

A consuntivo si rileva che il traffico del 1995 è stato praticamente in linea con quello del 1994 e del 27% superiore alla previsione iniziale.

Carbone

Anche il traffico di carbone è stato in linea con il 1994, mentre rispetto alla previsione iniziale si è avuto un calo del 19%.

Si tratta di un traffico particolare sviluppato da navi tipo Panamax e Post Panamax, che abbisognano quindi di pescaggi minimi di 36 piedi.

Nonostante la notevole efficienza del nostro terminal, nel corso del '95 le navi hanno preferito sbarcare su altri porti come Genova, Savona e Capodistria, per i pescaggi favorevoli e Ravenna, per la possibilità di far sostare a lungo la merce a terra.

Nel corso del 1995 la concorrenza nel comparto si è inoltre sviluppata anche all'interno del porto da parte della Italiana Coke che da stabilimento industriale si è trasformata in terminal commerciale; la merce sbarcata all'ex stabilimento è stata di 127.635 t. che sommata a quella sbarcata al Molo B, avrebbe permesso al P.P.V. di rientrare nel traffico previsto.

Per lo sviluppo futuro, determinante è da ritenersi quindi il tempestivo ripristino dei fondali alle quote di progetto.

Rinfuse e prodotti siderurgici

E' stato il comparto che più degli altri ha offerto soddisfazioni per certi versi anche impreviste; la sua esplosione si è avuta da maggio in poi per cui si è rivelato trainante anche per l'avvio delle imprese portuali.

L'incremento per le rinfuse siderurgiche è stato del 33% rispetto al '94 e del 30% rispetto alla previsione iniziale.

Abbiamo avuto grande prevalenza di ghisa rispetto ai rottami di ferro, per cui i piazzali portuali hanno potuto avere un utilizzo pressoché ottimale.

Circa i prodotti siderurgici è stato rilevato un calo dell'11% rispetto al '94 e del 6% rispetto alla previsione iniziale; tale andamento negativo è stato come detto compensato ampiamente dal buon andamento del prodotto alla rinfusa. Di fatto è stata importata attraverso Venezia buona parte del traffico siderurgico italiano, grazie ai servizi resi ed ai prezzi competitivi.

Nel corso del 1995 è venuto a mancare quasi totalmente l'esportazione nazionale di tondino e vergella destinati all'imbarco.

Rinfuse altre

Pur su volumi di traffico ben diversi è il comparto che ha avuto i maggiori incrementi rispetto al '94 ed alla previsione iniziale (+ 17,6 e + 31%) e la cosa è tanto più interessante in quanto era logico pensare che la concorrenza esercitata all'interno del porto, dalla nuova impresa portuale C.I.A. Spa, avrebbe dovuto portare ad un calo e non ad un incremento dei flussi.

In realtà si è assistito ad uno sviluppo della concorrenza fra terminalisti, che ha portato alla sottrazione di importanti filoni di traffico dai porti vicini; v'è da dire peraltro che in passato tali traffici si erano allontanati da Venezia per gli alti costi ed i bassi servizi offerti, poiché però le aree di consumo dei prodotti si trovano nel Triveneto, sono bastati interventi significativi sul servizio (quali la maggior produttività e gli adeguati spazi di stoccaggio) per recuperare consistenti partite di merce.

Merci altre

Anche il 1995 è stato molto positivo per il traffico di general-cargo e project-cargo con un incremento del 3% rispetto alle previsioni e dell'1,6% rispetto al '94; si usa l'espressione "molto positivo" perché nel corso dell'anno si è accentuata massicciamente la concorrenza dei porti tirrenici in particolare di Genova e di quelli Adriatici, come Ravenna.

Ciò nonostante, grazie alla posizione ideale del porto rispetto ad un hinterland molto produttivo nonché agli ottimi servizi offerti dalle imprese, il traffico ha potuto consolidarsi e si ritiene che continuerà a svilupparsi, soprattutto se sarà possibile disporre di idonei pescaggi; è noto infatti che anche le attuali general-cargo hanno bisogno di pescaggi utili di

almeno 33 piedi. Sarebbe perciò veramente colpevole da parte dei responsabili non intervenire tempestivamente per ridare certezze agli operatori tradizionali e potenziali del nostro scalo.

