

COLLEGIO DEI REVISORI

Presidente

Dott. Vito MONACO : Dirigente Superiore Servizi Ispettivi al
Ministero del Tesoro - Ragioneria Generale dello Stato

Membri effettivi

Dott. Emilio BARILE : In rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici

Dott. Giuseppe GIURGOLA : Direttore Generale del Lavoro Marittimo e Portuale
del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Membri supplenti:

Rag. Salvatore AIELLO : Direttore della Ragioneria Provinciale dello Stato
di Venezia

Dott. Rita NOVELLI : Consigliere del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Rappresentanti Corte dei Conti

Dott. Giulio WEISS DI VALBRANCA : Magistrato della Corte dei Conti

supplente

Dott. Pietro FAVARO : Consigliere della Corte dei Conti



Min. 81

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
Il Ministro della Marina Mercantile

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale;

VISTO l'art. 2 della stessa legge che individua le organizzazioni portuali;

VISTO l'art. 20, comma 1, della predetta legge n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 3, comma 9, del decreto-legge 22.12.1994, n. 696, che ha disposto, laddove già non esista una gestione commissariale, la nomina di commissari e commissari aggiunti, per ciascuna organizzazione portuale, scelti fra persone aventi competenza nel settore, con particolare riguardo alle valenze economiche, sociali e strategiche delle realtà portuali considerate;

VISTO lo stesso art. 20, comma 2, come sostituito dall'art. 3, comma 9, del D.L. n. 696 del 1994 che affida ai commissari il compito di disporre la trasformazione delle organizzazioni portuali in società, entro il termine non prorogabile di sei mesi dal loro insediamento;

VISTO altresì il comma 5 dell'art. 20 della citata legge n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 3, comma 9, del decreto-legge n. 696 del 1994, che prevede la costituzione, dal 1° gennaio 1995, delle Autorità portuali nei porti di cui all'art. 2 e che affida ai commissari la gestione delle Autorità portuali e l'esercizio dei relativi compiti, fino all'insediamento degli organi previsti dagli artt. 8 e 9;

VISTI i decreti-legge 21.6.1994, n. 400, 8.8.1994, n. 506, e 21.10.1994, n. 586, recanti interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo;

RITENUTA la necessità di emanare i provvedimenti attuativi del più volte citato art. 20 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dall'art. 3, comma 9, del decreto-legge n. 696 del 1994;

RITENUTA altresì la necessità di nominare, ai sensi del decreto-legge n. 696 del 1994, un commissario e un commissario aggiunto per l'organizzazione portuale di Venezia;

D E C R E T A

Art. 1

Sono nominati Commissari dell'Organizzazione portuale di Venezia l'Ammiraglio Ispettore Mario DE PALO e il Comandante in 2a della Capitaneria di porto di Venezia con le funzioni rispettivamente di commissario e di commissario aggiunto, per il periodo di tempo di sei mesi, non prorogabile, decorrente dalla data della nomina disposta con il presente decreto.

Art. 2

Il Commissario provvede, entro il termine massimo di cui all'art. 1, alla trasformazione della organizzazione portuale in società secondo quanto previsto dall'art. 20 della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni, esercitando i poteri e le attribuzioni indicati dalla stessa legge.

Art. 3

Il Commissario aggiunto coadiuva il Commissario nell'assolvimento dei compiti e nell'esercizio delle funzioni indicate all'art. 2 e lo sostituisce in caso di assenza o impedimento.

Art. 4

Al Commissario è assegnata una indennità mensile lorda pari a quella fissata per i Presidenti degli Enti portuali e delle Aziende dei mezzi meccanici e magazzini dal D.M. 5 ottobre 1984.

Al Commissario aggiunto è assegnata una indennità mensile lorda pari al 30% della indennità fissata per il Commissario.

La spesa relativa alle predette indennità è posta a carico del bilancio della organizzazione portuale.

Roma, 12.12.1994

IL MINISTRO

RV/bal/1
reitse

RELAZIONE SULLA GESTIONE*Aspetti Generali*

L'anno 1994 doveva essere l'anno della riforma dei porti. Infatti, con l'emanazione della Legge 28.1.1994 n. 84 "*Riordino della Legislazione in materia portuale*", finalmente, si sarebbe dovuta attuare la privatizzazione degli Enti Portuali a favore di nuovi soggetti privati d'impresa sotto la supervisione ed il controllo di una nuova Autorità Portuale.

Purtroppo, le difficoltà attuative concernenti soprattutto le Compagnie dei Lavoratori Portuali hanno indotto il Governo, sin dall'inizio del 1994, ad emanare norme modificative ed integrative con lo strumento dei Decreti Legge, via via reiterati, senza che si emanassero i decreti ministeriali previsti per disciplinare le modalità di applicazione. Tutto ciò ha determinato una situazione di incertezza e difficoltà che, di fatto, ha fortemente rallentato il processo di trasformazione in gran parte dei porti italiani.

Sul piano più generale, la crisi economica ed industriale, indicata nei precedenti esercizi, ha segnato nel corso della seconda parte del 1994 cenni di ripresa nelle attività nell'area dell'OCSE. L'espansione è proseguita con vigore negli Stati Uniti, nel Regno Unito, in Canada e nell'Europa Continentale.

