

3) dei residui

L'andamento degli incassi e dei pagamenti ha registrato la seguente situazione dei residui (*in milioni di lire*):

Entrate	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1996</u>
Correnti	17.146	23.825
Capitale	11.780	6.412
Giro	15.928	4.336
	<u>44.854</u>	<u>34.573</u>
Uscite	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1996</u>
Correnti	12.759	15.418
Capitale	7.802	8.597
Giro	13.578	1.959
	<u>34.139</u>	<u>25.974</u>
SALDO	<u>10.715</u>	<u>8.599</u>

L'avanzo di amministrazione, al 31.12.1996, risulta quindi di 29.000 milioni, tenuto conto del saldo finale di cassa. Nel 1995 risultava un disavanzo di 13.510 milioni. L'andamento dei residui correnti, come si può ben notare, risulta incrementato rispetto al 1995, in particolare per effetto del credito di oltre 5.800 milioni con il Ministero LL.PP. per la convenzione riguardante la manutenzione dei servizi comuni. Fra i residui attivi di conto capitale e partite di giro risulta la riduzione per gli incassi (ripiano e t.f.r.) richiamati a proposito del commento alla cassa.

L'incremento dei residui passivi correnti è essenzialmente dovuto al fondo riserva e rischi futuri, di cui al commento della parte di competenza.

Il Bilancio**1) Il conto economico**

L'attività dell'Ente, nel corso del 1996, ha determinato i seguenti valori (*in milioni di lire*):

	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1996</u>
Ricavi da traffico	43.115	32.348
Proventi Patrim. e div.	27.505	33.797
<i>Totale Ricavi</i>	<i>70.620</i>	<i>66.145</i>
<i>Totale Costi</i>	<i>66.094</i>	<i>60.399</i>
Differenza	4.526	5.746
Ammortamenti finanziari	-2.193	-2.322
On/Proventi +/-	+979	-282
Contributi e L. 84/94	+12.938	+6.365
Oneri finanziari	-165	+478
Utile netto	+16.085	+9.985
Cash-Flow	<u>+23.808</u>	<u>+17.821</u>

Il margine operativo del 1996 chiude con un risultato positivo di 5.746 milioni, contro i 4.526 milioni del 1995.

L'utile netto, è di 9.985 milioni (16.085 milioni 1995), dopo aver effettuato ammortamenti tecnici per 3.998 milioni e finanziari per 2.322 milioni.

Se si escludono i dati extragestionali e straordinari, il risultato netto della gestione economica del 1996 risulta di 8.551 milioni, contro i 4.940 milioni del 1995. Sono, infatti, da togliere sopravvenienze attive, quali il contributo dello Stato per il pagamento dei mutui 1996, per L. 6.365 milioni ed il saldo differenziale della variazione dei residui per 674 milioni, nonché il differenziale negativo delle sopravvenienze per 1.305 milioni e ulteriore accantonamento al fondo rischi ed oneri diversi per ferie non godute e per situazioni di contenzioso per 4.300 milioni.

2) La situazione patrimoniale

Per effetto della gestione, così come visto a proposito del conto economico, la situazione patrimoniale al 31.12.1996 presenta i seguenti saldi:

	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1996</u>
Immobilizzazioni nette	38.545	43.889
Attivo circolante	37.674	56.475
Ratei e risconti	30	1
Totale Attivo	76.249	100.365
Patrimonio Netto	2.933	32.941
Fondi	17.438	21.406
Debiti	39.122	35.145
Ratei e risconti	671	888
Totale Passivo	60.164	90.380
Utile netto	16.085	9.985
Totale a pareggio	76.249	100.365
Conti d'Ordine	113.035	96.147

Come risulta evidente, nel corso dell'esercizio si è determinato un positivo assestamento degli indici patrimoniali, con l'incremento del "Patrimonio Netto" e del "circolante netto".

Ciò è stato determinato primariamente dai benefici di cui alla Legge 84/94, in particolare per quanto stabilito dall'art. 28. Infatti è stata eliminata la quota corrente dei mutui relativa all'esercizio, pagate dallo Stato per L. 6.365 milioni, e sono stati incassati i crediti per la copertura del disavanzo di gestione a tutto 31.12.1993 per 10.208 milioni e parte (70%) del trattamento di fine rapporto maturato dal personale in servizio al 31.12.1993, per complessivi 11.695 milioni.