Traffici specializzati

I dati ci dicono che il traffico del comparto è andato benissimo sia rispetto al '94 (+ 54,5%) sia rispetto alla previsione iniziale (+ 71%); in realtà tale andamento è stato totalmente influenzato dalla nuova linea ferries per la Grecia che ha trasportato una grande quantità di automezzi pesanti.

La più grossa linea, già gravitante sulle banchine in gestione diretta del P.P.V. da agosto '95, si è spostata alla controllata Vecon Spa.

Si ritiene che i tradizionali traffici specializzati potranno e dovranno avere un maggior sviluppo attraverso l'insediamento di imprese che sapranno catalizzare armatori e sviluppare una logistica funzionale alle esigenze di tale specifico sistema di trasporto.

Cabotaggio

In calo significativo rispetto al '94 (-21,1%). E' un traffico per il quale l'Italia dovrebbe avere una vocazione particolare: l'Adriatico più che un mare, nella logica cabotiera, deve essere visto come un canale navigabile e solo una visione imprenditoriale limitata ed un non adeguato sostegno da parte dello Stato a tale via alternativa alla gomma ed alla ferrovia, ne impediscono lo sviluppo.

Si ritiene che l'evoluzione si potrà avere solo con lo sviluppo del cabotaggio europeo con il coinvolgimento quindi di Grecia e Turchia e conseguenti toccate nei porti italiani.

Anche questo settore comunque potrà avere diverso sviluppo attraverso una più attenta gestione dei terminal ro/ro da parte delle imprese.

Passeggeri

Il traffico passeggeri ha avuto un incremento del 42% rispetto al '94 e buona parte di questo risultato è da attribuire alla nuova linea ferries per la Grecia; in realtà anche i passeggeri crocieristi hanno avuto un consistente incremento grazie in particolare alla Costa Crociere ed alla Medov.

Il perdurare della guerra nella ex Jugoslavia ha limitato enormemente i transiti (da costa a costa) ma anche i crocieristi perché, come noto, molte compagnie hanno trasferito le loro navi sul Tirreno per la mancanza del così detto scalo tecnico sull'Adriatico (Spalato/Dubrovnick).

Con la fine della guerra lungo l'Adriatico si dovrebbe confermare la caratteristica di "Home port" di Venezia ed avere, quindi, una riesplorazione del traffico per i prossimi anni tanto che è ipotizzabile per il 2000 la soglia di un milione di passeggeri; necessita pertanto attivare una progressiva politica di investimenti per fornire servizi almeno sufficienti ai passeggeri, con adeguamento di strutture ed infrastrutture nonché dei pescaggi, tenuto conto che anche in tale comparto si sta puntando decisamente al gigantismo navale.

Il settore esercizio

Il Servizio Esercizio nel corso del 1995 ha registrato una operatività regolare stante il perdurare di limitata conflittualità sindacale. Durante l'estate, per effetto di concentrazione di più traffici e delle ferie, alcune assegnazioni di lavoro su nave si sono dovute differire con aumento dei tempi complessivi di sbarco e imbarco di alcune navi. La punta massima mensile di movimentazione di merci da e per nave si è avuta nel mese di maggio.

Per far fronte alle esigenze di traffico non sempre le risorse dell'Ente, sono state sufficienti, pertanto si è reso necessario ricorrere, in più occasioni, a mezzi di ditta esterne al fine di garantire il livello del servizio ai traffici.

Per effetto di accordi intercorsi fin dal 1993 con le Imprese portuali in concessione, la Compagnia Lavoratori Portuali e le Organizzazioni Sindacali, si è continuato a dare

applicazione ad una diversa organizzazione operativa. Tale assetto comporta che il Provveditorato gestisca in termini diretti e con uso prevalente di proprio personale, la movimentazione delle merci alla rinfusa da/per nave. Parallelamente nel settore di traffici specializzati e delle merci varie si è incrementata l'autonomia esecutiva e organizzativa delle società operative portuali per tutte le movimentazioni di tali merci ancora nell'ambito delle direttive e delle competenze dell'Ente.

Nel mese di maggio, in esecuzione all'organizzazione di cui sopra, è stata trasferita la disponibilità alla Ce.S.A.M. ed alla Multiservice di una serie di meccanismi sia verticali che orizzontali. Conseguentemente i meccanismi rimasti all'Ente hanno subito un più intenso utilizzo con aumento di produttività. Ciò per quanto attiene particolarmente i due ponti scaricatori di grande portata ubicati in banchina Emilia.

