) la possibilità di impiego del personale presso le società di cui all'art. 20, comma 3, e presso le altre imprese di cui agli artt. 16 e 18 della legge n. 84.

Per quanto attiene al punto 1, si è da tempo in attesa dell'emanazione di apposito decreto ministeriale ai sensi dell'art. 18, comma 1 della legge 84/94 che, oltre a stabilire le "*idonee forme di pubblicità*", dovrebbe altresì indicare:

- a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione, ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;
- b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare in rapporto alla durata della concessione, gli investimenti previsti, al valore delle aree e degli impianti utilizzabili, ovvero al solo valore delle aree, qualora il concessionario rilevi gli impianti all'atto della concessione.

L'emanazione di tale decreto **non appare più procrastinabile**, attesi i gravi riflessi negativi in materia di entrate per le Autorità.

3.5. Finanziamento degli interventi

L'Autorità Portuale di Venezia ha reperito, dopo l'approvazione del 1° Piano Operativo Triennale nel luglio 1996, risorse sia per la realizzazione degli interventi previsti dal Piano stesso, sia per l'esecuzione di lavori di escavo dei canali di grande navigazione.

A ciò vanno aggiunti gli importi relativi alle convenzioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni, stipulate con il Ministero dei Lavori Pubblici, e pari complessivamente, per il biennio 1996-1997, a 14.000 milioni di lire.

Si riporta, in sintesi, il quadro relativo:

Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Finanziamento di cui all'art. 1 comma 21 D.L. 535/96 convertito con Legge 647/96 - DM 18.11.96 utilizzato come segue

Importo 5.700 milioni di lire

Elenco interventi: (*tutti già ultimati*)

· convenzione con S.E.P. (draga Pegaso)	Lit. 412.171.220
· convenzione con S.E.P. (draga Mondragone)	Lit. 377.813.124
· noleggio mezzi effossori escavo canale Malamocco-Marghera 1° lotto	Lit. 1.185.030.000
· noleggio mezzi effossori escavo canale Malamocco-Marghera 2° lotto (compresa perizia suppletiva)	Lit. 3.724.000.000
Totale	<u>Lit. 5.699.014.344</u>

Comune di Venezia:

Finanziamento ai sensi dell'art. 6 lett. d) legge 798/84, delibera n. 253 del 13.11.95 - Accordo di programma del 15.10.96.

Importo 5.000 milioni di lire

Elenco interventi (*tuttora in corso*):

- rifacimento degli impianti elettrici di potenza al porto commerciale di Venezia - sezione di Marghera - Molo b - Silo Piemonte (*lavori in corso, consegnati il 18.11.1997 durata 360 giorni*)
(al netto ribasso d'asta pari al 18,25%) Lit. 2.354.095.072
- sistemazione piazzali operativi al servizio di banchina Veneto (*lavori in corso, consegnati il 14.4.1998, emesso 1° SAL per L. 750.482.462 durata 180 gg.*)
(al netto del ribasso d'asta del 10,23%) Lit. 2.558.445.000

Unione Europea Fondi strutturali Docup Obiettivo 2 - 1997/1999

Importo 16.000.000 ECU

- Molo A - costruzione della nuova banchina di testata banchina Trento (*progettazione in corso*) Lit. 7.000.000.000
- Costruzione banchina Liguria - Canale Ovest (*indetta gara: aggiudicazione appalto prevista per il 5.8.1998*) Lit. 12.500.000.000
- Costruzione di nuovi ormeggi per navi traghetto in testata Marmi banchina Piave (*appalto aggiudicato il 10.7.98*) Lit. 3.543.727.997
- Realizzazione di un collegamento in quota tra mag.103 e mag.107 (*progettazione in corso*) Lit. 2.000.000.000
- Completamento ristrutturazione fabbricato 103 con utilizzo 2 piani Lit. 7.000.000.000
(*progettazione in corso*)

Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica

Delibera CIPE 23/04/97

Finanziamento di grandi progetti infrastrutturali con i fondi di cui all'art.4 della legge 341/95

Importo 15.miliardi.

Elenco interventi:

Ristrutturazione e bonifica di magazzini portuali ai moli A e B di Marghera.

(aggiudicato il 1° lotto dei lavori - in attesa della corresponsione del finanziamento di parte del Ministero dei trasporti e della Navigazione D.G.M.T.C.)

Legge 515/96 - Interventi urgenti per la salvaguardia di Venezia 1997

Importo finanziato 3.500.000.000/anno rata mutuo quindicennale a partire dal 1997

Elenco interventi

- Completamento del banchinamento del Molo Sali Lato bacino
molo A (compreso escavi sottobanchina) Lit. 17.000.000.000
(progettazione in corso)
- Escavo accosti portuali commerciali e canali industriali
nella zona di Marghera (prima fase) Lit. 13.000.000.000

Legge 515/96 interventi urgenti per la salvaguardia di Venezia - 1998

Importo finanziato 2.500.000.000/anno (rata mutuo quindicennale a partire dal 1998)

Elenco interventi:

- Riconfigurazione testata Molo Sali con eliminazione strettoia
lato canale nord compresi sbancamento e banchinamenti
accosto ro-ro ed escavi Lit. 10.000.000.000
(in attesa di progettazione)
- Sistemazione aree all'interno isola potuale di Marghera compreso
completamento spostamento punto franco Lit. 4.000.000.000
(in attesa di progettazione)
- Escavo accosto portuali commerciali e canali industriali Marghera
(seconda fase) Lit. 8.000.000.000

(distinta interventi, come appresso)

Con riferimento agli interventi di cui alla legge 515/96 e relativi sia al 1997 che al 1998 si ritiene opportuno illustrare le previsioni di spesa relative all'escavo dei canali portuali.

La disponibilità, determinata dall'Autorità portuale con la suddivisione dei fondi di cui *supra*, è la seguente:

in conto 1997	Lit. 13.000.000.000
in conto 1998	Lit. 8.000.000.000
TOTALE	Lit. 21.000.000.000

La suddivisione di spesa prevista è quella sotto riportata:

Escavo bacino 4

(esclusa messa a dimora fanghi Tresse) *lavori ultimati* Lit. 750.000.000

Convenzione AMAV (*ultimata*) Lit. 6.800.000.000

Palancole canale Sud - Primo tratto ca. Lit. 1.450.000.000

(in corso; convenzione con Magistrato alle acque)

Palancole canale Sud - Secondo tratto ca. Lit. 6.250.000.000

(firmata convenzione con Magistrato alle acque: i lavori inizieranno in autunno)

Escavo accosti portuali comm.li e canali ind.li Lit. 5.750.000.000

(eseguito per oltre il 50%)

TOTALE Lit. 21.000.000.000

PARTE II

La struttura

4. Gli organi

4.1 Cenni generali

Sono Organi dell'Autorità Portuale: il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti. Essi sono stati nominati o costituiti con i seguenti provvedimenti:

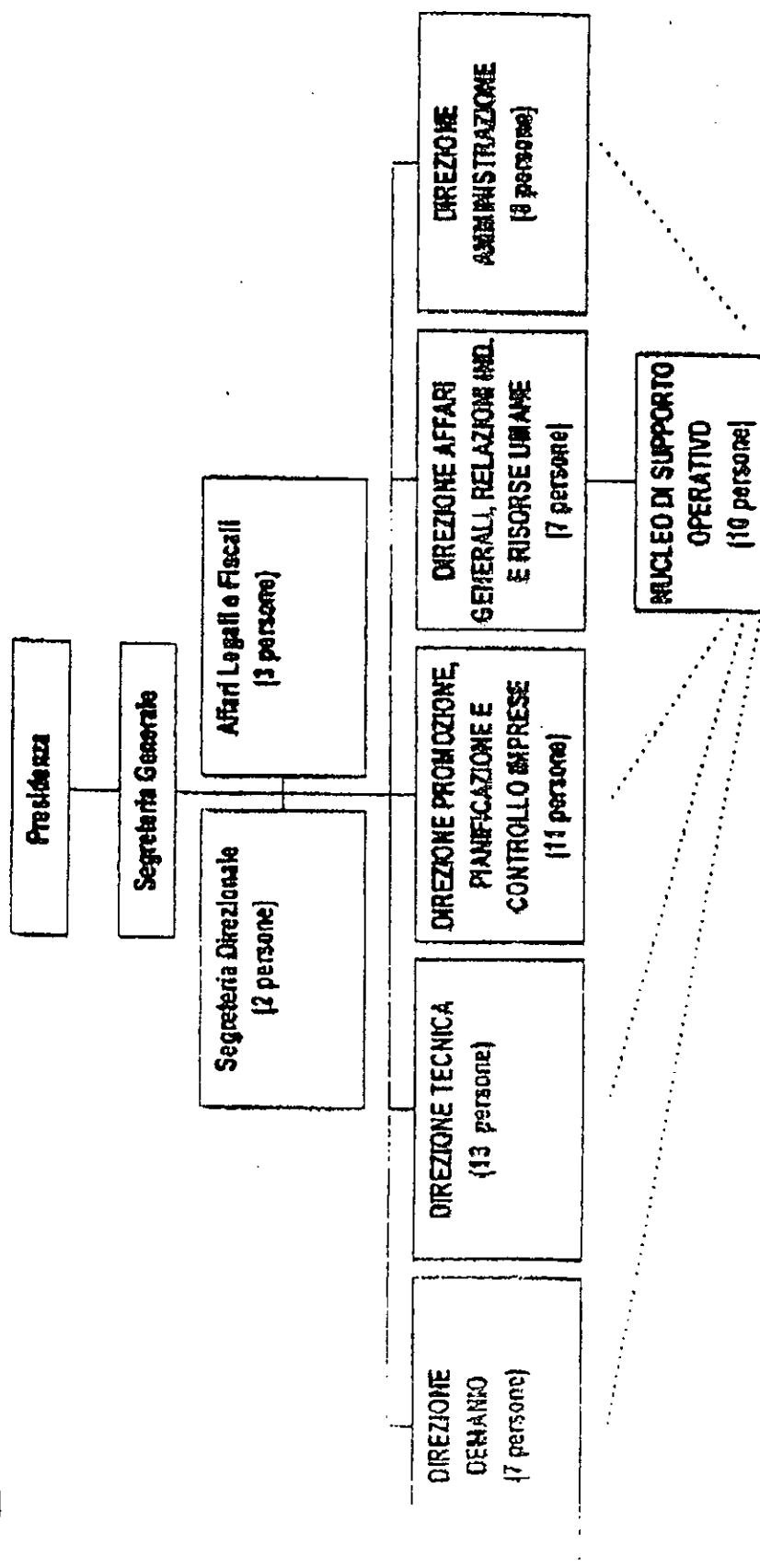
Presidente	:	Decreto Min. Trasporti e della Navigazione del 21.12.1995
Comitato Portuale	:	Decreto Presidente dell'Autorità n. 19 del 12.3.1996
Segretariato Generale	:	Delibera Comitato Portuale n. 5 del 16.5.1996
Collegio Revisori	:	Decreto del Min. Trasporti e della Navigazione del 15.1.1996

All'Autorità Portuale sono affidati i seguenti compiti:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali;
- b) manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti nè strettamente connessi alle operazioni portuali.

La Legge n.30/98 ha inoltre ampliato gli strumenti per raggiungere i compiti sopra indicati.

Struttura Organizzativa della Segreteria Tecnico-Operativa



4.2 Attuale struttura dell'Autorità

Il Presidente dell'Autorità Portuale - nominato con D.M. 21.XII 1995 - ha posto fine ad una gestione commissariale durata 29 mesi e condotta dai comandanti del porto pro-tempore¹.