Anche in Italia, la ripresa delle attività economiche si è andata rafforzando. Alla perdurante crescita della domanda estera, sostenuta dal positivo andamento del commercio mondiale e dal deprezzamento dei cambi, si è aggiunta la ripresa della domanda interna, in particolare dai consumi delle famiglie. La produzione ha continuato a crescere, superando nel comparto manifatturiero i livelli antecedenti la recessione.

Le importazioni dei primi 9 mesi del 1994 sono aumentate dell'8.6%, rispetto al periodo precedente e le esportazioni del 10.4% (fonte Bollettino economico - Banca d'Italia).

Anche per quanto riguarda il Porto di Venezia, il 1994 doveva rappresentare un anno di transizione, dopo la morte del Dott. Alessandro Di Ciò e l'insediamento del Commissario Ammiraglio Ispettore (CP) Mario Depalo e del Vice Commissario Capitano di Vascello (CP) Leonardo Maione, con Decreto Ministeriale dell'11.7.1994, successivamente reiterato in data 23.12.1994.

Infatti, da un lato si sarebbe dovuta attuare la prevista privatizzazione, di cui all'art. 20 della citata L. 84/94, ma mano a mano che si procedeva verso una concreta attuazione, emergevano problemi e difficoltà, in aggiunta alla ricordata assenza dei decreti attuativi; dall'altro, l'ordinaria gestione

non poteva certamente essere disattesa, proprio in un momento di ripresa economica così forte da determinare, anche per il 1994 un nuovo record di traffici.

Allo stato dei fatti, comunque, il Provveditorato al Porto di Venezia ha predisposto un piano che prevede la nascita di tre Società operative nelle aree del Molo A, Molo B e Marittima. Ne ha costituito una, che sarà quanto prima operativa, denominata T.M.B. Srl, per la gestione dell'area del Molo B di Marghera.

La Compagnia Lavoratori Portuali ha potuto solo deliberare la sua trasformazione ed è in attesa delle decisioni di omologa dal Tribunale locale, dal momento che non ha ancora trovato soluzione al suo grave problema di deficit finanziario.

In conclusione, il processo di trasformazione non ha ancora determinato, per il 1994, effetti pratici o cambiamenti nella gestione, per cui i dati rilevabili dal bilancio in esame sono perfettamente confrontabili con quelli precedenti, fatto salvo per alcuni importanti e ben individuati valori che sono derivati da provvedimenti finanziari contenuti nella legge.

Dati di Bilancio

In particolare, il bilancio di esercizio 1994 ha beneficiato della copertura delle rate di mutuo, dell'esodo di 109 dipendenti e della conseguente copertura del trattamento di fine rapporto erogato allo stesso personale. Ciò ha determinato riduzione di costi e sopravvenienze attive che, in presenza di un fatturato in crescita, hanno prodotto finalmente, dopo anni di risultati economici negativi, un utile netto di oltre 7.000 milioni.

E' opportuno comunque ricordare che il presente Bilancio non fa alcun riferimento, in analogia a quanto attuato dagli altri Enti Portuali, al possibile ripiano del deficit al 31.12.1993, così come previsto all'art. 28 della Legge 84/94 per L. 10.208 milioni, eventualmente aggiornati con quanto espresso a riserva nell'apposito commento dedicato al contenzioso. Di tale intervento ha beneficiato esclusivamente il Bilancio di Previsione 1995, peraltro già approvato.

Più in dettaglio, il traffico del Porto di Venezia è stato globalmente di 22.868.885 tonn. (-2.3% rispetto al 1993), mentre per quanto riguarda i singoli filoni è stato di:

- traffico commerciale	Tonn. 5.266.630 (+4.9%)
- traffico industriale	Tonn. 7.655.226 (-3.1%)
- traffico petroli	Tonn. 9.947.029 (-5.1%).

Il traffico commerciale, a sua volta, si è così sviluppato:

- traffico PPV	Tonn.	3.727.961 (+12.4%)
- traffico in autonomia	Tonn.	626.772 (-25.0%)
- traffico Vecon Spa	Tonn.	759.634 (+ 3.1%)
- traffico cabotaggio	Tonn.	152.263 (+15.9%).

Per quanto sopra esposto, il conto finanziario, per l'esercizio 1994, mette in evidenza i seguenti valori (in milioni di Lire):

VOCI	1994	1993	1992	1991
Saldo partite correnti	+8.467	+2.363	-1.904	-4272
Risultato di competenza	+4.420	-4.693	+2.496	+89
Residui attivi	34.470	25.536	32.755	39.994
Residui passivi	39.980	35.746	31.540	37.744
Cassa	2	2	2	2
Risultato di amministrazione	-5.507	-10.208	+1.217	+2.252.

Come si può notare, risulta alquanto migliorata la situazione globale rispetto al 1993, per la mancata erogazione delle rate dei mutui scadenti nel corso dell'esercizio (9.548 milioni) accompagnata da un incremento delle vendite (1.897 milioni) e da una riduzione del costo del personale (1.504 milioni), soprattutto se si tiene conto dell'incremento degli investimenti (oltre 6.000 milioni) e dell'accantonamento del fondo per oneri e rischi diversi (1.000 milioni).