Le due gru mobili tipo Gottwald rimaste nella disponibilità dell'Ente sono state utilizzate intensivamente registrando impieghi superiori agli altri meccanismi di sollevamento: con tali mezzi si sono mantenuti gli incrementi della produttività già registrati nel decorso 1994 soprattutto per la movimentazione delle merci alla rinfusa.

Il movimento ferroviario ha totalizzato 21.443 carri con 955.235 tonnellate di merci, con un incremento rispetto all'anno precedente pari al 10.5% per i carri e al 6.7% per le merci: tale aumento va messo in relazione al sostenuto traffico di cereali e siderurgico su carri F.S.

Il movimento camionistico da/per l'entroterra ha interessato, con interventi di pesatura, 107.368 veicoli con 3.035.197 tonnellate di merci (+ 3.7% veicoli e + 2.6% merci).

Il movimentato da o per nave, agli ormeggi della zona commerciale del Provveditorato, effettuato in autonomia dalle Imprese Portuali autorizzate (Vecon, Cesam, Multiservice, VIT) è stato pari al 46.1% del complessivo. Il traffico commerciale effettuato dalle imprese autorizzate (Cia Fintitan - Nuova Italiana Coke - Pagnan Silo Granari Del Veneto) al di fuori degli ormeggi della zona commerciale è stato di 1.228.279 tonnellate.

Il settore tecnico e gli investimenti

Le somme impegnate dal servizio Tecnico per investimenti con fondi P.P.V. per immobili ed impianti portuali e per la fornitura di attrezzature, macchinari ed altri beni mobili ammontano a 2.895 milioni (comprensive di 750 milioni per un finanziamento da parte della Regione Veneto). Tra le opere più significative realizzate o in corso di ultimazione si segnalano le seguenti:

- lavori di ristrutturazione del fabb. 17 S. Marta per adibirlo a stazione passeggeri;
- lavori di demolizione del fabb. 258 con sistemazione aree adiacenti;
- adeguamento dei fabbricati 170 - 171;
- adeguamento del fabb. 70 per controlli doganali;
- adeguamento fabb. 103 - Stazione Passeggeri Marittima;
- adeguamento scivolo Ro-Ro di banchina Aosta;
- ampliamento deposito costiero al Molo B di Ponente;
- fornitura ed installazione di filtri a manica su torre aspirante SA 509;
- acquisto di 1 elettrocompressore Mattei e di 1 paranco elettrico Gutter;
- fornitura di n. 2 benne a polipo per ponti scaricatori CT- 158;
- lavori di sostituzione del quadro elettrico nella cabina elettrica n. 15 di Marghera;
- modifica impianto di aspirazione polveri del Silo Piemonte al Molo B (2° fase).

Sono stati inoltre assunti una serie di impegni di spesa relativi ad interventi su cabine elettriche e sugli impianti del Silo Piemonte che si è ritenuto di non poter rimandare sia per la vicinanza di scadenze di legge che per la necessità (soprattutto nel caso del Silo) di mantenere adeguati i valori dei beni oggetto di dismissione.

Gli interventi più significativi rientranti in tale gruppo sono quelli che si riferiscono in gran parte a progetti da tempo approntati ed approvati:

- rifacimento impianto aspirazione polveri al Silo Piemonte - 2° fase;
- rifacimento sistema di controllo e comando cicli Silo Piemonte.

A quanto sopra vanno aggiunti gli interventi con fondi stanziati dallo Stato (Legge 843/78) che hanno permesso nel corso dell'anno di dare inizio alla 2° fase dei lavori di manutenzione e ristrutturazione degli impianti elettrici per un importo complessivo di 369 milioni di cui L. 289 milioni finanziati dal Ministero. Con fondi regionali (legge 8/82) per 750 milioni, come detto sopra, si è dato inizio ai lavori di rifacimento dei binari ferroviari della banchina Lombardia - Molo A. Le manutenzioni sostenute dal Provveditorato hanno comportato una spesa complessiva di 5.056 milioni, così suddivisa:

- 2.585 milioni per manutenzione immobili;
- 2.471 milioni per manutenzione attrezzature, macchinari e impianti;