Gli eventi che hanno dato luogo al Commissariamento hanno condizionato non poco l'attuazione della Legge 84/94 all'interno del porto di Venezia; e, invero, il periodo commissariale posteriore al varo della Legge di riordino non ha consentito di evadere molti degli adempimenti richiesti dalla legge.

Nel caso veneziano molti dei principi informatori della legge di riordino hanno trovato - e ancora trovano - grandi difficoltà applicative, causate dalla presenza di difficoltà interne (inerenti alla struttura interna dell'Ente) ed esterne; fra queste ultime si distingue lo stato di fatto su cui si regge l'economia del porto di Venezia, da tempo impegnato in una rilevante terziarizzazione dei servizi.

Per ciò che concerne la struttura dell'Ente, va ricordato il grave stato di inerzia e di incertezza in cui versavano gli Uffici, in parte da attribuire anche alla incertezza delle situazioni per continua reiterazione dei decreti legge modificativi della Legge 84/94, fino alla conversione con legge n. 623 del 23.12.1996 e n. 30 del 27 febbraio 1998.

L'inerzia interna è da ricollegarsi alle difficoltà che il personale ha incontrato di fronte al cambiamento richiesto dalla legge di riordino; il personale si è mostrato piuttosto disorientato dagli adempimenti imposti dalle nuove normative e non ha potuto o saputo indirizzare con efficacia l'azione dei commissari nell'attuazione della legge 84/94.

A fondamento di questa considerazione, secondo gli organi dell'Ente, vanno identificati cinque principali motivi:

- a) la convinzione del personale interessato che la legge 84/94 non potesse essere direttamente applicata se non prima degli esodi (prepensionamenti);
- b) la complessa originalità strutturale in cui si articola lo scalo veneziano (suddivisione nei due ambiti di Venezia e Marghera, nel porto industriale ed in quello commerciale) che, vista la stessa genesi del porto, non rende facile una sua ripartizione geografica ed economica (terminal);
- c) il grave stato di ansietà in cui gran parte del personale dell'organizzazione portuale ha vissuto gli ultimi due anni, a causa delle suggestioni provocate da una mal interpretata idea di privatizzazione del porto.

¹ Il Presidente è stato nominato successivamente al commissariamento disposto prima dell'emanazione della legge 84/94, in dipendenza della tragica scomparsa del precedente Provveditore al Porto, avvenuta l'8 settembre 1993. Durante il periodo indicato si sono avvicendati quattro commissari straordinari.

I dipendenti dell'Ente hanno infatti sofferto di una carente informazione circa gli strumenti applicativi che la legge 84/94 ha predisposto in materia di personale, tanto da deprimere spesso le proprie potenzialità e la stessa professionalità;

- d) non sono state infine del tutto assenti preoccupazioni derivate dalla presenza nel porto di Venezia di operatori "nuovi" dotati di maggiore capacità commerciale rispetto agli operatori tradizionali. Anche questi fattori hanno contribuito ad imporre maggiore prudenza nella fase della definitiva dismissione di beni pubblici. Tale prudenza, se ha consentito l'adozione di procedure trasparenti, tali da rendere il più possibile completo ogni accertamento sulla natura dei soggetti acquirenti o assegnatari di beni pubblici, è andata peraltro in molti casi a discapito della rapidità.

4.3. Il periodo commissariale dopo la legge 84/94

Va doverosamente segnalato, innanzitutto, che i ritardi che vengono addebitati alle Autorità Portuali (almeno nel caso veneziano) trovano una parte di spiegazione in fatti pregressi.

Ciò premesso, i principali atti proposti dai commissari in ordine all'attuazione della legge 84/94 sono stati cronologicamente i seguenti:

- affidamento incarico di assistenza professionale - (12/08/1994);
- costituzione di una società per la gestione di operazioni portuali al Molo B di Porto Marghera ai sensi della legge 84/94 - T.M.B. srl (22/12/1994);
- criteri ed organizzazione operativo-contabile per lo svolgimento di attività di impresa portuale in zona commerciale del Molo B di Marghera (17/05/1995);
- affidamento attività operativa del Terminal Molo B alla T.M.B. Srl (11.12.1995);
- ricapitalizzazione sociale della T.M.B. Srl (18.12.1995);
- convenzioni per l'uso di aree e beni già in uso all'Organizzazione Portuale a Marittima e a Marghera (maggio 1995).

Secondo l'Ente, i provvedimenti adottati durante il periodo commissariale, propedeutici alla dismissione di beni ed infrastrutture, non sono stati sufficienti a realizzare i passaggi chiave della privatizzazione. Ciò in quanto:

- i commissari si trovarono nella grave difficoltà di non poter utilizzare con celerità i diversi strumenti offerti dalla Legge 84/94 in materia di cessione di beni ed infrastrutture, dato che era completamente assente un effettivo ridisegno

del territorio portuale. Era, inoltre, poco agevole riuscire a valorizzare i beni dell'Organizzazione Portuale come azienda da dismettere, non essendo chiaro se tale decisione dovesse essere presa dividendo o meno in parti il porto;

- si addivenne, pertanto, ad una suddivisione per complessi non unitari del porto e tale divisione comprendeva anche la presenza e l'incremento di operazioni portuali nell'area di Venezia-Marittima, contraddicendo ad indirizzi quasi decennali fino ad allora assunti dal Provveditorato al Porto;²
- fu, inoltre, costituita una società nel dicembre 1994 (Terminal Molo B S.r.l.), con lo scopo di dismettere i beni ancora appartenenti all'Organizzazione Portuale, a cui non fu mai dato peraltro assetto operativo (se non da parte dell'Autorità Portuale nel gennaio 1997);
- nè va sottaciuta la circostanza che la zona industriale portuale di Marghera, nata all'inizio del secolo e sviluppatasi definitivamente negli anni 60/70, si estende su un'area di circa 2.000 ettari e comprende poco meno di 100 accosti; di questi solamente una trentina sono di diretta competenza dell'ex Provveditorato al Porto, ovvero rappresentano l'area portuale commerciale. Orbene, uno degli elementi che condizionano tuttora una puntuale applicazione della Legge 84/94, va ricercato nel tentativo che l'Autorità Portuale (come già il Provveditorato al Porto) compie per evitare una proliferazione di terminal. Questo fenomeno a Venezia (conosciuto come "*porto diffuso*") più che essere un tentativo di limitare la concorrenza, è volto ad impedire che una eccessiva *deregulation* sia foriera di un grave impoverimento delle attività portuali.³

² Tale divisione rispondeva a criteri più di opportunità che non di applicazione della legge 84/94. Infatti non si può fare a meno di ricordare che per giungere ad un accordo convenzionale con il gruppo CLP (Compagnia) e con l'impresa Multiservice per l'utilizzo di beni ed aree del porto, fu necessaria la mediazione del Sindaco di Venezia. L'accordo (convenzione), inoltre, pur costituendo un passo in avanti per l'individuazione di un corrispettivo per l'uso del porto da parte di queste imprese, non prendeva ancora in considerazione la nascita di veri e propri terminal (ex art. 18 Legge 84/94), rimandando di fatto all'attuale Amministrazione ogni decisione in merito.

³ E' noto che al di fuori della zona commerciale operano industrie private, nate a ridosso di una zona industriale costiera e quindi legate alla portualità in senso lato, ma per nessuna di esse era stato mai posto il divieto da norme dello Stato di superare il limite dell'autonomia funzionale. La legge 84/94 prevede infatti che tale limite sussiste solo per imprese del settore siderurgico e metallurgico e quindi rende più confuso il mantenimento di questa distinzione, rinviando alle disposizioni di Piano Regolatore, agli atti di programmazione triennale qualsiasi scelta in merito nonchè al pieno funzionamento degli Organi dell'Autorità portuale ogni decisione operativa.

4.4. Le spese relative agli organi istituzionali

L'indennità di carica corrisposta al Presidente e al Commissario è stata di 212 milioni lordi annui, pari alla retribuzione del Direttore generale, maggiorata del 20 %.

Al Commissario aggiunto è stata corrisposta un'indennità pari ad un terzo di quella corrisposta al Commissario.

Al Presidente del Collegio dei revisori dei conti è stato corrisposto, sulla base di apposito decreto del Ministro vigilante, un emolumento lordo annuo di lire 9.360.000, ai revisori di lire 7.800.000, e ai revisori supplenti di lire 4.680.000 (per un totale lordo annuo di lire 29.640.000, oltre a gettoni di presenza).

Ai componenti del Comitato Portuale ed al magistrato della Corte dei conti è stato corrisposto un gettone di presenza di lire 100.000 determinato dal comitato portuale in via provvisoria in attesa che il Ministro vigilante emani il decreto previsto nell'art. 7, comma 2 della legge n.84/94.

5. Vigilanza

L'attività di vigilanza si è dispiegata attraverso l'approvazione ministeriale prescritta dall'art 12 della legge n. 84/1994.

Ha costituito oggetto di particolare rilievo la proposta di costituzione di società ferroviaria con la FS. S.p.A. e della Società Teleporto S.r.l., quest'ultima considerata alla luce della recente disposizione dell'art. 8 bis lett. d) del D.L. n.457/1997, introdotta con la legge di conversione n.30/1998.

E' stata anche oggetto di particolare esame la costituzione della Società VECON, per la gestione del terminal containers, nonché la vendita dei beni ed attività conferiti alla stessa dopo gara a livello internazionale, in lingua inglese, atteso lo "*standing*" internazionale della società e la presenza di acquirenti anglo-cinesi. La dismissione ha avuto esito positivo.

6. Il Segretariato Generale

Quanto al Segretariato Generale - composto dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnica operativa - va sottolineato che il primo è stato nominato con deliberazione del Comitato Portuale n.5/1996, del 16 maggio 1996, con decorrenza dal 1° giugno 1996.

L'organico della Segreteria tecnico operativa è stato determinato in 61 unità, con deliberazione n.16/1996, del 30 luglio 1996, approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione. Tale organico è stato successivamente rideterminato in 69 unità, con deliberazione n.22/1997, del 18 settembre 1997, approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

7. Il costo del personale

- Anno 1994 (dipendenti° al 31.12 n.244): L. 25.329 milioni (compreso TFR);
- anno 1995 (dipendenti° al 31.12 n.243): L. 21.573 milioni (compreso TFR);
- anno 1996 (dipendenti° al 31.12 n.241): L. 23.071 milioni (compreso TFR);
- anno 1997 (dipendenti° al 31.12 n.232): L. 24.808 milioni (compreso TFR).

Per quanto riguarda i prepensionamenti, se si eccettua una unità prepensionata in conto dell'anno 1994, negli anni 1995-1997 non vi è stato alcun provvedimento. Sono stati riconosciuti esuberi al 31.12.1997 per 163 unità. Il relativo smaltimento per 117 unità avverrà nel corso dell'anno 1998.

° compreso il personale in distacco presso enti e imprese.