Il conto economico presenta quindi i seguenti valori (in milioni di Lire):

VOCI	1994	1993	1992	1991
Valore della produzione	82.989	79.398	83.303	86.643
Costo di produzione	78.687	77.741	82.697	89.158
Margine lordo	+4.302	+1.657	+606	-2.515
Risultato netto	+7.120	-15.976	-6.799	-9.326
Cash Flow	+15.203	-7.212	+1.189	-1.805

Anche in questo caso, risulta evidente il netto miglioramento avvenuto nell'esercizio e dovuto ai provvedimenti adottati dalla Legge di Riforma, in particolare dall'art. 28:

- 2.873 milioni per quota interessi su mutui non pagati
- 189 milioni per recupero quota interessi su mutui pagati
- 6.784 milioni per sopravvenienza derivante dal trattamento di fine rapporto erogato dai Fondi Centrali al personale esodato e già oggetto di accantonamento economico nei vari esercizi precedenti.

Al netto di questi valori, il risultato gestionale per il 1994 sarebbe stato di -2.726 milioni ed il cash flow di +5.357: anche in questo caso, comunque, con evidente recupero sul passato.

E' opportuno comunque ricordare che il risultato economico sconta:

- ammortamenti tecnici	per 3.949 milioni
- ammortamenti finanziari	per 2.223 milioni
- oneri finanziari	per 4.538 milioni
- trattamento di fine rapporto	per 1.910 milioni

e non comprende 4.657 milioni di tasse portuali in "conto capitale", contrariamente a quanto operato da altri Enti portuali, che considerano tali valori compresi fra le voci in "conto esercizio".

Novità ed evoluzione della gestione

Nel primo bimestre 1995, il traffico è stato di 757.887 tonn. con un decremento del 7.5% rispetto al 1994. Per quanto riguarda il solo movimentato dal PPV, esso risulta di tonn. 537.465, con il medesimo decremento del 7.5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Purtroppo i segnali di miglioramento presenti nel bilancio in esame non fanno meno pesare le preoccupazioni che le iniziative legate alla riforma comportano.

In particolare si deve segnalare il problema concernente l'applicazione delle nuove norme dell'ordinamento portuale alle società operanti nel porto industriale di Marghera. Come noto il volume di traffico cosiddetto industriale svolto dagli stabilimenti con accosto marittimo supera gli 8 milioni di tonn. annue di merci secche che, sommato al traffico commerciale di oltre 5 milioni di tonn., fa del Porto di Venezia uno degli scali più importati d'Italia.

L'aspirazione di alcune industrie di operare anche nel settore commerciale ha trovato motivazione, oltre che da uno stato di crisi del settore industriale, anche dall'incertezza del legislatore che non sembra aver valutato adeguatamente le problematiche specifiche del porto industriale di Venezia; in relazione a ciò è da segnalare una preoccupante iniziativa dell'anti Trust e della UE sulla presunta mancata tempestiva privatizzazione del Porto di Venezia.

Quanto detto, in aggiunta al mancato insediamento degli organi previsti per l'Autorità Portuale, all'assenza di un piano regolatore portuale, alle difficoltà finanziarie che impediscono la trasformazione della locale Compagnia Lavoratori Portuali in impresa, alle stesse preoccupazioni degli organismi sindacali, per quanto riguarda il futuro del personale; tutto questo, non consente certamente di prevedere una facile maturazione, nel corso del 1995, del processo di trasformazione del Porto di Venezia, così come disposto dalla Legge 84/94.

Società controllate e collegate

Per quanto riguarda le società controllate, il 1994 evidenzia andamento positivo per la VECON Spa (+556 milioni) e per la VIT Srl (+6 milioni), mentre per la Servizi Portuali Srl l'andamento è negativo (-29 milioni) e non si intravede una immediata inversione di tendenza.

Per maggiori dettagli si rimanda alla parte relativa al "Bilancio Consolidato".

Per le altre Società partecipate, pare opportuno segnalare i dati essenziali relativi alle due più importanti partecipazioni risultanti dai "progetti di bilancio" non ancora approvati.

- Società delle Autostrade VE-PD Spa
 - . investimenti contenuti (+0,6%), soprattutto nell'automazione dei sistemi di esazione (Fast-pay);
 - . incremento del fatturato del 6,8%;
 - . riduzione dell'indebitamento (-3%) anche se complessivamente elevato;
 - . incremento dell'utile (+143%).

- SAVE-Aeroporto M. Polo Spa
 - . investimenti incrementati del 90%;
 - . fatturato aumentato del 16%;
 - . indebitamento aumentato del 100%;
 - . risultato incrementato del 77%.

I dati degli investimenti e dell'indebitamento sono influenzati dall'operazione, al momento non definita, di acquisizione dell'immobile dell'ex Marco Polo Park, per cui, in assenza di questa, i valori si potrebbero definire costanti.

Conclusione

Prima di procedere all'analisi dei singoli commenti è doveroso un ringraziamento al personale tutto e alle forze sindacali, per la responsabilità e l'impegno protesi nel consentire comunque le attività in un clima di sufficiente serenità, anche in questo particolare e delicato momento di moratoria contrattuale. Un ulteriore ringraziamento va al Collegio dei Revisori, al Magistrato della Corte dei Conti ed alla Clientela tutta per la fattiva ed impegnativa opera di collaborazione dimostrata e per la fiducia assegnata a questo Porto.