Gli interventi di ordinaria manutenzione hanno interessato strade, piazzali, fabbricati, impianti elettrici, telefonici, di pesatura e di riparazione del parco macchine operatrici e dei meccanismi. La spesa per manutenzioni impianti è stata, nel 1995, superiore di 759 ML rispetto a quella del 1994. Tale aumento è dovuto all'incremento di traffico che ha comportato di riflesso un maggior utilizzo di meccanismi e macchine operatrici che devono essere sempre in efficienza per le esigenze dell'operatività portuale. Ciò vale anche per i piazzali di deposito e magazzini, al fine di garantire la loro efficienza, per i quali sono stati necessari più consistenti interventi di manutenzione.

Risulta infine evidente, sulla base delle considerazioni citate, l'insufficienza del contributo ministeriale per pulizie, manutenzioni e illuminazione degli ambiti portuali (1.269 milioni per il 1995), che rappresenta appena il 10 % della stima degli oneri necessari al buon mantenimento delle aree e specchi acquei e, comunque, circa un terzo dell'effettiva spesa sostenuta dall'Ente portuale.

L'Ufficio Sicurezza, Ambiente e Vigilanza che, con Ordinanza PPV n° 1768 del 10.8.94 ha modificato ruoli e denominazione, ha svolto nel corso dell'anno 1995 una intensa attività soprattutto in relazione agli effetti applicativi della nuova Legge sulla sicurezza sul lavoro n. 626/94

Il personale

Al 1° gennaio 1995 la consistenza del personale in forza era la seguente:

• forza disponibile presso l'Ente	n.	235 unità
• dipendenti in distacco presso la Regione Veneto	n.	3 unità
• dipendenti in distacco presso la Provincia di Venezia	n.	1 unità
• dipendenti in distacco presso la Vecon S.p.a.	n.	<u>5 unità</u>
totale dipendenti in forza	n.	244 unità

Al 31 dicembre 1995 la consistenza del personale in forza era la seguente:

• forza disponibile presso l'Ente	n.	223 unità
• dipendenti in distacco presso la Regione Veneto	n.	9 unità
• dipendenti in distacco presso Cesam S.r.l.	n.	1 unità
• dipendenti in distacco presso Multiservice S.r.l.	n.	2 unità
• dipendenti in distacco presso la Vecon S.p.a.	n.	<u>8 unità</u>
totale dipendenti in forza	n.	243 unità

	Dipendenti disponibili presso l'Ente				Dipendenti in distacco		Totale	
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Enti	Imprese	Qualifica	Categoria
<i>Dirigenti</i>	5	0	0	0	0	0		5
<i>Quadri ed Impiegati</i>	0	22	104	0	8	6		140
- Quadri		22					22	
- Impiegati amm. e ass.			46		8	1	55	
- Impiegati tecnici			14				14	
- Impiegati operativi			44			5	49	
<i>Operai</i>	0	0	0	92	1	5		98
- Operai di officina				38		1	39	
- Gruisti / Autisti				54		4	58	
- Operai altri					1		1	
	5	22	104	92	9	11		
	223				20			243

Nel corso dell'anno è stato collocato in pensionamento anticipato un dipendente ed uno rientrato dalla posizione di distacco presso la Provincia. In particolare si segnala che sono stati posti in distacco volontario presso le imprese portuali alcuni dipendenti in possesso di professionalità richieste dalle stesse e cioè, n. 3 dipendenti presso la Vecon, n. 2 dipendenti presso la Multiservice e n. 1 dipendente presso la Cesam. Sono stati altresì distaccati presso

la Regione Veneto ulteriori 6 dipendenti. In previsione dei prepensionamenti tali posizioni dovranno essere definite.

Anche nel 1995 è proseguita l'attività di formazione ed aggiornamento attraverso corsi professionali, svolti sia all'interno con personale qualificato dell'Ente, sia all'esterno tramite Istituti specializzati. Nell'attività di formazione e addestramento sono stati coinvolti complessivamente circa 104 dipendenti. Sono continuati inoltre corsi di abilitazione alla conduzione di gru tenuti da personale dell'Ente nei confronti di dipendenti della C.L.P. per 50 unità e delle imprese portuali per complessive 10 unità.