COSTO MEDIO UNITARIO DEL PERSONALE

(in milioni di lire)

	1993	1994	1995	1996	1997
Costo globale del personale	25.930	25.330	21.750	23.071	25.047
Consistenza del personale	357	244	243	241	233
Onere medio unitario	73	104	89	96	107

RAPPORTO COSTO DEL PERSONALE - ENTRATE-USCITE CORRENTI

(in milioni di lire)

	1993	1994	1995	1996	1997
Costo personale	24.932	23.419	19.921	21.555	23.678
Entrate correnti	77.938	83.277	72.243	62.273	56.811
Rapporto %	32%	28%	28%	35%	42%
Uscite correnti	81.952	74.810	61.140	54.950	48.647
Rapporto %	30%	31%	33%	39%	49%

7 bis. Dotazione organica e funzionigramma dell'Ente

Avuto riguardo alla complessità della fase di trasformazione e delle specifiche esigenze dello scalo, la Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità si articola in 5 direzioni generali, oltre alla segreteria e all'area professionale "Affari legali e fiscali", come segue:

Dotazione organica: 61 unità

- Segreteria direzionale: 2 unità
- Area professionale "Affari legali e fiscali" per la gestione del contenzioso con concessionari ed altri soggetti, etc.: 3 unità
- Direzione demanio, comprensiva di un'area tecnica per le istruttorie di nuove concessioni, l'esame di progetti dei concessionari, il rilascio di autorizzazioni, etc. e di un'area concessioni, per la definizione di atti concessionali, i rapporti con i concessionari, controllo degli adempimenti per il perfezionamento degli atti, etc.: 7 unità
- Direzione tecnica, distinta in un'area tecnica per la pianificazione e la progettazione di nuove opere, direzione lavori, rilievi topografici, etc. e di un'area sicurezza e igiene ambientale, per la predisposizione di norme operative di sicurezza, vigilanza sulla sicurezza, indagine e studi sull'ambiente portuale, etc.: 3 unità
- Direzione promozione, pianificazione e controllo imprese, comprendente l'area pianificazione e promozione (marketing) per la stesura dei documenti di pianificazione, indagini e ricerche di mercato, produzione di pubblicazioni specialistiche in materia portuale e trasportistica, nonché dell'area controllo e gestione relazioni con imprese per la valutazione economico-finanziaria di piani d'impresa, per le procedure di operatività di imprese portuali non concessionarie, per la vigilanza e il controllo dell'attività delle imprese portuali, etc.: 11 unità
- Direzione A.G., relazioni industriali e gestione risorse umane, comprendente l'area A.G. e personale, per il controllo giuridico dei provvedimenti amministrativi, per la gestione del trattamento economico del personale, per il contenzioso riguardante il personale etc, nonché l'area relazioni industriali, per l'acquisizione e sviluppo risorse umane, i rapporti sindacali, la pianificazione degli organici, etc, ed un pool di supporto per il supporto agli organi collegiali dell'Autorità portuale, i servizi ausiliari (autisti, telefonisti), etc: 17 unità

- Direzione amministrazione, comprendente l'area finanza credito e fornitori, per i rapporti con gli istituti di credito, il controllo di regolarità delle fatture, la tenuta del partitario dei fornitori, etc, nonché dell'area contabilità e bilancio, per la stesura del bilancio, degli inventari, la gestione patrimoniale, economato, etc. :
8 unità

PARTE III

Gli andamenti gestori

8. Attività di indirizzo e regolamentazione

Per quanto concerne l'attività "*autoritativa*" relativa alle imprese che operano in porto, pur nello stato di incertezza derivante dal continuo reiterarsi dei DD.LL. che introducevano modifiche alla legge 84/94, sono state predisposte, già all'inizio del 1996, apposite Ordinanze al fine di disciplinare localmente le molteplici problematiche correlate all'attuazione del Regolamento di cui all'art. 16 della legge 84/94, pubblicato sulla G.U. del 26.2.1996.

Il previsto parere della Commissione Consultiva Locale (ricostituita nel corso del 1996) ha reso possibile l'emanazione delle Ordinanze nn. 19, 20, 21, 22 e 23, in attuazione di quanto previsto dal Regolamento di cui all'art. 16 della legge 84/94, in materia rispettivamente di navi in autoproduzione, imprese portuali e stabilimenti industriali da autorizzare all'esercizio di attività portuali, di operatori portuali e di canoni di impresa.

- Per quanto attiene al controllo sulle tariffe delle operazioni portuali stabilite dalle stesse imprese, è stata prevista l'indicazione delle tariffe stesse, sin dalla fase istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione, nonchè l'obbligo di comunicare all'Autorità tutte le variazioni al fine di aggiornare il citato registro delle imprese. Si è altresì previsto che l'applicazione da parte delle imprese di tariffe superiori a quelle comunicate all'Autorità Portuale (e contestualmente all'Associazione fra le Case di Spedizione, Spedizionieri e Agenti Marittimi) sia motivo di sospensione o di revoca della stessa autorizzazione.

9. Servizi di interesse generale

L'Ente portuale è stato riorganizzato nei seguenti servizi di interesse generale:

- telematica;
- passeggeri;
- ferrovie e pesature;
- tecnico e servizi generali (illuminazione - reti elettriche e telefoniche - servizi idrici ed impianti di riscaldamento - servizi ambientali).;
- manutenzioni operative.

I servizi indicati dal Ministero con DM 14.11.1994 e DM 4.04.1996 non sono la totalità di quelli proposti a suo tempo dall'Autorità Portuale di Venezia; essi ricoprono però buona parte dei servizi svolti in precedenza dall'Organizzazione Portuale.

L'Autorità Portuale si è avvalsa della facoltà dell'attuazione diretta dei servizi generali prevista nell'art. 23 co. 5 della legge 84/94; non sono stati dati in concessione servizi, ad eccezione di quello delle pulizie del porto affidate con gara d'appalto.

Alla data attuale è stata costituita una società per la gestione dei servizi passeggeri, cui partecipa anche l'Autorità Portuale con il 35,5% del capitale, ricorrendo le condizioni previste dall'art. 23, della legge 84/94.

10. Manutenzione delle parti comuni

Sono state stipulate con il Ministero dei LL.PP. due distinte convenzioni.

La convenzione sottoscritta il 15.12.1995, ha avuto efficacia dal 1.01.1995 al 31.12.1997, ed ha riguardato la pulizia di specchi acquei ed aree portuali, manutenzione degli impianti elettrici e spese fornitura di energia elettrica, nonché la manutenzione ordinaria di strade, piazzali e manufatti demaniali destinati all'uso comune in ambito portuale. Essa ha comportato un finanziamento annuo di Lire 1.269.540.000.

La convenzione firmata il 23.12.1996, aggiuntiva alla precedente, e quindi con la stessa efficacia temporale, ha riguardato le manutenzioni straordinarie delle parti comuni su ambito portuale, ivi compresa la manutenzione dei fondali e ha comportato un finanziamento annuo pari a L. 5.822.471.000.

Per quanto riguarda la manutenzione straordinaria inerente alle operazioni di escavazioni dei porti, l'Autorità Portuale, oltre alla convenzione di cui al precedente punto a), ha sottoscritto anche una convenzione con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione dell'importo di L. 5.700.000.000. In tale convenzione sono previsti sia interventi da effettuarsi con mezzi e personale del Servizio Escavazioni Porti, sia escavi da dare in appalto a ditte terze. Al 31.12.1997 erano in corso di esecuzione i seguenti lavori con mezzi SEP:

- escavo canale Malamocco - Marghera per complessivi 50.000 mc;
- escavo bocca di porto di Lido per complessivi 142.000 mc.

L'Autorità Portuale ha inoltre in corso l'appalto per il noleggio di mezzi effossori per ulteriori escavi pari a circa 450.000 mc. nel canale Malamocco-Marghera al fine di portare i fondali alla quota di - 10 m slmm.

11. Attività promozionale

L'art. 6, comma 1 della legge 84/94 inserisce tra i compiti dell'Autorità Portuale quello relativo alla promozione.

Se finora tale attività si è limitata alla partecipazione ad alcune manifestazioni ed alla predisposizione di materiale illustrativo, nel prossimo futuro è nei programmi dell'Autorità includere tra i suoi obiettivi primari:

- il rafforzamento del legame tra il porto ed il mondo della produzione e del trasporto;
- la diffusione delle informazioni riguardanti i servizi offerti, sottolineando le caratteristiche differenziali dell'offerta del porto di Venezia;
- il miglioramento dell'immagine del porto, con particolare riguardo alla ricerca di un più forte legame con l'opinione pubblica.

In vista di tali obiettivi l'Autorità Portuale ha nel 1997 intensificato la collaborazione già avviata con altri enti pubblici su specifiche iniziative. La spesa annua, prevista in £.250 milioni, verrà coperta attraverso autofinanziamento.

Nel porto di Venezia è stato avviato un importante progetto di sviluppo di un sistema telematico a rete, imperniato su un nodo portuale "*centrale*", in cui vengono offerti servizi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, all'utenza e ai servizi marittimi.⁴

L'elevato numero di informazioni da intercambiare tra i vari operatori portuali ha imposto la ricerca di soluzioni che consentano l'interrelazione tra i sistemi e le reti esistenti, la flessibilità e l'adattabilità alle diverse tipologie organizzative, l'impiego di interfacce *user friendly* (anche in presenza di apparecchiature fornite da differenti costruttori), il tutto in conformità agli indirizzi dettati in materia dagli organismi comunitari.

Attualmente in ambito portuale sono operativi collegamenti telematici, attraverso varie architetture, fra i diversi soggetti istituzionali e tecnici (Capitaneria di Porto, Dogana, Piloti, Rimorchiatori, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, ecc.) e gli operatori commerciali del porto (imprese portuali, Agenti marittimi, Spedizionieri e Case di Spedizione, Provveditorie, ecc.).

⁴ Durante il 1997 sono state poste le basi per la costituzione di una società (con la partecipazione di importanti operatori finanziari ed estesa ad altre Autorità portuali adriatiche) avviata nel corso del 1998, con la denominazione di "Teleporto Adriatico".

12. Attività concessoria

Il porto di Venezia è costituito da tre distinti ambiti:

- 1) Venezia-Marittima, destinato al traffico passeggeri e solo in parte a traffico commerciale (in attesa di un suo definitivo trasferimento nella zona portuale di Marghera);
- 2) il porto “*commerciale storico*” di Marghera, interamente demaniale;
- 3) il porto “*industriale*” di Marghera, ove l’ambito demaniale è costituito esclusivamente dai canali di grande navigazione e dalle relative fasce demaniali (la cui profondità varia dai 10 ai 20 metri).

L’ambito demaniale di cui al punto 2 è stato suddiviso in 4 terminal, (indicati nell’Ordinanza n.29 del 27 febbraio 1997) :

- a) Terminal Vecon S.p.A. (già operativo dal 1989);
- b) Terminal Molo B;
- c) Terminal Molo A;
- d) Terminal Molo Sali.

Nel 1997, anche in considerazione dei nuovi compiti attribuiti all’Autorità Portuale in ordine alle manutenzioni dei canali portuali (in particolare fondali e segnalamenti), a seguito di accordi assunti con i Ministeri dei LL.PP. e dei Trasporti e della Navigazione, in sede di apposita conferenza di servizi tenutasi a Roma in data 16 luglio 1997, si è proceduto ad una verifica dei canali ancora classificabili “*di grande navigazione*”, al fine di una puntuale individuazione (alla luce di quanto previsto dal D.M. 6.04.1994 applicativo della norma di cui all’art. 6 della legge 84/94) dell’ambito demaniale costituente la circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale di Venezia.

La verifica ha comportato l’esclusione (confermata e formalizzata in occasione di una seconda conferenza di servizi fra le medesime Amministrazioni, tenutasi in data 19.12.1997), in quanto non più di interesse strettamente portuale, di canali per una lunghezza di m.34.250 precedentemente sottoposti alla giurisdizione dell’ex Provveditorato al Porto sui quali insistono 749 segnalamenti in prevalenza realizzati in struttura lignea (2.370 pali).