Da ultimo, un particolare ricordo va al compianto Presidente Dott. Alessandro Di Ciò, al cui nome è stata dedicata la banchina di S. Basilio e la cui opera, ad oltre un anno e mezzo di distanza, continua ad essere importante punto di riferimento per tutti.

IL COMMISSARIO
Ammiraglio Ispettore (CP)
- Mario DEPALO -

Il Traffico Portuale

Il 1994 per l'economia italiana e' stato un anno favorevole con uno sviluppo rilevante della produzione industriale che ha interessato in particolare tutti quei prodotti e quelle merci destinate alle esportazioni; si e' infatti assistito ad un fenomeno anomalo ma assai positivo rispetto al passato, per cui l'economia italiana e' transitata in pochi trimestri da valori negativi ad altri decisamente positivi, principalmente nel comparto dell'industria manifatturiera.

L'andamento annuo della produzione industriale e' passato infatti dal -1,3% del 1993 al 4,9% del 1994; un consuntivo quasi doppio di quanto previsto alla vigilia di questa annata da tutti ritenuta straordinaria. Gli istituti specializzati hanno indicato che l'industria nazionale ha raggiunto in media d'anno il livello toccato nel 1989, recuperando in dodici mesi le perdite di quattro anni di recessione.

Come detto il ruolo delle esportazioni italiane e' stato nel 1994 fondamentale dopo aver beneficiato di forti aumenti di competitivita' hanno mostrato una ulteriore accelerazione nel corso del 1994 sotto la spinta della ripresa della domanda mondiale.

Nell'ambito di un andamento economico nazionale favorevole la vera locomotiva dell'Italia e' stato, come noto, il Nord-Est ed in particolare il Veneto.

Nelle aree nord-orientali d'Italia la crisi economica si' e' percepita meno o per nulla; queste stesse aree sono state le piu' leste a scattare, a cogliere le opportunita' di ripresa. Cosicche' negli ultimi cinque anni i tassi di sviluppo sono stati doppi di quelli medi nazionali.

Si e' ritenuto opportuno effettuare una premessa un po' lunga per evidenziare che il porto commerciale di Venezia, posto in posizione baricentrica rispetto ad uno dei territori piu' produttivi d'Europa, non poteva non trarre vantaggio dalla sua posizione strategica sviluppando ancora una volta volumi di traffico record ben superiori a cinque milioni di tonnellate con un incremento rispetto al 1993 del 4,9%.

Gli obiettivi positivi raggiunti sono peraltro il frutto della estrema dinamicita' dimostrata da tutti i settori dell'organizzazione portuale che hanno saputo adattarsi e reagire, per quanto possibile, alle oggettive difficolta'.

Si ricorda infatti che il "Bilancio di Previsione" per l'esercizio finanziario 1994 alla pag. 1 nella formulazione delle ipotesi di traffico e dei conseguenti ricavi dava per scontato "l'assunzione di propri elementi di certezza senza i quali l'intera ipotesi di costruzione potrebbe non trovare piu' fondamento".

Uno di questi elementi di certezza, forse il piu' importante, e' il punto b) che recita nel modo seguente:

"b) l'escavo del canale litoraneo, entro la primavera del 1994, ai valori di progetto di -11,5 metri; sussistendo già le prescritte autorizzazioni ed i fondi necessari;"

Come noto a fronte del previsto pescaggio utile di 33 piedi circa, attualmente, per navi di larghezza superiore a 30 metri, permane un limite di pescaggio di 28'06".

Pur in presenza di una rilevante crisi nazionale nel settore dei cereali e sfarinati e nel settore del carbone (legato strettamente all'edilizia) si ritiene che i tonnellaggi ipotizzati in sede di stesura del "Bilancio di Previsione" e successivamente in sede di emanazione della Tariffa Generale, sarebbero stati raggiunti e quindi centrati gli obiettivi di ricavo ipotizzati.

Numerose navi nel settore cereali e sfarinati sono state allibate in mare al largo di Chioggia (rifornendo l'hinterland di competenza di Venezia) e quindi hanno completato lo sbarco nel porto di Ravenna; le navi di carbone sono giunte tutte nel nostro porto previo allibo su altri scali nazionali ed esteri.

Vi e' infine da dire che anche le navi General Cargo e le navi a carico completo di prodotti siderurgici hanno subito gravi limitazioni a causa del problema dei pescaggi; risulta per esempio che alcune grosse navi con carico di tondino destinato alla Cina, hanno completato il carico previsto a Venezia nel vicino porto di Monfalcone (33 piedi).

Altro elemento di certezza riportato nel "Bilancio di Previsione" per l'esercizio finanziario 1994 era certamente il punto e) che si riporta di seguito

"e) l'invariabilita' dei prezzi, con fatturato che lievita esclusivamente per effetto del maggior quantitativo di pertinenza del Provveditorato. La concorrenza fra porto e porto e' infatti quanto mai accanita e la trattativa e' frantumata per l'accaparramento di traffici fluttuanti, cosiddetti "spot". Si manifesta pertanto sempre piu' la necessita' di superamento dell'attuale logica della "tariffa", che non riflette le esigenze del mercato".