Per quanto riguarda gli interventi a tutela dell'integrità fisica del personale, sono proseguite le indagini iniziate già negli anni scorsi, volte alla prevenzione delle patologie riconducibili ad attività lavorative maggiormente esposte a rischio.

Alcune delle questioni, riguardanti il personale, già in sospeso nel precedente esercizio e relative anche ad anni precedenti, stanno, in parte, per essere risolte: i conseguenti effetti economici, che verranno a prodursi in esercizi successivi, interessano spese di competenza dell'esercizio 1995, nonché di esercizi precedenti. In particolare si fa riferimento alle seguenti questioni:

- *contratto di lavoro del personale dipendente, scaduto il 31.12.1990:*

le parti sociali hanno siglato una ipotesi di contratto di lavoro attualmente in esame presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Tale contratto, stipulato in base ad espressa previsione contenuta nella Legge 84/1994, avrebbe durata biennale a decorrere dal 1° gennaio 1996 e riguarderebbe i soli dipendenti delle Autorità Portuali in forza alla stessa data. Esso prevede, fra l'altro, anche aumenti retributivi "una tantum" a copertura dei periodi pregressi.

- *contratto di lavoro del personale dirigente:*

il contratto di lavoro del personale dirigente è stato rinnovato già nel corso del 1995 ma i relativi aumenti retributivi non sono stati riconosciuti poichè si è in attesa di autorizzazione ministeriale che ne ha provvisoriamente sospeso l'applicazione.

- *provvedimenti di promozione in sospeso:*

tali provvedimenti, riguardanti complessivamente 22 dipendenti proposti in passato per un avanzamento di livello con decorrenza antecedente al 1° gennaio 1995, sono tuttora sospesi. Per quei casi per i quali l'Ente è stato già citato in giudizio, si sta pervenendo ad una graduale soluzione in termini conciliativi. Anche per gli altri casi sarà ricercata una soluzione analoga.

- *vertenze giudiziarie promosse da dipendenti in servizio e da ex dipendenti:*

le controversie giudiziarie sono considerevolmente aumentate nel corso del 1995, cumulandosi con le numerose ancora in corso e ciò soprattutto per iniziativa di ex dipendenti prepensionati nel corso del 1994.

- *ferie e riposi compensativi non fruiti, accumulati dal personale nel corso del 1995:*

per far fronte alle necessità operative ed alla conseguente riorganizzazione del lavoro connessa anche agli assestamenti produttivi dovuti alla suddivisione delle attività portuali, fra PPV ed Imprese, avvenuta a partire dal 15 maggio 1995, il personale ha accumulato, nel corso dell'anno un numero rilevante di giornate di ferie e di riposi compensativi (circa 33 giornate di media pro capite), nonostante una fruizione media pro-capite di 29 giornate di sole ferie.

Il lavoro portuale

La consistenza del personale della Compagnia Lavoratori Portuali risulta la seguente:

		<u>al 1.1.95</u>	<u>al 31.12.1995</u>
Lavoratori portuali	permanenti	266	263
Addetti ai servizi	impiegati	22	22
	operai	37	37
Totale		59	59

Le variazioni numeriche nel corso dell'anno sono dipese da:

	<u>lavoratori portuali</u>	<u>addetti</u>
prepensionamento	0	0
decesso	3	0
inabilità	0	0
Totale	3	0

Gli impieghi complessivi di lavoratori portuali, nel corso del 1995, ammontano ad un totale di 49.930 giornate. Per effetto della legge 343/95, nel corso dell'anno sono stati posti fuori produzione lavoratori portuali ed addetti ai servizi per un totale di 10.150 giornate di cassa integrazione guadagni.

Nel corso dell'esercizio, la Legge 28.1.94 n. 84 è stata ulteriormente integrata ed aggiornata con i sottoindicati decreti-legge:

DL 21.02.95 N. 39

DL 21.04.95 N. 119

DL 21.06.95 N. 237

DL 22.08.95 N. 348

DL 18.10.95 N. 433

DL 18.12.95 N. 535

Con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, datato 16.5.95, sono state determinate, per l'anno 1995, le dotazioni organiche dei lavoratori portuali e dei dipendenti delle Compagnie e dei Gruppi Portuali.