E' da notare che rimane anche a fine '96, l'esposizione del debito per mutui (12.045 milioni) per le rate scadenti dal 1997 al 2002, in quanto l'obbligo contrattuale è previsto permanere in capo all'Ente e potrà, pertanto, essere eliminato solamente dopo che ne verrà disposto il pagamento da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

(vedi fogli *Mimerc* 5190351 del 27.2.95 e 5102411 del 22.11.95)

Società Controllate e Collegate

T.m.b. S.r.l. (100%)

La società costituita nel dicembre 1994, è risultata operativa solo a partire dall'1.1.1997.

La perdita economica di lire 4.044.901 è stata pertanto determinata unicamente dalla quota parte dei costi di costituzione e dalle spese di amministrazione.

Vit - Venice Intertrans - S.r.l. (51%)

Il bilancio della società evidenzia, in questo esercizio, un risultato economico netto negativo di circa 34 milioni (+14 milioni nel 1995). Il fatturato ha avuto un decremento del 7%, contro una diminuzione dei costi del 3%.

Purtroppo pesanti ipoteche sul futuro dei traffici di lattice in adriatico non assicura una gestione economica tranquilla per la società, che pertanto sta attuando nuove strategie, nell'ambito del processo di privatizzazione in corso, che possono coinvolgere l'intera struttura societaria.

Vecon Spa (50.5%)

Il progetto di bilancio presenta un utile netto di 1.747 milioni (824 milioni nel 1995), dopo aver effettuato ammortamenti per 1.411 milioni ed accantonato imposte per 1.848 milioni. Il traffico si è incrementato del 35%. Gli investimenti sono stati superiori ai 2.800 milioni.

L'incremento avvenuto nel traffico contenitori sta creando situazioni di saturazione delle aree attualmente a disposizione. Sono pertanto in corso iniziative per l'ampliamento delle zone a disposizione della società.

Servizi Portuali Srl (40%)

Il progetto di bilancio presenta un utile netto di 39 milioni (25 milioni la perdita del 1995). Tale risultato, anche nel presente esercizio, non riflette comunque un miglioramento della gestione, ma è il risultato di un intervento radicale sulla formazione dei costi, per cui, come si

è detto nel precedente relazione si è dovuto effettuare un riesame sulle finalità e sul futuro della società stessa.

Si è deciso quindi di modificare la composizione societaria a favore della Società Vecon, più interessata ai servizi della società. Con deliberazione commissariale n. 132 del 9.12.1996 infatti l'Organizzazione Portuale ha ceduto l'intero pacchetto societario alla predetta Vecon S.p.A.

Save Spa (10%)

Il progetto di bilancio presenta un utile netto di 9.450 milioni (15.290 milioni nel 1995), Il fatturato si è incrementato del 7.8%. Gli investimenti sono stati superiori ai 30.000 milioni.

Società Autostrade Ve-Pd S.p.A.

Il bilancio del 1996 chiude con utile di 1.590 milioni, contro i 1.345 milioni dell'esercizio precedente.

Il fatturato evidenzia un incremento di circa il 5%, mentre gli oneri finanziari, già pesantemente gravanti sui risultati degli ultimi esercizi, presentano un'inversione di tendenza con un riduzione dell'incidenza sul fatturato stesso dal 33,5% del 1995 all'attuale 26,7%. Gli investimenti sono stati di oltre 4.500 milioni.

Conclusione

Prima di procedere all'esposizione dei vari settori delle attività dell'Ente, si vuole sottolineare che l'obiettivo preliminare ad ogni discorso, ad ogni programma e ad ogni piano è lo scavo, al livello di progetto, dei canali di accesso al porto e la loro buona, permanente ed ordinaria manutenzione. A tale obiettivo infatti è rivolto oggi il maggior impegno dell'Ente. Il 10 ottobre 1996 è cominciato il lavoro di escavo del principale canale di accesso al porto di Venezia, il Malamocco-Marghera. Tale lavoro è ripreso dopo una pausa di 13 anni. Il ritmo

delle prestazioni del SEP (Servizio Escavazione Porti) passato dal Ministero dei Lavori Pubblici a quello dei Trasporti e della Navigazione è stato, anche in termini di quantità, assolutamente insoddisfacente con grave pregiudizio di tutta l'attività del porto di Venezia. E' quindi stata indetta una gara fra ditte private, italiane ed europee, operanti nel settore, che dovrebbe permettere il recupero dei tempi.

Se remore di carattere ambientale e burocratico non frapportanno ostacoli alle iniziative intraprese, tutte adeguatamente finanziate, il porto di Venezia sarà messo in grado di affrontare le sfide del prossimo futuro.



A questo punto non resta che ringraziare il personale tutto per l'impegno e la responsabilità dimostrati.

Un vivo ringraziamento va alla Clientela per la fedeltà e per la fiducia nelle capacità e nelle potenzialità del Porto di Venezia.