In tutti i settori merceologici si e' assistito ad un ritorno della concorrenza tariffaria fra i porti, anche perche' realta' portuali minori, quindi piu' flessibili, hanno di fatto anticipato ed attuato la riforma inserendo elementi di concorrenza all'interno delle stesse singole realta' portuali ed obbligando quindi anche Venezia ad adeguarsi tempestivamente per non subire drastiche riduzioni di traffico. In cio', necessita riconoscerlo, il Provveditorato per i settori delle Merci Varie e Siderurgica in colli, e' stato molto sostenuto dalla comprensione dei responsabili Ce.S.A.M. i quali, sensibili alle esigenze del lavoro e primi fornitori dei servizi relativi alle tariffe in questione, hanno dato un forte contributo all'acquisizione di grosse partite di traffico che venivano proposte in concorrenza con altri porti dell'alto Adriatico.

Quanto elaborato tariffariamente in sede di "Bilancio di Previsione '94", effettuato nel settembre 1993, ha quindi dovuto essere previsto e aggiornato, alla luce degli elementi conoscitivi forniti dagli utenti interessati e dai valori tariffari praticati di fatto dai propri concorrenti, in sede di stesura della Tariffa Generale per il 1994 e di contratti commerciali validi per lo stesso esercizio.

Circa il mancato ripristino alle quote di progetto dei canali di accesso e di quelli industriali, da un'accurata indagine si è rilevato che nel 1994 alle industrie di Marghera è stato procurato un danno di 20 miliardi per il noleggio di navi di minor portata, l'arrivo di navi a carico parziale o l'allibo di parte del carico; per il settore commerciale la perdita può essere valutata in circa 700.000 tonnellate di merce e 7/8 miliardi di ricavi.

Una situazione a cui l'organizzazione portuale non ha potuto in alcun modo supplire e' stata l'impossibilita' rilevata nei mesi di novembre e dicembre, di continuare ad offrire un buon servizio a causa della carenza di risorse umane da impiegare sulle gru portuali a seguito degli esodi programmati del personale (non accompagnati però da una concomitante fase di privatizzazione), nonché della carenza di squadre di lavoratori portuali nel settore delle merci varie e siderurgia in colli.

E' una situazione che dal punto di vista dell'immagine commerciale e' da considerare gravissima, perche' il porto di Venezia ha conquistato in questi anni i suoi traffici grazie ad una valida combinazione fra tariffa e servizi e cioe' tariffe medio-alte e servizi ottimali; le navi infatti in questi anni al porto di Venezia hanno prodotto despatch ed e' per questo che il traffico nazionale di ghisa in importazione e' stato di fatto concentrato quasi totalmente nel nostro scalo. Ove non si fosse nelle condizioni di porre tempestivamente rimedio, assisteremo ad una massiccia deviazione di navi e quindi di traffico dal nostro porto, vanificando cosi' un duro lavoro di acquisizione portato avanti negli ultimi sei anni.

L'incremento qualitativo e quantitativo del traffico del porto commerciale, quello cioe' gestito direttamente dal Provveditorato, e' tanto piu' importante se si effettua il confronto della partecipazione al traffico dei singoli settori del porto; praticamente in presenza di un traffico costante negli ultimi venti anni, il porto commerciale e' passato da una percentuale del 13,8% del 1983 al 23,1 del 1994 e di conseguenza l'industriale e petroli assieme dall'82,2% al 76,9%. I dati hanno peraltro ancora piu' rilevanza ove si consideri che Venezia-commerciale da porto in prevalenza di import si e' trasformato in porto di import-export.

In conclusione il 1994 pur avendo sviluppato un traffico record, ha avuto un andamento non regolare rispetto alle previsioni essendo venuti a mancare i presupposti oggettivi per sviluppare comparti di merce importanti sui quali si contava come cereali, sfarinati, carbone e siderurgia all'imbarco; il traffico comunque e' stato compensato da altri filoni quali le rinfuse siderurgiche che di fatto sono state monopolizzate nel nostro scalo.

Le successive tabelle evidenziano l'andamento del traffico commerciale suddiviso per settori merceologici nonché dei traffici industriali e petroli.

MOVIMENTO MERCI (Tonn.)	Gennaio/Dicembre		Variazione percentuale 1994/1993
	1994	1993	
- CEREALI	554.515	525.196	5,6%
- SFARINATI	464.468	383.693	21,1%
- CARBONE	542.018	651.733	-16,8%
- RINFUSE SIDERURGICHE (*)	743.752	344.694	115,8%
- RINFUSE ALTRE	445.557	411.306	8,3%
- PROD. SIDERURGICI (**)	817.901	1.049.570	-22,1%
- ALTRE MERCI (***)	476.943	425.960	12,0%
<u>TOTALE TRADIZIONALE</u>	4.045.154	3.792.152	6,7%
- SPECIALIZZATI P.P.V. (#)	309.579	359.178	-13,8%
- SPECIALIZZATI VECON	759.634	736.607	3,1%
- CABOTAGGIO	152.263	131.361	15,9%
<u>TOTALE SPECIALIZZATI</u>	1.221.476	1.227.146	-0,5%
TOTALE COMMERCIALE	5.266.630	5.019.298	4,9%
TOTALE INDUSTRIALE	7.655.226	7.902.669	-3,1%
TOTALE PETROLI	9.947.029	10.484.932	-5,1%
TOTALE GENERALE	22.868.885	23.406.899	-2,3%