Per effetto di detta dismissione e della conseguente restituzione di detti canali alla giurisdizione del Magistrato alle Acque per il tramite dell’Autorità marittima, l’Autorità portuale, a decorrere dall’1.01.1998, ha un minor introito per canoni di concessione per circa L. 186.000.000 (n.79 licenze concernenti in gran parte insediamenti per cantieristica minore, per mitilicoltura e attraversamenti di servizi). Sopporta, tuttavia, un considerevole minor onere per manutenzioni, valutabile, per la sola parte afferente ai segnalamenti, nel prossimo

quinquennio (a costi 1997) in circa £.1.900 milioni (1.360 milioni nel primo biennio e 560 milioni nel triennio successivo).

Per quanto attiene all'ambito territoriale del porto, nel corso dello stesso anno è stato formalizzato il rilascio di atti di concessione ai seguenti soggetti imprenditoriali.

1) Nella zona di Venezia-Marittima (con S. Basilio e centro storico):

- alla V.T.P. S.p.A. che gestisce il traffico dei passeggeri ed i servizi ed attività collegati.

La concessione, esulando dalla normativa contenuta negli artt. 16 e 18, per la natura dell'attività svolta, è disciplinata ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav.. Il territorio assegnato è di complessivi mq 56.900 con disponibilità di banchine per m.2691. La licenza di concessione ha carattere di provvisorietà ed è stata rilasciata in attesa di stipula di atto formale pluriennale; ciò per consentire un graduale inserimento dell'attività imprenditoriale da parte del nuovo soggetto e l'individuazione, per quanto possibile definitiva, dei beni demaniali e del territorio da concedere. Il canone di concessione è stabilito in via definitiva non essendo soggetta la sua determinazione alla disciplina prevista dall'art. 18 co. 1 della legge 84/94.

2) Nel porto commerciale "*storico*" di Marghera, interamente demaniale:

- alla **T.M.B. S.r.l.**, costituita ai sensi dell'art. 20 co 5 della legge di riordino, impresa portuale ai sensi dell'art. 16 della stessa legge. La concessione, rilasciata ex lege, è disciplinata secondo i principi dettati dall'art. 18 per la parte di immediata attuazione ed ha durata annuale (1.01.1997 - 31-12-1997). L'ambito territoriale è di complessivi mq 268.700 con banchine che si sviluppano per m. 1.758.
- Alla **T.I.V. S.r.l.**, società costituita dalla Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, ai sensi dell'art. 21 della legge 84/94 ed impresa portuale ai sensi dell'art. 16 della stessa legge. La concessione rientra nella normativa dell'art. 18 ed è anch'essa disciplinata in via provvisoria (1.06.1997 - 31.12.1997). L'ambito territoriale è di complessivi mq 242.530 con banchine per m. 1.756.
- Alla **Multi Service S.r.l.**, impresa portuale ai sensi dell'art. 16.

La concessione attualmente concerne un territorio di mq 64.300 con sviluppo di banchine per m 656; tuttavia l'insediamento del terminal è destinato ad espandersi nell'adiacente Molo Sali, ove sono previsti lavori per la realizzazione di una nuova banchina nell'ambito demaniale, le cui operazioni di restituzione da parte dei Monopoli di Stato alla disponibilità dell'Autorità Portuale sono pressochè ultimate (riconsegna formalizzata il

28.01.1998). Il terminal in gestione a detta impresa, ad infrastrutturazione ultimata, sarà quindi di complessivi mq 175.500, con banchine per m 1774.

Le concessioni rilasciate ai tre soggetti terminalisti ora citati sono provvisorie, in attesa che il rapporto venga disciplinato con atto pluriennale. E' prevedibile che entro il 1998 si giunga al perfezionamento degli atti pluriennali, una volta presentati dagli interessati i piani di sviluppo e degli investimenti a supporto della durata della concessione.

Al riguardo si evidenzia che anche per tali casi lo strumento della licenza provvisoria consente di attendere l'assestamento sia territoriale che dell'attività dei nuovi soggetti imprenditoriali subentrati alla Organizzazione portuale nella gestione del porto commerciale secondo i principi informatori della legge 84/94.

Peraltro solo di recente (con nota del 21.07.1997) il Ministero dei trasporti e della navigazione ha riconosciuto la piena autonomia delle Autorità portuali in merito al rilascio, in particolare, di atti di durata pluriennale con riferimento alla norma transitoria contenuta nell'art.20 della legge 84/94. Secondo tale disposizione, in caso di mancata emanazione di norme regolamentari (nello specifico D.M. di attuazione dell'art. 18) si deve aver riguardo alla normativa vigente (Codice della navigazione). In tal modo è stata implicitamente abrogata la direttiva ministeriale emanata con lettera circolare del 24.08.1994 la quale stabiliva il rilascio alle imprese portuali di licenze annuali provvisorie previa, comunque, sottoposizione degli atti all'approvazione ministeriale.

E', quindi, possibile rilasciare una concessione pluriennale, strumento che consente al concessionario di programmare la propria attività d'impresa in un arco temporale ragionevolmente lungo, ma resta comunque l'atipicità della situazione che si crea come conseguenza della mancata emanazione del decreto ministeriale di disciplina, in particolare, dei limiti minimi dei canoni e della durata delle concessioni.

In effetti l'elemento economico quantificato in via provvisoria e quindi non determinato nè determinabile (una clausola di concessione stabilita dal Ministero obbliga il concessionario ad attenersi a quella che sarà la misura del canone secondo i criteri del regolamento da emanare) non sembra coerente con le fisiologiche esigenze di stabilità e di certezza del rapporto scaturente dall'atto pluriennale. Occorrerà, pertanto, che quanto prima il Ministero vigilante ponga mano alla invocata disciplina.

Secondo i principi da ultimo evidenziati è stato disciplinato il nuovo rapporto pluriennale (25 anni) di concessione alla Vecon S.p.A., impresa portuale che gestisce il terminale contenitori (Molo A/B) di Marghera, il cui ambito territoriale è oggi di 180.000 mq ed è destinato ad espandersi in un'area adiacente di proprietà comunale che sarà servita dalla nuova banchina Liguria di prossima costruzione.

Il canone di concessione viene determinato secondo criteri già adottati e consolidati per le concessioni di banchine ed aree nella zona industriale di Porto Marghera e per altre concessioni ex art. 36 di particolare rilevanza.

12.1 Concessioni di aree portuali per altri usi

Vi sono aree e immobili nell'ambito portuale demaniale (moli A, B, Sali) individuate quali zone di servizi (viabilità, officine, uffici, etc) oggetto di concessione per operatori portuali, agenzie marittime e spedizionieri. Alcuni sono riservati quali sedi delle Amministrazioni Pubbliche (Dogana, Finanza, Pubblica Sicurezza, Capitanerie di Porto, ecc.) ai sensi del primo comma dell'art. 18 della Legge 84/94. Limitrofe all'ambito portuale (circuito doganale) vi sono altre aree destinate (in concessione) comunque ad attività collegate a quella portuale (autotrasporto, deposito) o di servizio (officine meccaniche, servizi portuali).

12.2 Concessioni demaniali marittime per usi turistico-ricreativi

Alcune concessioni (di esiguo numero e di modesta entità) sono assegnate a società remiere e a circoli velici, con durata annuale e con canone provvisorio a "tariffa".

12.3 Concessioni demaniali marittime per altri usi

- ♦ Concessioni di specchi acquei sia in centro storico (specie bacino di S. Marco), sia in altri canali portuali per lo stazionamento o l'operatività di natanti per il trasporto di persone, di merci, per servizi portuali;
- ♦ concessioni di locali ad uso ufficio o a magazzino/provveditorie marittime e a punti di ristoro.

In generale i canoni vengono comunque determinati (per le concessioni di particolare rilevanza) secondo i criteri innanzi accennati oppure applicando le voci di tariffa delle "tabelle canoni demaniali" (concessioni di non rilevante entità).

Non esiste contenzioso relativo all'applicazione dei canoni di concessione per le diverse categorie.

13. Autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali (art.16)

13.1 Programmazione autorizzatoria

La programmazione del numero massimo delle autorizzazioni, previamente determinate dall'ente in relazione alle ritenute esigenze di funzionalità del porto e del traffico ai sensi dell'art. 16/7, è contenuta in apposita Ordinanza (n.24 del 7.11.1996) relativa all'anno 1997. Secondo l'ordinanza tale numero è fissato come segue:

- A) 7 imprese di sbarco/imbarco, deposito e movimentazione, per conto terzi, concessionarie;
- B) tutte le imprese di sbarco/imbarco, deposito e movimentazione, per conto proprio, concessionarie;
- C) 3 imprese di sbarco/imbarco e movimentazione, per conto terzi, non concessionarie;
- D) tutte le imprese di sbarco/imbarco e movimentazione, per conto proprio per l'intera nave, non concessionarie;
- E) 2 imprese di deposito e movimentazione, per conto terzi, concessionarie;
- F) 2 imprese di trasbordo e/o allibo, per conto proprio e di terzi, con impianti fissi o mobili.

13.2 Attività autorizzatoria

L'attività autorizzatoria ha riguardato:

- a) 12 imprese portuali per conto terzi o per conto proprio;
- b) 6 stabilimenti industriali già in autonomia funzionale;
- c) 18 operatori portuali, i quali forniscono servizi di movimentazione merce ad imprese e stabilimenti di cui sopra;
- d) 1 compagnia portuale trasformata nei modi previsti dall'art. 21 legge 84/94.

14. Interventi in materia di lavoro portuale: in particolare, il fattore lavoro

Pur non essendo un tema direttamente collegato all'assetto normativo disposto dalla Legge 84/94, va ricordato come lo stato di sicurezza dei dipendenti è stato a lungo un fattore di resistenza nei confronti della legge di riforma. Dal luglio 1996 è stato possibile avviare la ristrutturazione richiesta dalla legge 84 secondo i criteri che la stessa forniva rovesciando la prospettiva fino ad allora invalsa: e, invero, organizzando prima la struttura della Segreteria tecnico-operativa, poi quella dei servizi ed infine quella dell'Organizzazione Portuale si è reso possibile determinare con precisione il numero degli esuberi. Questi ultimi, come noto, tecnicamente ammontano alla differenza fra l'organico del Provveditorato al Porto e quello, almeno progettato, della Segreteria tecnico-operativa e dei servizi di interesse generale che l'Autorità Portuale è autorizzata a fornire a titolo oneroso mediante società operative. Tale differenza è valutabile in sede centrale in 110 unità, mentre gli esuberi sono maggiormente concentrati nell'area operativa dell'ex Provveditorato.

La realizzazione della Segreteria Tecnico-Operativa dell'Autorità Portuale di Venezia è stata prefigurata sulla base dell'utilizzo dei moderni criteri di organizzazione del lavoro, poichè con meno di 70 persone l'Autorità provvede ad adempiere alle funzioni assegnate dalla legge di riordino⁵.

14.1 Interventi per la fornitura di lavoro portuale temporaneo (art.17).

14.1.1 Circa l'eventuale costituzione del consorzio volontario fra le imprese portuali, va segnalato che:

- a) l'Ente ha già avviato incontri fra le imprese che hanno richiesto l'autorizzazione alle attività di cui agli artt. 16, 18 e 21, onde promuovere l'adesione e quindi pervenire quanto prima alla eventuale costituzione del consorzio volontario;
- b) non si sono pertanto emanate autorizzazioni in deroga alla legge 1369/60, attesa la puntuale previsione di cui al comma 2 dello stesso art. 17.