La dotazione della Compagnia di Venezia risulta così determinata:

Lavoratori portuali	136 unità
Eccedenze	130 “
Addetti	9 “
Eccedenze	50 “
Totale eccedenze	180 “

Cassa integrazione guadagni

Con Decreto datato 4.1.96 è stato rideterminato il numero dei lavoratori portuali da collocare in c.i.g. per l'anno '95; con tale rideterminazione le unità complessive da collocare in c.i.g. passano da 132 (vedi sopra) a 37.

Le assicurazioni ed il contenzioso legale

In ambito assicurativo (responsabilità civile) nel corso del 1995 si rileva una diminuzione della sinistrosità pari all' 8,5% rispetto al precedente esercizio.

Sempre in campo RC, nel corso dell'esercizio sono state studiate idonee misure per consentire, mediante mutamento sostanziale delle condizioni di polizza relativamente alle franchigie, un sensibile risparmio del premio e degli oneri connessi per il prossimo esercizio.

Nulla di rilevante da segnalare, invece, per le altre polizze assicurative.

Tra le controversie legali sorte nel corso del 1995 si segnala il procedimento aperto nel mese di marzo dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nei confronti dell'Ente per asserite violazioni in materia portuale e conclusasi con una deliberazione di censura (abuso di posizione dominante - art. 3 L. 287/90) dei provvedimenti adottati dall'Ente in materia di determinazione dei criteri e delle modalità di accesso allo svolgimento di attività portuali.

Avverso la predetta delibera nel mese di novembre è stato proposto ricorso avanti il TAR del Lazio. Con lettera del 18.3.1996 l'Autorità Garante ha dato atto all'Autorità Portuale di un progressivo adeguamento alle prescrizioni a suo tempo impartite.

Nel mese di maggio la Corte d'Appello ha rigettato l'impugnazione della sentenza di 1° grado da parte di una compagnia assicuratrice tedesca, che aveva agito in via di rivalsa nei confronti dell'Ente ritenuto responsabile, nella sua qualità di depositario, del trafugamento di preziosi.

avvenuto a seguito della rapina all'Aeroporto Marco Polo di Tessera nel 1983, quando lo scalo aereo era ancora gestito dal Provveditorato.

Nel mese di luglio, dopo un ampio confronto con il Ministero dei LLPP, è stato definito il contenzioso concernente alcune riserve apposte dalla ditta appaltatrice, sul lavoro di costruzione della bretella di collegamento della zona portuale di Marittima con la SS 11 *Padana Superiore*. L'immediato pagamento da parte dell'Ente di 629 milioni ha evitato il rischio di un onere maggiore, in ragione di una prevedibile futura soccombeza giudiziale.

Rimangono, infine, in sospeso altre situazioni di contenzioso, in particolare nei confronti dei Monopoli di Stato, per il recupero di crediti derivanti dall'occupazione di aree demaniali portuali, di altre imprese portuali, per definizione dei canoni di impresa e per riserve avanzate su lavori di costruzione banchina sul Canal Grande da parte della ditta appaltatrice.

Il demanio

Non risultano sostanziali cambiamenti nella gestione del demanio.

L'incremento nelle entrate è essenzialmente determinato dall'applicazione dell'indice di adeguamento ISTAT. Esiste comunque uno spostamento fra le voci a favore degli atti annuali, non avendo potuto, per alcuni contratti a causa, in particolare, dei limiti imposti ai Commissari dalla Legge 84/94, di pervenire alla stipula dei relativi atti pluriennali.

In applicazione della legge di riforma portuale n. 84/94, non si segnalano novità interessanti il demanio in quanto non risulta ancora emanato il decreto di attuazione dell'art. 18.

I sistemi informativi

La telematica portuale e l'interscambio elettronico di informazioni tra gli Operatori tecnici e commerciali del Porto, avviata alla fine degli anni '80, ha costituito l'attività prevalente del

Servizio Sistemi Informativi durante il 1995. Tale attività, va ricordato, ha sensibilmente anticipato nei fatti alcuni compiti che la legge di riforma portuale n. 84 del 28 gennaio 1994 attribuisce all'Autorità Portuale.