MOVIMENTO CONTENITORI (TEU)	114.656	117.581	-2,5%
DI CUI VECON	90.532	90.014	0,6%

MOVIMENTO PASSEGGERI	324.777	318.355	2,0%
----------------------	---------	---------	------

NAVI ARRIVATE AL COMMERCIALE	1.965	1.800	9,2%
di cui navi passeggeri	546	543	0,6%

<u>IMPRESE - 1994 -</u>	(*) DI CUI T.	68.668	RINF. SIDERURGICHE
	(**) DI CUI T.	500.282	PROD. SIDERURGICI
	(***) DI CUI T.	31.541	M. VARIE
<u>V.I.T.</u>	(#) DI CUI T.	26.281	LIQUIDI

mov. merci in tonn.	DICEMBRE		Variazioni		GENNAIO/DICEMBRE		Variazioni	
Movimento commerciale	1994	1993	assolute	%	1994	1993	assolute	%
SBARCO								
cereali	70.161	92.205	-22.044	-23,91%	426.277	464.582	-38.305	-8,25%
semi oleosi	0	0	0	***	20.031	5.664	14.367	253,65%
sfarinati	44.186	0	44.186	***	463.068	383.693	79.375	20,69%
cotone	2.787	6.890	-4.103	-59,55%	43.669	48.436	-4.767	-9,84%
legname	2.313	1.729	584	33,78%	22.499	58.808	-36.309	-61,74%
carbone	28.478	37.098	-8.620	-23,24%	542.018	651.733	-109.715	-16,83%
minerali	31.799	21.296	10.503	49,32%	321.462	335.809	-14.347	-4,27%
fosfati	13.153	11.648	1.505	12,92%	119.420	75.497	43.923	58,18%
metalli	114.646	25.718	88.928	345,78%	1.040.845	427.701	613.144	143,36%
altre merci	15.842	2.980	12.862	431,61%	160.686	103.818	56.868	54,78%
- Totale sbarco tradiz.	323.365	199.564	123.801	62,04%	3.159.975	2.555.741	604.234	23,64%
Merce su specializzati	9.690	7.178	2.512	35,00%	97.176	102.692	-5.516	-5,37%
Sbarco VECON (tonn.)	21.187	16.509	4.678	28,34%	230.797	232.420	-1.623	-0,70%
Cabotaggio	2.400	2.725	-325	-11,93%	36.910	30.178	6.732	22,31%
TOTALE SBARCO	356.642	225.976	130.666	57,82%	3.524.858	2.921.031	603.827	20,67%
IMBARCO								
cereali-farine	28.100	0	28.100	***	109.607	54.950	54.657	99,47%
altre merci	35.643	53.191	-17.548	-32,99%	775.572	1.181.461	-405.889	-34,35%
- Totale imbarco tradiz.	63.743	53.191	10.552	19,84%	885.179	1.236.411	-351.232	-28,41%
Merce su specializzati	20.011	23.767	-3.756	-15,80%	212.403	256.486	-44.083	-17,19%
Imbarco VECON (tonn.)	51.233	51.827	-594	-1,15%	528.837	504.187	24.650	4,89%
Cabotaggio	7.648	7.426	222	2,99%	115.353	101.183	14.170	14,00%
TOTALE IMBARCO	142.635	136.211	6.424	4,72%	1.741.772	2.098.267	-356.495	-16,99%
A) Totale Commerciale	499.277	362.188	137.090	37,85%	5.266.630	5.019.298	247.333	4,93%
Movimento industriale								
Sbarco	701.202	558.307	142.895	25,59%	6.339.998	6.014.667	325.331	5,41%
Imbarco	104.305	136.170	-31.865	-23,40%	1.315.228	1.888.002	-572.774	-30,34%
B) Totale	805.507	694.477	111.030	15,99%	7.655.226	7.902.669	-247.443	-3,13%
Movimento Petroli								
Sbarco	916.280	982.514	-66.234	-6,74%	9.403.378	9.745.690	-342.312	-3,51%
Imbarco	72.787	52.657	20.130	38,23%	543.651	739.242	-195.591	-26,46%
C) Totale	989.067	1.035.171	-46.104	-4,45%	9.947.029	10.484.932	-537.903	-5,13%
TOTALE GENERALE								
Sbarco	1.974.124	1.766.797	207.327	11,73%	19.268.234	18.681.388	586.846	3,14%
Imbarco	319.727	325.038	-5.311	-1,63%	3.600.651	4.725.511	-1.124.860	-23,80%
(A+B+C) TOTALE GENERALE	2.293.851	2.091.836	202.016	9,66%	22.868.885	23.406.899	-538.013	-2,30%
Mov. contenitori (TEU)								
Sbarco	5.184	4.108	1.076	26,19%	54.022	56.138	-2.116	-3,77%
Imbarco	6.173	5.873	300	5,11%	60.634	61.443	-809	-1,32%
TOTALE CONTAINERS	11.357	9.981	1.376	13,79%	114.656	117.581	-2.925	-2,49%
Sbarco (TEU)	1.502	888	614	69,14%	11.867	13.156	-1.289	-9,80%
Imbarco (TEU)	1.374	1.208	166	13,74%	12.257	14.411	-2.154	-14,95%
- TOTALE P.P.V. (TEU)	2.876	2.096	780	37,21%	24.124	27.567	-3.443	-12,49%