14.1.2 Circa l'eventuale costituzione dell'Agenzia per l'erogazione di mere prestazioni di mano d'opera (art.17, 1/b) nel caso non venga costituito il consorzio volontario, si attende (art. 17, comma 2) la tempestiva

⁵ Ad esclusione delle nuove competenze derivate dalla conversione in legge del D.L. 535 del 21.10.96, n. 647 del 23.12.1996.

emanazione delle apposite norme di competenza ministeriale per l'istituzione ed il funzionamento dell'Agenzia.

14.2 Trasformazione delle sopresse Compagnie e gruppi portuali (art. 21).

In data 14.02.1995 la Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia ha deliberato di trasformarsi in:

- 14.2.1 una società a responsabilità limitata (Terminal Intermodale Venezia Srl) per l'esercizio delle operazioni portuali di terminalista e, per quanto attiene al personale, è stata deliberata l'utilizzazione di 35 unità in mobilità dalla successiva....
- 14.2.2.cooperativa a responsabilità limitata (Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Società Cooperativa a r.l.) per la fornitura di servizi o di mere prestazioni di lavoro. Nella cooperativa in questione, ai sensi dell'art. 21 comma 3 legge 84/94, sono transitati assieme ai 266 lavoratori portuali-soci anche i 59 addetti della ex Compagnia ed i 102 dipendenti delle società controllate (per un totale di n.427 unità, ora diminuite, anche a seguito degli intervenuti prepensionamenti, a n.314);
- 14.2.3 una cooperativa a responsabilità limitata (Società Cooperativa Portuali San Marco Venezia a r.l.), per la gestione dei beni già appartenuti alla ex CLP. Di tale cooperativa non è stato definito l'organico.

14.3 Incentivi dell'ente all'impiego di unità in mobilità (art. 23/6)

- 14.3.1 L'impiego di personale dell'ente da parte delle imprese è stato incentivato con l'Ordinanza Commissariale del 07/12/1995, che in via sperimentale e fatto salvo quanto conseguirà all'emanazione delle norme attuative contemplate dalla legge 84/94, prevede in caso di mobilità, il riconoscimento di una riduzione degli oneri concessori.
- 14.3.2 Al 31 dicembre 1997, nelle more dell'attuazione del D.L. 457/97, i dipendenti dell'ente assegnati in mobilità ad altre imprese ammontavano a poco meno di cento unità.

15. Attuazione della “privatizzazione”

L'attuale Amministrazione ha individuato come segue alcuni passaggi chiave per dismettere definitivamente le operazioni portuali a norma dell'articolo 20 della legge di riforma.

Tali passaggi sono:

- a) la determinazione dei valori dei beni e degli impianti cedibili;
- b) la determinazione geografica dei terminal ex art. 18, funzionale alla cessione di beni ed infrastrutture, ai sensi di quanto disposto dall'art. 20 e contestuale alla concessione di terminal ai sensi degli artt. 16 e 18;
- c) la determinazione del valore delle quote da cedere per il caso in cui debbano essere cedute partecipazioni in società che effettuano operazioni portuali, secondo il disposto dell'art. 20 della legge 84/94 e per non incorrere nel divieto previsto dal disposto dell'art. 6 legge 84/94;
- d) la determinazione della procedura per l'individuazione delle offerte di cui al punto precedente;

La determinazione dei valori economici di cessione di beni, infrastrutture e degli altri valori a questi collegati (quest'ultima tuttora in corso) è un elemento indispensabile per dare compiuta ottemperanza al dettato dell'art. 20 della legge 84/94, considerando che solo grazie alle stime svolte e conclusesi nel 1996, si è potuto conoscere il valore dei beni da dismettere.

Resta da osservare al proposito che al momento della cessione degli impianti e della determinazione dei valori di concessione demaniale ex art.18, occorre ricomprendere il valore positivo costituito dall'esistenza di una sorta di avviamento d'impresa .

Nello scalo veneziano vi è un'ulteriore variabile grazie alla quale possono mutare i valori reali e potenziali degli impianti da cedere nonché quelli scaturenti dalla costruzione del valore del canone demaniale per le imprese terminaliste ex art.18: tale determinante è costituita dall'escavo dei canali portuali. Questa importantissima opera di manutenzione - non effettuata a Venezia da circa 15 anni - ha causato una pesante perdita di efficienza dello scalo veneziano, condizionando la redditività di beni e infrastrutture. Se i lavori di manutenzione possono essere avviati secondo una seria programmazione, il valore potenziale e reale dei beni e delle infrastrutture da cedere è destinato a salire, con evidente vantaggio sia per le dismissioni sia per la produttività delle aziende portuali veneziane.

Utili elementi di conoscenza in tema di privatizzazione sono contenuti anche nel successivo paragrafo 18, cui si fa rinvio in ordine alla posta patrimoniale relativa alle partecipazioni dell'Ente.⁶

⁶ **La rilevanza della portualità veneziana**

La "funzione portuale" ha subito, nell'ultimo periodo, una grande trasformazione che ha riguardato tutti i porti dei paesi industrializzati, ma in misura più accentuata le realtà in cui, accanto alla tradizionale attività commerciale, era presente una sezione industriale e petrolifera. Il caso veneziano appartiene proprio a questa categoria e presenta un grande rilievo per la sua emblematicità.

Il superamento, avvenuto nel corso del 1996, del traffico industriale da parte di quello commerciale, è un elemento sintomatico che segna una tendenza irreversibile, come si evince dai seguenti elementi:

- il traffico complessivo si è stabilizzato da alcuni anni sui 24 milioni di tonnellate, in cui il petrolio rappresenta circa il 50% mentre il resto è ripartito quasi equamente tra i traffici commerciale ed industriale;
- il flusso dei passeggeri, che costituisce una positiva realtà nel complesso delle attività dello scalo, ha raggiunto nel '96 le 530 unità e ha puntato ad un deciso aumento per il 1997;
- la modifica normativa introdotta dalla recente riforma portuale, che conduce alla "liberazione" progressiva anche delle funzioni commerciali, prima esercitate in esclusiva nell'ambito di spazi definiti dalle compagnie lavoratori portuali e dagli enti portuali (Provveditorato al Porto nel caso di Venezia), altera la situazione preesistente di monopolio e rende più dinamica, viva e complessa l'attività portuale e quella connessa con la stessa;
- la grande modificazione delle tecnologie di trasporto e delle modalità di confezione delle merci (container, navi, rotte, ecc.) richiede spazi ed organizzazione logistica diversi dal passato. Il porto, conseguentemente, crea un rilevante indotto sul territorio e le attività con si concentrano più soltanto nei ristretti ambiti del recinto doganale, ma si situano "ovunque" ove ciò sia funzionalmente possibile ed economicamente conveniente;
- la diffusione spaziale si associa alla proliferazione delle imprese: si passa tendenzialmente - seppur con qualche limitazione - da un'attività concentrata prevalentemente in poche unità operative che utilizzano la "riserva" e sono protette da un regime monopolistico burocratico che sfrutta una rendita, ad una libertà di accesso e di potenziale concorrenza tra "uguali". Ciò fa nascere una complessa gemmazione di servizi verticalizzati ed a cascata che, tuttavia, in termini di lavoro, offrono occupazione ad un numero molto minore di addetti rispetto alle situazioni riscontrate nel passato;
- le operazioni fisiche di manipolazione delle merci perdono il loro rilievo: si riduce sempre di più la loro importanza, mentre assume un ruolo crescente chi è in grado di decidere lo spostamento dei flussi, chi governa le fasi decisionali del ciclo delle merci e della loro distribuzione nello spazio e sul territorio;
- la tradizionale localizzazione del porto all'interno del contesto urbano, che aveva causato non pochi problemi per i flussi di traffico per la sostanziale separatezza e la scarsa integrazione con il resto del territorio, si trasforma. Ciò comporta non più un radicamento fisico di prossimità e vicinanza, ma un legame funzionale e strategico.

Molte attività "portuali" diventano non più legate all'insediamento e alle banchine ed il legame con la città, che nel frattempo ha assunto anch'esso diverse dimensioni spaziali, si è fatto più sporadico. Avviene un progressivo passaggio dal recinto al territorio più vasto, dalla città al "contesto urbano diffuso", dalla vicinanza fisica ad un potenziale collegamento in rete.

Inoltre, quali che siano le considerazioni da effettuare per selezionare l'insieme delle attività portuali, resta fondamentale che le stesse risultano essenziali e di peso rilevante sia in termini di valore assoluto (17.400 occupati, 464 miliardi di valore dei servizi portuali ed altri 680 miliardi di valore della produzione cantieristica, etc.), sia in riferimento ad altre funzioni ed attività caratteristiche dell'economia della città (turismo, pubblica amministrazione, ecc.), che del complesso delle attività e degli occupati presenti nel Comune di Venezia.

E' evidente, poi, che l'utilità di una attività come quella portuale va valutata non solo in termini economici, ma anche in base al rendimento sociale, che è certamente elevato in una città nella quale la funzione turistica è tanto importante, al punto da assumere connotati quasi tendenzialmente esclusivi. L'attività portuale ha cicli stagionali ed annuali largamente diversi e non correlati a quelli propri del turismo (a meno, forse, del settore crocieristico), ma essa contribuisce alla vitale diversificazione in una economia che rischia di assumere sempre di più caratteristiche monoculturali.

16. I traffici: movimento merci nel porto di Venezia

Il dato più importante, dal punto di vista qualitativo, è il positivo andamento della portualità commerciale veneziana negli anni più recenti. L'aumento dell'incidenza del segmento commerciale rispetto alle due qualificazioni che più hanno connotato nei decenni scorsi lo sviluppo dello scalo veneziano, vale a dire quella industriale e petrolifera, si è andato consolidando nel tempo.

In generale, il traffico portuale ha registrato un movimento complessivo di merci pari a circa 24,05 milioni di tonnellate nel 1996, e a 24,10 milioni nel 1997 segnando un decremento del 3,2% rispetto al 1995.

La tabella seguente mostra l'andamento del movimento complessivo merci porto di Venezia (1992-1997), in milioni di tonnellate (Autorità Portuale ed Ente Zona Industriale di Porto Marghera). Come si può rilevare, la funzione commerciale assorbe oggi il 30% circa del traffico portuale complessivo, il doppio rispetto al 1986, superando per la prima volta il traffico industriale. Quest'ultimo, insieme al petrolifero, rappresenta ancora circa il 70% del traffico complessivo.

FONTE: Autorità portuale

ANNO	COMMERCIALE V.A.	INDUSTRIALE V.A.	PETROLIO V.A.	TOTALE
1992	4,75	8,5	11,25	24,5
1993	5,87	7,04	10,48	23,4
1994	6,14	6,77	9,94	22,86
1995	7,03	7,42	10,38	24,85
1996	7,15	6,44	10,45	24,05
1997	8,19	5,31	10,60	24,10

Per quanto riguarda il porto commerciale, la tabella che segue mostra l'andamento del movimento totale merci per modalità di confezionamento.