“TELEPORTO-Venezia”, il sistema telematico gestito dal Provveditorato al Porto di Venezia, ha continuato a mantenere, come finalità prevalente, l'offerta di *“servizi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni alle Amministrazioni pubbliche, agli Operatori privati, all'Utenza e, più in generale, ai Servizi Marittimi”*, nel rispetto di quanto previsto dal decreto 14 novembre 1994 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, attuativo della succitata Legge di riforma. Alla fine del 1995 oltre 50 Operatori esterni, sia pubblici che privati, risultavano collegati con “TELEPORTO-Venezia” per fruire dei suoi servizi.

Tra le attività di maggior rilievo svolte nell'anno, meritano particolare menzione:

- la fornitura di un servizio telematico continuativo 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno;
- la messa a regime di una LAN (Local Area Network) presso il Servizio Sistemi Informativi con architettura Ethernet-TCP/IP e l'installazione e avvio di analoghe reti presso la Direzione del Personale, il Servizio Demanio e la Segreteria Direzionale;
- l'avvio di un *Nodo Portuale Internet* per offrire agli Operatori pubblici e privati servizi standard previsti dalla rete mondiale *Internet*: World Wide Web (www), posta elettronica (e-mail), trasferimento flussi (FTP), gopher, ecc. e l'avvio parallelo di una rete interna al sistema portuale, basata sulle medesime tecnologie (*IntraNet*);
- la collaborazione offerta al Consorzio Venezia Ricerche per l'avvio della banca dati “Welcome to Venice” (banca dati sulla Città di Venezia ospitata presso il *Nodo portuale Internet*), promossa per iniziativa del Comune di Venezia, in accordo con importanti realtà cittadine;
- la stesura, in collaborazione con il Consorzio Venezia Ricerche, della proposta di progetto “TRANSAX” per la costituzione di una rete telematica tra i porti di Brema, Venezia e Pireo (asse Nord-Sud) da sottoporre all'approvazione e parziale finanziamento da parte della Comunità europea;

- l'adesione, unitamente al Consorzio Venezia Ricerche, al progetto comunitario "BOPCom" (Baltic Open Port Communication System), per la definizione di un sistema telematico standard da attuare tra i porti europei per l'interscambio elettronico delle informazioni;
- l'installazione di un sistema "Windows-NT" per il controllo degli accessi alla rete telematica portuale, al *Nodo portuale Internet* e alla rete mondiale *Internet*, effettuati dagli Operatori tramite rete commutata Telecom;
- il completamento dell'analisi preliminare necessaria per lo sviluppo di un applicativo, da realizzare in ambiente Client-Server/Informix, per l'automazione del Settore Ferroviario.

La direzione amministrazione e finanza

Come per il 1994, anche l'anno in esame ha beneficiato dei provvedimenti finanziari previsti dall'art. 28 della Legge 84/94, quali il pagamento delle rate di mutuo scadenti nel corso dell'esercizio.

Così, in assenza di oneri finanziari impropri e grazie all'andamento positivo della gestione, l'assetto finanziario dell'Ente non ha presentato particolari problemi. Il saldo di cassa, dopo sei anni di crisi, è ritornato in positivo ed attualmente non sussiste alcuna esposizione finanziaria a breve o a lungo, fatti salvi gli impegni connessi ad alcuni contratti di leasing.

L'incidenza degli oneri finanziari sul fatturato è stata pressoché nulla, dopo anni in cui l'indice aveva raggiunto valori elevati (il 18% nel 1986, l'8.6% nel 1990 ed il 5% nel 1994).

Sul piano organizzativo, si è cercato di dare attuazione ad alcune indicazioni rivolte alla separazione contabile delle attività dell'Autorità Portuale e dell'Organizzazione Portuale, di cui alla nota ministeriale n. 519/149 del 20.1.95. Rimangono tuttavia numerose incertezze e difficoltà operative sia per mancanza di normativa che per carenza organizzativa. Infatti non è ancora stato emanato il "*regolamento di contabilità*" nè attuata alcuna suddivisione degli organici o del patrimonio fra le due entità giuridiche.

La redazione del Bilancio Finanziario consuntivo 1995 dell'Autorità Portuale, così come è rappresentata, è strutturata sulla base delle indicazioni generali contenute nell'Ordinanza Commissariale n. 1 del 26.1.1995.

Alla data attuale risulta approvato il bilancio di previsione per il 1996, presentato per la prescritta approvazione ministeriale in data 18/1/96 con delibera n. 84 dell'8.1.96.