Nel dettaglio i singoli settori merceologici hanno avuto il seguente andamento

Cereali e sfarinati

Nei primi dieci mesi dell'anno il comparto ha continuato a subire della crisi determinata dalle vicende che hanno interessato tutti gli operatori precedentemente presenti sul mercato. Sono sorte nuove realtà legate a grosse multinazionali francesi, tedesche e svizzere che hanno avuto un avviamento piuttosto lento.

Solo negli ultimi due mesi dell'anno la situazione si è sviluppata in modo totalmente positivo e si poteva finalmente raccogliere ciò che si era seminato in sede di stesura della nuova Tariffa Generale e contratti; sfortunatamente una serie negativa di concause hanno condizionato un regolare svolgimento delle operazioni portuali: quali l'intasamento del Silo determinato anche dall'acquisizione di una commessa di 100.000 t di imbarco di cereali, l'inefficienza totale del mag. 508, la parziale inefficienza del mag. 506 e la mancanza di personale non solo gruista del Provveditorato.

A consuntivo si rileva che il traffico in questione ha avuto un incremento dell'11% rispetto al 1993 e questo a dimostrazione del superamento del ciclo negativo in cui si trascinava da anni il settore; ciò nonostante non ci si può ritenere soddisfatti in quanto gli sforzi tariffari ed organizzativi effettuati in sede di previsione sono stati rilevanti ed il maggior traffico non ha pareggiato i minori ricavi. Si ritiene comunque che gli obiettivi sarebbero certamente stati raggiunti ove fossero stati ripristinati tempestivamente i pescaggi di progetto, per cui tante navi che nel corso dell'anno hanno allibato a Chioggia avrebbero certamente fatto scalo a Venezia.

Carbone

Per il traffico di carbone lo scarto in negativo nei confronti del 1993 e del budget è stato rilevante ed è da ritenersi strutturale quindi destinato a perpetuarsi nel tempo.

Le motivazioni sono molteplici, le navi di carbone ed in particolare del coke sono di elevata portata e pertanto arrivano a Venezia allibate preventivamente in altri scali nazionali ed esteri (Genova, Ancona, Capodistria, ecc.); il carbone sbarcato nel nostro porto serve unicamente per la produzione di cemento destinato all'edilizia nazionale ed ai grandi progetti interni riguardanti le infrastrutture; le massicce importazioni di cemento da Grecia ed ex Jugoslavia fanno prevedere un rilevante calo del prodotto nazionale. Infine è da segnalare la concorrenza che si va esercitando all'interno del porto stesso da parte della Nuova Italiana Coke, che da stabilimento industriale richiede insistentemente di trasformarsi in impresa di sbarco/imbarco che andrà ad operare proprio con gli attuali clienti del terminal del porto commerciale.

Circa la concorrenza della Nuova Italiana Coke, si ritiene che potrebbe essere contrastata efficacemente solo avendo a disposizione pescaggi di almeno 36' ed attivando una politica tariffaria assai ardita che porterebbe ad un drastico calo dei ricavi.

Nel 1994 il carbone ha avuto una riduzione del 16,8% sul 1993 ed una riduzione sui ricavi unitari; la manovra tariffaria prevedeva a fronte di un abbattimento dei prezzi (Ravenna e' inferiore di circa 1.000 Lire con una franchigia superiore per il materiale a piazzale), un recupero economico attraverso introiti per sosta in quanto si concedeva al materiale di rimanere in area portuale invece di essere stoccato in aree esterne; a causa dell'esiguo traffico, malgrado le agevolazioni date alla merce, il materiale e' stato sempre ritirato nell'ambito della franchigia.

Rinfuse e prodotti siderurgici

Complessivamente il comparto ha avuto un incremento rispetto al 1993 del 12% e rispetto a tale periodo si e' avuto un mix merceologico totalmente invertito.

Nel 1994 sono venute a mancare buona parte delle partite di esportazione di tondino e vergella destinante alla Cina ed ai paesi dell'Estremo Oriente a causa della concorrenza esercitata su tali prodotti da parte delle industrie di altre nazioni mediterranee quali Turchia e Ucraina. Per nostra fortuna l'industria siderurgica italiana ha cessato di approvvigionarsi di rottami di ferro via ferrovia dai paesi dell'Est europeo ed ha puntato massicciamente sulle importazioni di ghisa in pani; il nostro porto si e' fatto trovare preparato per tale merceologia che ha alto peso specifico ed occupa poco spazio a piazzale ed e' stato di fatto concentrato su Venezia praticamente tutto il traffico di ghisa in importazione.

Circa i prodotti siderurgici si ritiene comunque di dover esprimere complessivamente una valutazione positiva perche' buona parte delle perdite dovute a tondino e vergella di imbarco sono state compensate da prodotti di sbarco quali billette, lingotti, blumi, bramme, lamiere, coils, ecc.