FONTE: Autorità portuale

	1992	%	1993	%	1994	%	1995	%	1996	%	1997	%
RINFUSE												
LIQUIDE	32	0,7	34	0,7	26	0,5	15	0,2	21	0,3	11	0,1
RINFUSE												
SOLIDE	2.563	54,0	2.316	46,1	2.750	52,2	4.311	61,3	4.091	57,2	4.369	53,3
COLLI	2.155	45,3	2.667	53,2	2.490	47,3	2.708	38,5	3.037	42,5	3.815	46,6
TOTALE	4.750	100,0	5.019	100,0	5.266	100,0	7.036	100,0	7.150	100,0	8.195	100,0

Nel periodo 1992-1997 il traffico commerciale è aumentato di circa il 50%⁷. L'incidenza delle rinfuse solide è aumentata passando dal 54% al 57,2%. Nel periodo considerato le rinfuse solide sono aumentate quasi del 60%, principalmente per l'andamento del comparto siderurgico. Le merci in colli sono aumentate del 41%; l'incidenza di questo comparto si è ridotta di quasi tre punti percentuali, per effetto del maggior aumento delle rinfuse.

⁷ N.B.: si tenga presente che nella tabella il dato relativo agli anni 95-97 include anche il traffico commerciale in zona industriale; se si considera invece il solo totale commerciale ex P.P.V. l'incremento nello stesso periodo è pari al 20% circa.

PARTE IV

La contabilità dell'autorità

17. Cenni introduttivi

In attesa dell'approvazione del Regolamento contabile previsto per le Autorità Portuali, di cui al comma 3 dell'art. 6 della legge 84/94, l'Ente veneziano ha fatto riferimento nel periodo in esame alla legge 5 agosto 1978, n.468 ed al decreto interministeriale 16.6.80, nonché all'art. 6 della legge 13 febbraio 1987, n.26.

Il nuovo Regolamento è stato deliberato dal Comitato Portuale nella seduta del 15 gennaio 1998 - delibera n.2 - e trasmesso in data 30 gennaio 1998 all'approvazione dei Ministeri vigilanti, che ancora non si sono pronunciati.

L'attuale Tesoriere/cassiere è il locale Banco Ambrosiano Veneto, il cui affidamento è avvenuto in base alla delibera del Consiglio di Amministrazione n.104 del 15.12.1988. E' in programma una nuova gara per l'affidamento del servizio.

18. I Bilanci Previsionali 1993 - 1997

L'Autorità Portuale di Venezia, nel periodo 1993-1997 esaminato nella presente relazione, ha regolarmente elaborato, deliberato ed ottenuto l'approvazione dei singoli bilanci di previsione e conti consuntivi, come da tabella n. 1.

Si rassegnano di seguito i saldi del bilancio preventivo del periodo considerato.

Bilancio previsione 1993

Entrate	L.	153.055.000.000
Uscite	L.	153.831.000.000
Disavanzo di Competenza	L.	-776.000.000

Bilancio previsione 1994

Entrate	L.	163.734.000.000
Uscite	L.	159.072.000.000
Avanzo di Competenza	L.	4.662.000.000

Bilancio previsione 1995

Entrate	L.	123.747.000.000
Uscite	L.	106.737.000.000
Avanzo di Competenza	L.	17.010.000.000

Bilancio previsione 1996

Entrate	L.	79.043.000.000
Uscite	L.	79.043.000.000
Avanzo di Competenza	L.	0

Bilancio previsione 1997

Entrate	L.	114.222.000.000
Uscite	L.	112.010.000.000
Avanzo di Competenza	L.	2.212.000.000

Bilancio previsione 1998

Entrate	L.	81.341.000.000
---------	----	----------------

Uscite	L.	81.341.000.000
--------	----	----------------

Avanzo di Competenza	L.	0
----------------------	----	---

Delibera del Comitato Portuale del 27 ottobre 1997

Approvazione Ministeriale avvenuta per decorrenza dei termini di cui all'art.
12 della legge 84/94

Tabella n. 1

	DELIBERA ASSEMBLEA	APPROVAZIONE MINISTERO
PREVENTIVO 1993 CONSUNTIVO 1993	Del. 31 del 20.10.1992 Del. 25 del 27.4.1994 (*)	Telex 5190360 del 21.1.1993 Telex 5190705 del 23.3.1995
PREVENTIVO 1994 CONSUNTIVO 1994	Del. 32 del 19.10.1993 Del. Comm. 46 del 19.4.1995	Telex 5190026 del 17.1.1994 Telex 5191610 del 19.7.1995
PREVENTIVO 1995 CONSUNTIVO 1995	Del. Comm. 16 del 28.10.1994 Del. Comitato Port. 3 del 17.4.1996	Telex 5190704 del 23.3.1995 Esecutiva ex art. 12 c. 4 L. 84/94
PREVENTIVO 1996 CONSUNTIVO 1996	Del. Comm. 80 dell'11.12.1995 Del. Comitato Port. 6 del 24.4.1997	Esecutiva ex art. 12 c. 4 L. 84/94 Telex 5190796 del 20.5.1997
PREVENTIVO 1997 CONSUNTIVO 1997	Del. Comitato Port. 27 del 30.10.1997 Del. Comitato Port. 10 del 23.4.1998	Telex 613119 del 13.2.1998 Telex 5190767 del 20.5.1998

(*) Con telex 5190752 del 9.6.1994, il Ministero dei trasporti sospende i termini di approvazione con l'invito al riesame del consuntivo da parte del P.P.V..

Con delibera n. 2 del 31.8.1994 il P.P.V. approva il consuntivo riesaminato e modificato con particolare riferimento alla valutazione dei residui passivi.

19. I rendiconti finanziari

L'unità tabella n.2, ove comparata con i dati espressi nel precedente paragrafo, evidenzia i notevoli scostamenti della gestione rispetto alla previsione, sia per l'entrata che per la spesa, compresa, per quest'ultima, la rilevante eccedenza di impegni.

Quanto all'equilibrio del rendiconto in ciascun anno, va rilevato il disavanzo finanziario del primo e dell'ultimo anno del periodo in esame, sebbene pareggiato con l'avanzo finanziario dell'anno precedente.

La struttura dei singoli conti rende manifesta per le entrate l'incidenza rilevante (vicina alla metà) di quelle relative alle prestazioni e servizi, nei primi anni costituite prevalentemente dalle entrate connesse all'attività imprenditoriale, e, nell'ultimo, dai proventi patrimoniali (in particolare canoni demaniali), quale conseguenza della graduale attuazione della legge di riforma in tema di privatizzazione dell'attività commerciale.

Vanno segnalati i saldi di parte corrente, positivi in tutti gli anni, tranne che nel 1993.

Sul versante delle spese, quelle correnti - comprensive delle spese per il personale e di quelle per l'attività produttiva - hanno assorbito la più rilevante parte (circa il 50%), mentre le spese in conto capitale solo nel 1997 si sono attestate su una consistente percentuale (£. 48,6 miliardi, di cui quasi 21 miliardi riguardano infrastrutture immobiliari).

Da ricollegare direttamente alla legge di riforma sono poi le risultanze concernenti l'estinzione di mutui, a decorrere dal 1995, in virtù della disposizione dell'art. 28 di tale legge, per la quale lo Stato si sostituisce agli enti portuali nella copertura delle rate di mutuo in essere al 31 dicembre 1993.

La disposizione stessa rileva altresì sotto diverso profilo in quanto accolla al "*fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali*", l'onere relativo al pagamento del trattamento di fine rapporto esistente e maturato dai dipendenti portuali al 31 dicembre 1993.

Nonostante il trend decrescente, va sottolineata anche l'incidenza delle partite di giro specialmente rilevanti nei primi anni del periodo in esame.

Quanto al grado di realizzazione concreta dell'attività di gestione, va sottolineata, in ordine all'entrata, la complessiva percentuale delle riscossioni di competenza, così risultata: 88,2% (1993), 86% (1994), 68,7% (1995), 72% (1996) e 45,57% (1997).

Hanno peraltro concorso alla risultanza di quest'ultimo anno, invero esigua, anche le entrate per trasferimenti ordinari dello Stato (riscossi solo per il 50%). e

in conto capitale (7,6 miliardi passati a residui) nonché le entrate derivanti dalla convenzione con il Ministero dei lavori pubblici per la gestione delle parti comuni, rimosse solo per il 51 %.

Sul versante della spesa le risultanze di cassa - riferite alla competenza - evidenziano le percentuali di pagamenti sugli impegni di ciascun anno come segue: 84 % (1993); 81,8 % (1994); 73,5 % (1995); 74,3 % (1996) e 52,7 % (1997).

La esposta bassa percentuale di pagamenti del 1997 è da rapportare essenzialmente agli esigui pagamenti in conto capitale (4,7 miliardi su 21 miliardi circa) e per acquisti di beni e servizi.

Complessivamente va rilevato che l'attività di cassa dell'ente è da riferire anche a fonti esogene, connesse alle riscossioni di entrate provenienti dallo Stato, che spesso non hanno luogo, trasformandosi in residui.

Il tasso di autonomia finanziaria dell'Ente⁸ è così risultato nel corso del periodo in esame: 84 % (1993); 87,75 % (1994); 73,10 (1995); 71,8 % (1996) e 59 % (1997).

Una significativa componente di detta autonomia finanziaria è costituita dai proventi patrimoniali (e in particolare dai canoni demaniali): il grado di realizzo di tali entrate appare accettabile, essendosi così risultato: 88,6 % (1993), 89,6 % (1994); 80,7 % (1995); 84 % (1996) e 98 % (1997).

⁸ Tra le entrate complessive non sono state considerate quelle per partite di giro.

Tabella n. 2

RENDICONTO FINANZIARIO

(in miliardi di lire)

	1993	1994	1995	1996	1997
	Accertamenti o impegni	Accertamenti o impegni	Accertamenti o impegni	Accertamenti o impegni	Accertamenti o impegni
<u>ENTRATE</u>					
- Correnti	78,0	83,3	71,2	67,3	56,8
- In conto capitale	16,3	35,5	13,8	2,2	28,6
- Per partite di giro	62,6	56,6	33,7	9,2	13,3
TOTALE ENTRATE	156,9	175,4	118,7	78,7	98,7
Disavanzo finanziario	6,3	=	=	=	15,3
TOTALE A PAREGGIO	163,2	175,4	118,7	78,7	114,0
<u>SPESE</u>					
- Correnti	82,0	74,8	61,1	54,9	48,6
- In conto capitale	18,6	39,6	6,4	9,9	52,1
- Per partite di giro	62,6	56,6	33,7	9,2	13,3
TOTALE SPESE	163,2	171,0	101,2	74,1	114,0
Avanzo finanziario	=	4,4	17,5	4,6	=
TOTALE A PAREGGIO	163,2	175,4	118,7	78,7	114,0

Regolamento di contabilità approvato con delibera n. 150 del gennaio 1998. Non ancora intervenuta l'approvazione del Ministero.

20. La situazione amministrativa

Dalla unita tabella n.3 emerge una concreta consistenza di cassa esclusivamente nell'ultimo triennio del periodo in esame, dopo un biennio nel quale il pareggio tra le riscossioni e i pagamenti aveva sostanzialmente azzerato la cassa.

Il miglioramento iniziato con il 1995 resta collegato esclusivamente alla prevalenza delle riscossioni sui pagamenti, andamento questo reiteratosi nel 1996, ma non anche nel 1997, nel quale tuttavia l'attiva consistenza finale di cassa ha potuto trarre origine non già dalla prevalenza delle riscossioni sui pagamenti ma esclusivamente dall'iniziale consistenza di cassa di oltre 20 miliardi, idonea a fronteggiare l'eccedenza dei pagamenti sulle riscossioni.

Circa la struttura di queste ultime, in ciascun anno prevalgono significativamente le riscossioni in conto competenza su quelle in conto residui, sebbene il rapporto percentuale progressivamente assuma un trend riduttivo fino al 1996 (solo del 64% è la prevalenza), mentre si configura migliorativo nel 1997 (81%).

Quanto ai pagamenti, quelli in conto residui costituiscono in tutto il periodo in esame una minima percentuale rispetto a quelli in conto competenze, ciò che assume significativa rilevanza in termini di tempestiva realizzazione della spesa.

Tale considerazione trova conferma in sede di analisi della gestione dei residui, sia attivi che passivi, in prevalenza di competenza.

Anche in tema di residui, il primo biennio è connotato da una prevalenza di quelli passivi sugli attivi, risultanza questa che si rovescia nel triennio successivo.

Le esposte risultanze sui due versanti delle riscossioni-pagamenti e dei residui attivi-passivi rendono ragione del disavanzo di amministrazione del 1993/94 e, per converso, dell'avanzo negli altri anni successivi, giunto a oltre L. 29 miliardi nel 1996 e ridottosi a L.15,3 miliardi.

SITUAZIONE AMMINISTRATIVA

Tabella n. 3

		(in miliardi di lire)									
		1993		1994		1995		1996		1997	
CONSISTENZA DI CASSA AD INIZIO ESERCIZIO											
Riscossioni											
- in conto competenza	140,1	=		=		=		=		=	
- in conto residui	17,2	157,3		151,0		81,7		56,7		52,1	
				15,1		18,7		31,6		12,3	
				166,1				88,3		64,4	
Pagamenti											
- in conto competenza	135,7			139,1		74,2		55,0		60,1	
- in conto residui	21,6	157,3		27,0		23,4		15,7		15,6	
				166,1		97,6		70,7		75,7	
CONSISTENZA DI CASSA A FINE ESERCIZIO											
RESIDUI ATTIVI		=		=		2,8		20,4		9,1	
- degli esercizi precedenti	8,8			10,1		7,8		12,6		22,4	
- dell'esercizio	16,7	25,5		24,4		37,0		22,0		46,7	
				34,5		44,8		34,6		69,1	
RESIDUI PASSIVI											
- degli esercizi precedenti	9,9			8,0		7,1		6,8		8,9	
- dell'esercizio	27,5	37,4		32,0		27,0		19,1		54,0	
				40,0		34,1		25,9		62,9	
Avanzo (+) o disavanzo (-) d'amministrazione		-11,9		-5,5				+29,1		+15,3	
						+13,5					

21. La contabilità economica

L'aspetto più rilevante di detta contabilità è il conseguito utile d'esercizio a decorrere dal 1994 con 7,1 miliardi lievitati a circa 17,7 miliardi nel 1997, come risulta dalla unita tabella.

Dalla medesima emergono altresì la prevalente consistenza delle poste di parte corrente, nonché i saldi positivi in ogni anno, tranne che nel 1993, nel quale essi hanno influito sulla perdita d'esercizio.

I saldi delle poste extra finanziarie sono risultati (salvo nel 1997) sempre di segno negativo, e tuttavia sono stati fronteggiati adeguatamente, tranne che nel 1993, dai saldi positivi di parte corrente, determinando i cennati utili di esercizio.

Come già accennato, all'utile di esercizio 1997 hanno contribuito entrambe le tipologie di saldi.

Va rilevato poi l'improprio abituale inserimento, tra le poste extrafinanziarie, dei contributi in conto capitale (peraltro privo di conseguenze concrete, per la presenza di detta posta sia tra i ricavi che tra i costi) e, quanto all'analisi delle singole poste extrafinanziarie, si fa rinvio alle relazioni amministrative annesse ai singoli consuntivi.

Tra le variazioni patrimoniali attive vanno sottolineate quelle attinenti alle plusvalenze realizzate nel 1997 in connessione con la cessione, in particolare, di impianti di sollevamento e di mezzi semoventi per oltre 8 miliardi nel quadro della dismissione dei beni imposta dalla legge di riforma.

CONTO ECONOMICO

Tabella n. 4

RICAVI	1993	1994	1995	1996	1997	COSTI		1993	1994	1995	1996	1997
(in miliardi di lire)												
PARTE PRIMA						PARTE PRIMA						
Entrate correnti	78,0	83,3	71,3	67,3	56,8	Spese correnti		82,0	74,8	61,1	54,9	48,6
PARTE SECONDA												
ENTRATE E SPESE CHE NON DANNO LUOGO A MOVIMENTI FINANZIARI												
Risconti passivi iniziali	0,8	1,0	0,9	0,7	0,9	Risconti attivi iniziali		0,02	0,03	0,03	0,03	0,01
Rimanenze finali	1,8	1,5	1,4	1,5	1,5	Rimanenze iniziali		1,8	1,8	1,5	1,4	1,5
Produzioni interne	2,0	=	=	=	=	Ammortamenti e dep. ti		4,0	4,0	3,9	4,0	3,8
Variazioni patr. straord.	0,2	6,9	13,0	6,7	13,4	Svalutazioni		0,04	0,05	0,05	0,05	0,06
Variazioni residui	0,6	0,7	1,1	2,5	3,4	Accantonamenti		2,7	2,2	2,2	2,3	=
Risconti attivi finali	0,03	0,03	0,03	0,01	0,3	T.F.R.		2,0	1,9	1,6	1,5	1,4
Contributi in c/ capitale	6,0	5,2	11,6	11,7	15,5	Variazioni patr. straord.		4,0	0,02	0,1	1,6	0,7
						Variazioni residui (Magg. pass.)		3,4	0,8	0,4	1,8	1,8
						Risconti passivi finali		0,9	0,9	0,7	0,9	0,5
						Contributi c/ capitale		6,0	5,2	11,6	11,7	15,5
TOTALE PARTE SECONDA	11,43	98,6	28,03	23,0	35,0	TOTALE PARTE SECONDA		25,6	16,7	22,08	25,4	25,4
TOTALE GENERALE	89,43	98,6	99,33	90,3	91,8	TOTALE GENERALE		107,6	91,5	83,28	80,3	74,1
PERDITA D'ESERCIZIO	17,6	=	=	=	=	UTILE D'ESERCIZIO		=	7,1	16,1	10,0	17,7
TOTALE A PAREGGIO	107,03	98,6	99,33	90,3	91,8	TOTALE A PAREGGIO		107,6	98,6	99,38	90,3	91,8

22. La contabilità patrimoniale

Come emerge dalla unita tabella n.5, i saldi delle poste attive e passive sono risultati di segno positivo solo nell'ultimo triennio, mentre il totale delle attività ha superato quello delle passività nel biennio 1993-1994.

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

SITUAZIONE PATRIMONIALE

Tabella n. 5

(in miliardi di lire)

ATTIVITA'	1993	1994	1995	1996	1997	PASSIVITA'	1993	1994	1995	1996	1997
Disponibilità liquide	=	=	2,8	12,5	1,2	Debiti di Tesoreria	14,2	8,6	=	=	=
Residui attivi	25,5	34,5	32,6	34,6	69,0	Residui passivi	23,3	30,3	19,5	20,5	55,5
Riconciliazione finanziaria/civilistica	3,6	1,8	1,6	1,0	16,6	Riconciliazione finanziaria/civilistica	3,2	1,4	1,2	2,9	1,7
Crediti bancari e finanziari					7,9	Debiti bancari e finanziari	32,6	31,4	18,4	12,0	10,0
Rimanenze d'esercizio	1,8	1,5	1,4	1,5	1,8	Rimanenze d'esercizio	1,0	1,0	0,7	0,9	0,5
Investimenti mobiliari	3,6	3,6	3,6	3,6	14,2	Fondi di accantonamento:					
Immobili	26,0	27,0	28,7	32,9	33,9	- Fondo liquid. indennità anz. al pers.	18,9	13,6	14,8	=	15,6
Immobilizzazioni tecniche	39,5	45,2	46,2	49,4	30,8	- Fondi diversi	0,6	1,7	3,4	4,0	5,6
Beni immateriali	0,04	0,04	0,04	0,07	0,4	Fondi di ammortamento:					
Altri costi pluriennali	15,3	11,5	9,9	9,7	5,6	- Immobili	11,6	12,1	12,8	13,4	14,5
TOTALE ATTIVITA'	115,4	125,6	126,9	153,2	181,4	- Immobilizzazioni tecniche	29,7	29,9	30,7	30,3	6,3
Deficit Patrimoniale:						- Diversi	7,5	6,0	6,5	8,1	11,1
- Dis. Economico es. precedenti	13,0	21,5	0,6	=	=	TOTALE PASSIVITA'	142,4	136,0	107,9	110,3	120,8
- Dis. Economico d'esercizio	17,6	=	=	=	=	Patrimonio netto:					
						- Dotazione patrimoniale	3,5	3,5	3,5	10,0	42,9
						- Riserve obbligatorie	0,06	0,06	=	=	=
						- Riserve diverse	=	=	=	=	=
						- Fondo art. 55 L. 597/73	=	=	=	11,6	=
						- Fondo rival. art. 27 L. 413/91	0,4	=	=	2,3	=
						- Avanzo Economico eserc. prec. ti	=	=	=	=	=
						- Avanzo Economico d'esercizio	=	7,1	7,1	10,0	17,7
TOTALE A PAREGGIO	146,0	147,1	127,5	153,2	181,4	TOTALE A PAREGGIO	146,0	146,7	127,5	153,2	181,4
Conti d'ordine	100,9	101,2	113,0	96,1	68,3	Conti d'ordine	100,9	101,2	113,0	96,1	68,3

A fondamento di siffatta risultanza evolutiva vanno ascritti in particolare i riflessi sulla gestione connessi alle misure d'intervento recate dalla legge di riforma, in particolare dall'art.28 - come del resto è reso evidente dal trend decrescente dei debiti bancari e finanziari - nonché l'andamento dei residui attivi.

Quanto, in particolare, alla lievitazione riscontrata in questi ultimi nel 1997 (da 34,5 a 69 miliardi), va sottolineata l'incidenza sia dei residui verso lo Stato ed enti pubblici, connessi ad interventi in conto capitale dagli stessi finanziati in detto anno, sia quella dei residui verso gli utenti, sostanzialmente identificabili nei residui dei proventi per canoni demaniali e per concessioni pluriennali.

Il notevole incremento del fondo di dotazione - passato nell'ultimo biennio da 19 a 42,9 miliardi - viene motivato nella relazione amministrativa con la capitalizzazione dell'utile di gestione del 1996 (9,98 miliardi) e con il giro interno del fondo ex art.55 del DPR n.917/1986 (11,58 miliardi) e del fondo ricostituzione opere finanziate, di cui all'art.27 della legge n.413/1991 (2,3 miliardi).

La nuova dotazione patrimoniale di 42,9 miliardi, sommata al risultato economico 1997 (17,69 miliardi) porta in 60,6 miliardi l'entità del patrimonio netto del 1997.

In ordine alle partecipazioni azionarie (tab.6), passate nel 1997 da 3,6 a 14,1 miliardi (+10,5 miliardi), va tenuta presente la costituzione in tale anno della Venezia Terminal passeggeri s.p.a., per la gestione delle attività connesse ai servizi di passeggeri, ai sensi del regolamento ministeriale (D.M. 14 novembre 1994) previsto nell'art.6, c.1, lett.c) della legge di riordino. L'apporto dell'Ente (in ragione del 35%) si è sostanziato nella sottoscrizione di capitale per 2,13 miliardi.