Rinfuse altre

Il comparto da anni ormai si trova in posizione di stagnazione e l'incremento dell'8,3% sul 1993 non deve illudere.

Su 450.000 t circa di merce, 150.000 t sono rappresentati dalla sabbia silicea sbarcata oggi a Venezia-Marittima che certamente in una prospettiva di breve/medio termine troveranno la loro collocazione presso le banchine industriali a ridosso dello stabilimento SIV che e' l'attuale utilizzatore del prodotto.

Altro elemento di concorrenza per le rinfuse di sbarco quali fosfati/solfati/magnesiti ecc. e' rappresentato dall'impresa CIA che offre una serie di servizi che il porto commerciale non e' nelle condizioni di offrire, quali lo stoccaggio della merce a magazzino e

la possibilità di effettuare lavorazioni anche marginali come vagliatura, miscelatura, insaccatura che danno un valore aggiunto alle merci sbarcate.

Anche in questo settore per difendere la quota di traffico di competenza e' stata intrapresa una equilibrata manovra tariffaria che si' rilevata la piu' idonea a soddisfare le esigenze del mercato malgrado i bassi prezzi di Chioggia e Ravenna che sono mediamente inferiori del 25% di quelli di Venezia.

Merci altre

Il settore ha avuto un andamento estremamente positivo con un incremento nel 1994 del 12% e la cosa e' tanto piu' rilevante ove si consideri che tale traffico e' da sempre (con i containers) l'elemento piu' qualificante ed importante per un porto di commercio perche' e' fonte di importanti ricavi e perche' determina notevoli riflessi sull'occupazione. E' il cosiddetto traffico ricco per i lavoratori e le organizzazioni del lavoro, mentre e' il traffico meno appetito dalle imprese di sbarco/imbarco che logicamente puntano sui capitali e sulla tecnologia piuttosto che sulla manodopera per produrre ricchezza.

Il traffico di general cargo e project cargo e' stato difeso con attenzione perche' nel 1994 e' ripresa massicciamente la concorrenza del porto di Genova e si e' accentuato l'aggressivita' dei porti minori adriatici; e' stato offerto un ottimo servizio per i primi dieci mesi dell'anno mentre e' stato assai scadente in novembre e dicembre per carenza di squadre C.L.P., ciononostante si ritiene che sei anni di ottimi servizi non porteranno a deviazioni di traffico a causa di due mesi di scarsa efficienza.

Traffici specializzati

E' stato il comparto che ha registrato i risultati piu' negativi sia in riferimento al tonnellaggio che ai ricavi. Si deve ammettere con tristezza che e' difficilissimo far funzionare in Adriatico, ed a Venezia in particolare, i traffici ro-ro e containers.

Tutte le linee ro-ro gravitanti su Venezia sono in gravi difficoltà e non si vede come nei prossimi mesi potranno essere trattenute a Venezia; forse solo la nascita dei terminal privati potra' dare una risposta a questa domanda.

I ricavi del settore hanno avuto una drastica riduzione a causa del ritocco del contratto sottoscritto con la Servizi Marittimi dovuto alla concorrenza esercitata nell'ambito del porto stesso.

Cabotaggio

Continua ad avere andamenti altalenanti negli anni ma sembra che finalmente l'affermazione di tale tipo di trasporto sia reale. L'aspettativa e' tanto piu' favorevole ove si pensi al cabotaggio europeo che va ad interessare la Grecia ed in prospettiva altri paesi del Mediterraneo orientale.

Nel 1994 ha avuto un incremento del 15,9% e sembra che le difficoltà manifestate dai trasportatori del meridione siano sul punto di essere superate. Anche tale comparto avrà certamente un significativo sviluppo attraverso la gestione di terminal ro-ro da parte di imprese private.

Passeggeri

Anche nel 1994 è continuato l'incremento del traffico dei passeggeri ed in particolare dei crocieristi, Venezia infatti si è riconfermato come terminal crocieristico primario nel Mediterraneo con prospettive sempre più favorevoli e ciò nonostante il perdurare della crisi bellica nei balcani che fa mancare nell'Adriatico il porto intermedio di sosta rappresentato da sempre dai porti di Gravosa e Spalato.

La concorrenza però è assai agguerrita ed i porti tirrenici come Genova e Civitavecchia cercano di approfittare delle difficoltà adriatiche per deviare linee e toccate sulla sponda occidentale italiana.

Tale traffico è come noto assai sensibile a tutte le sollecitazioni economiche e politiche ed esige continui adeguamenti strutturali per cui deve essere seguito con particolare attenzione.

Le prospettive sono peraltro assai favorevoli anche perché per la prima volta nella sua storia il porto di Venezia sta puntando al traffico dei traghetti da cui sembrava fatalmente escluso da scali adriatici che effettivamente sembravano più favoriti come Brindisi, Ancona, Trieste; a fine anno 1994 sono stati avviati e sottoscritti accordi concreti che grazie alle capacità di catalizzazione della città di Venezia porteranno il nostro scalo a realizzare collegamenti costanti con paesi dell'Unione Europea (Grecia) e terzi.