La quota prevalente dell'incremento della posta in esame attiene peraltro all'aumento del capitale sottoscritto dall'Ente da 50 milioni a 8,45 miliardi della s.r.l. T.M.B., società costituita nel 1994 ai sensi della legge di riforma - e in particolare dell'art.20 (cioè ai fini della dismissione dei beni e attività) - ma divenuta operativa solo a partire dal 1 gennaio 1997. L'Ente si ripropone nel corrente anno la conseguente cessione della stessa.

La posta di bilancio in esame concernente il 1997 comprende pure circa 530 milioni di partecipazioni (50,5%) dell'Ente al capitale della Vecon spa, ugualmente costituita negli anni precedenti ai sensi del citato art.20 della legge di riforma (e cioè ai fini della dismissione dei beni e attività del provveditorato impiegati nell'attività commerciale). Ciò, anche se nel corso del 1997 l'Ente ha

attivato e concluso le procedure per la collocazione sul mercato di detta quota maggioritaria del capitale azionario.

E' stata a tal fine effettuata una selezione internazionale, attuata con la collaborazione di un Global Advisor, conclusasi con la stipulazione di un atto di compravendita in data 30 novembre 1997, specificativo, tra l'altro, delle modalità di cessione e del momento di perfezionamento della vendita, individuato nella data del rilascio del nulla osta da parte dell'Autorità Garante della concorrenza.

Quanto ai fondi di ammortamento, rileva la forte contrazione nel 1997 di quello relativo alle immobilizzazioni tecniche, passato da 19,5 miliardi a 6,2 miliardi: nella relazione amministrativa tale riduzione è rapportata all'utilizzo del fondo per 13,78 miliardi connessa con il rinnovo di impianti produttivi, che ovviamente andranno corrispondentemente valutati in sede di dismissione.

Riguardo ai fondi di accantonamento, va considerata la diminuzione nel 1994 da 18,9 a 13,6 miliardi del fondo t.f.r. per effetto degli utilizzi resi necessari dai prepensionamenti verificatisi a seguito della legislazione di riordino e, quanto agli accantonamenti diversi, rilevante è risultata la posta del fondo rischi, utilizzato prevalentemente in connessione con l'esito di controversie con dipendenti.

Va, da ultimo, sottolineata la sistematica non coincidenza dei residui passivi patrimoniali con quelli finanziari.

Tabella n. 6

PARTECIPAZIONI AZIONARIE

SOCIETA'	N. AZIONI	1993	1994	1995	1996	1997
VECON	50.500	527.725.000	527.725.000	527.725.000	527.725.000	529.980.000
VENICE INTERTRANS	20.400	20.400.000	20.400.000	20.400.000	20.400.000	=
SERVIZI PORTUALI	532	53.200.000	53.200.000	53.200.000	53.200.000	=
TMB	50.000	=	50.000.000	50.000.000	50.000.000	8.500.000
INTERADRIA (1)	35	35.000.000	35.000.000	35.000.000	=	=
SAVE	750	750.000.000	750.000.000	750.000.000	750.000.000	=
AUTOSTRADE VE-PD	115.414	2.077.452.000	2.077.452.000	2.077.452.000	2.077.452.000	2.077.452.000
AUTOSTRADA ALEMAGNA	23.457	11.773.000	11.773.000	11.773.000	11.773.000	11.773.000
NAVIGAZIONE INTERNA (1)	3.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
IDROVIA TICINO-MILANO (2)	100	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
AUTOULE VENETE	233.824	116.912.000	116.912.000	116.912.000	116.912.000	116.912.000
CONSORZIO SVILUPPO (2)	=	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
CONSORZIO DEPURAZIONE (3)	=	7.233.000	7.233.000	7.233.000	7.233.000	3.921.500
SOCIETA' AERALPI	20	200.000	=	=	=	=
SPEED	15.000	15.000.000	=	=	=	=
TOTALE AZIONI		3.617.015.000	3.651.815.000	3.651.815.000	3.616.815.500	2.989.906.200

(1) In liquidazione.

(2) Aperta procedura di fallimento.

PARTE V

Considerazioni conclusive

Il quinquennio in esame, come visto, ha risentito sensibilmente degli effetti della *“legge di riordino della legislazione in materia portuale”* del 28 gennaio 1994 n.84. Ciò, pur nella gradualità degli interventi, determinata soprattutto dalla ricerca di un idoneo assetto costitutivo/organizzativo della neo istituita Autorità Portuale e dello stesso assetto normativo ed applicativo della suddetta legge di riforma.

Dopo l'approvazione, infatti, continui aggiustamenti sono stati apportati mediante decreti legge⁹ fino alla definitiva stesura intervenuta con la legge di conversione 23 dicembre 1996 n.647.

Hanno inciso notevolmente sull'attività del porto il mancato escavo dei canali (non realizzato da oltre 15 anni) e avviato solo alla fine del 1996 dalla nuova Amministrazione, nonché il lungo periodo commissariale, iniziato a partire dalla tragica scomparsa del Presidente del Provveditorato al Porto, avvenuta nel 1993, e terminato con la nomina del nuovo Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, con Decreto del 21.12.1995.

Pur nella graduale applicazione delle previsioni normative, traspare inequivocabilmente dall'esame dei fatti, delle iniziative assunte e dei provvedimenti adottati, *l'effetto privatizzazione*, ed il deciso ridimensionamento dei valori di entrata e di uscita, senza che ciò abbia determinato effetti negativi sul saldo differenziale. Al contrario, a fronte delle iniziative dell'ex Organizzazione Portuale in ordine alla cessione delle attività portuali - prima gestite direttamente, a favore di altre imprese terze, nelle forme consentite dalla normativa in vigore - con conseguente riduzione del fatturato e dei costi, il risultato globale di gestione è decisamente migliorato sia in termini di avanzo di amministrazione (passato da -10.208 a +15.180 milioni) che di utile netto (da +16.085 del 1995 a +17.692 del 1997).

Diverso, anche se complessivamente positivo, può rilevarsi l'andamento dei risultati di competenza, sia finanziari che economici, in quanto, quali dati di periodo, sono risultati più sensibili ai provvedimenti a carattere straordinario. derivanti dall'applicazione della richiamata legge 84/94 (specie con riferimento all'art. 28). Tali risultati vanno pertanto correttamente interpretati nella loro entità

⁹ Via via rinnovati per varie volte.

e reale consistenza ai fini della valutazione globale della gestione e dei conseguenti risultati finali del quinquennio.

Il 1993 è stato caratterizzato da notevoli entrate (77,9 mld) correnti e, corrispondentemente da spese correnti per L. 82 mld e da rilevanti partite di giro (L. 62,6 mld).

Il 1994 è stato caratterizzato da interventi contabili straordinari quali:

- la copertura ai sensi dell'art.28 della legge di riforma n.84/1994 degli oneri finanziari dei mutui scadenti nel periodo, per 3.063 milioni;
- la copertura - sempre ai sensi di detta legge -degli oneri per il t.f.r. del personale esodato per 6.784 milioni.

Il 1995 è stato ugualmente caratterizzato da interventi contabili straordinari quali:

- la cancellazione delle rate di mutuo 1996 per 6.360 milioni;
- la copertura del t.f.r. al 31.12.1993 per 11.694 milioni.

Il 1996 si è caratterizzato per i proventi per prestazione di servizi e vendite di beni, per complessive £ 32.347 milioni.

Ed, infine, **il 1997** :

- dal raggiungimento dell'obiettivo del finanziamento relativo agli oneri per la manutenzione e l'escavazione dei canali;
- dalla cancellazione delle rate di mutuo 1997 per 5.083 milioni;
- dalle plusvalenze da cessione dei beni per 8.202 milioni.

Va anche sottolineato che l'Autorità Portuale di Venezia non ha più alcuna esposizione debitoria a breve o a lungo (il valore ancora espresso in bilancio rappresenta, per memoria, il dato dei mutui il cui obbligo giuridico è ancora dell'Ente, anche se posto finanziariamente a carico dell'Erario). Il leasing contratto nel periodo antecedente al 31.12.1993, per complessivi 16.716 milioni, è già in gran parte estinto, rimanendo in scadenza solamente le rate del 1998 per 1.000 milioni e del 1999 per soli 491 milioni.

Nell'imminenza delle importanti modifiche che incideranno sulla struttura del futuro bilancio va posta particolare attenzione nel recupero della massa dei crediti che condizionano positivamente la complessiva situazione amministrativa.

I risultati dei due ultimi esercizi sono scarsamente comparabili con quelli passati, specialmente per l'eliminazione di alcune componenti di costo che l'art.28 della legge n. 84 ha accollato all'Erario. Va, comunque, considerato che molti crediti sono intestati all'Amministrazione statale e che l'avanzo di amministrazione, ai fini della sua futura applicazione sulla competenza, va confrontato con la somma liquidata derivante dall'Erario per L. 10.207 ml., essendo stata accantonata la parte dell'avanzo di amministrazione di L. 15.590 ml., a titolo di copertura del TFR al 31.12.97.

Ne deriva che l'utile economico di esercizio è di L. 17.692.185 ml.; l'avanzo finanziario di competenza è di L. 270 ml. e l'avanzo di amministrazione è di L. 15.180 ml..

Quanto alle entrate, va sottolineato il consistente aumento delle concessioni demaniali, il cui gettito è passato da L. 11.690 ml del 1996 a L. 15.950 ml. nel 1997.

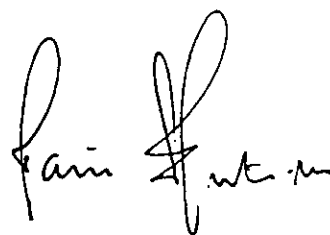
Il patrimonio netto ammonta a L. 60.618 ml. rispetto a L. 42.926 del 1996, grazie essenzialmente ad un utile di esercizio di L. 17.692 ml.

La gestione finanziaria di competenza si è chiusa con un avanzo di L. 270 ml. dovuta, essenzialmente, a maggiori entrate per alienazione di beni (+ 3.512 L. ml.) e a maggiori impegni di spesa in conto capitale per L. 7.897 ml. ai quali corrispondono accertamenti di entrata derivanti da alienazione di beni.

La situazione finale di cassa, i programmi di sviluppo infrastrutturale già indicati nel Piano Operativo Triennale del luglio 1996, in parte già finanziati, nonché il superamento dei problemi burocratici ed ambientali relativamente al mantenimento dei fondali dei più importanti canali di accesso al porto e delle banchine stesse, si configurano come eventi positivi in ordine al futuro delle attività dello scalo veneziano, come è comprovato del resto in questa delicata fase di privatizzazione, dall'interesse dimostrato dai molti operatori economici del settore sia nazionale che internazionale: basti por mente al rilevante numero di adesioni alla gara di aggiudicazione della quota azionaria di maggioranza della Vecon spa, e la collocazione della stessa presso uno dei più importanti operatori del settore.

Va, conclusivamente, sollecitato l'Ente a completare con celerità, che non deve andare peraltro a discapito della oculatezza, l'iter, già ampiamente sperimentato, relativo alla definitiva dismissione dei beni.

La Corte ritiene, infine, del tutto censurabile l'inerzia del Ministero vigilante nel determinare con apposito decreto la disciplina minima dei canoni e la durata delle concessioni, dal che consegue il progressivo deterioramento delle ragioni creditorie delle Autorità portuali.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Fausto Antonicelli". The signature is fluid and cursive, with the first name "Fausto" written in a larger, more prominent script than the last name "Antonicelli".