Un particolare grazie va all'opera svolta dal Collegio dei Revisori e dal Magistrato della Corte dei Conti. Ad essi va altresì il riconoscimento per un puntuale lavoro di controllo che ha consentito la massima trasparenza dei dati di questo bilancio. Infine un ringraziamento, in questa delicata fase di transizione, all'opera degli organi dell'Amministrazione dello Stato, per quanto hanno fatto e soprattutto per quanto vorranno fare.

IL PRESIDENTE

Claudio Boniciolli

Commenti ai singoli settori

Il settore commerciale ed esercizio

La progressiva applicazione della legge 28 gennaio 1994, n.84, ha ristretto il campo d'azione dell'Organizzazione Portuale nelle operazioni portuali di cui all'art. 16 della citata legge; corrispondentemente si è ridotta l'incidenza della relativa voce di bilancio sulle entrate dell'ente. A decorrere dal 1 gennaio 1997, con l'entrata in operatività della T.M.B. S.r.l., le attività connesse con le operazioni portuali sulle merci produrranno soltanto effetti indiretti sul bilancio. Si sta quindi procedendo lungo la strada della separazione tra la funzione autoritativa e quella gestionale voluta dalla legge di "Riordino della legislazione in materia portuale". Il processo di applicazione della legge pone quindi in sempre maggior evidenza l'importanza dell'intero traffico portuale per il bilancio dell'ente, rispetto alla precedente fase in cui assumeva rilevanza quasi assoluta il traffico commerciale.

Nel futuro pertanto, nell'analizzare lo sviluppo del traffico, si porrà sempre maggior attenzione al movimento portuale complessivo, seppur con le specificità che caratterizzano ciascun settore.

Per quanto riguarda il 1996 va detto che il quadro economico caratterizzato da una flessione della produzione industriale e da una certa depressione del mercato interno, in un clima dominato dall'incertezza, non ha certamente favorito lo sviluppo dei traffici portuali. In particolare, il settore industriale che nel corso del 1995 aveva mostrato qualche timido cenno di ripresa ha subito una flessione del 13,8%. Il settore petroli e quello commerciale sono invece rimasti sui livelli del 1995: +0,6% per il primo, +0,5% per il secondo. Le statistiche confermano quindi la crescita relativa della funzione commerciale che, dopo più di quarant'anni, ha superato con 7.073.363 tonnellate (contro i 6.399.308) quella industriale (+10% sull'industriale).

Va ancora una volta sottolineato il perdurare dei condizionamenti allo sviluppo dei traffici portuali derivanti dal mancato escavo dei canali che impedisce il recupero di efficienza nel trasporto delle materie prime destinate agli stabilimenti di Porto Marghera e, attraverso le strutture del commerciale, al Veneto e al più vasto hinterland del Nord-Italia.

L'analisi dei flussi che hanno utilizzato le strutture precedentemente affidate in gestione esclusiva al Provveditorato al Porto evidenzia:

Cereali e sfarinati

Il settore nel suo insieme è cresciuto del 2% in termini di tonnellaggio movimentato ma di oltre il 12% in termini di fatturato. Ciò è stato reso possibile dalla conclusione di accordi più vantaggiosi per l'Ente che ha saputo sfruttare il favorevole momento di mercato, caratterizzato da una notevole concorrenza tra gli operatori che utilizzano Venezia quale terminale di sbarco, ed ampliare la gamma dei servizi logistici offerti, incrementandone l'affidabilità e l'economicità: sono stati programmati treni completi giornalieri per la consegna delle merci ai principali mangimifici d'Italia, anche localizzati nel Sud.

Le possibilità di crescita, rese teoricamente possibili da una favorevole congiuntura che ha portato alla crescita delle importazioni, sono state frenate dalla scarsa disponibilità di pescaggio che ha costretto le navi ad allibo presso altri porti adriatici.

Carbone

Gli sbarchi di carbone presso il terminal del Molo B (615.289 t) sono cresciuti del 13% nel 1996, pur nel permanere dei vincoli strutturali legati alla mancanza di fondali adeguati alle dimensioni delle navi che trasportano questo materiale.

Parte del traffico (circa 130.000 t) è stata sbarcata da imprese terminaliste autorizzate localizzate in area industriale. Nel complesso quindi il carbone movimentato per scopi commerciali ha sfiorato le 750.000 tonnellate.

Rinfuse e prodotti siderurgici

Il calo evidenziato dalle statistiche (-20%) va ascritto totalmente alla politica produttiva e delle scorte messa in atto dalle acciaierie che, nel corso del 1995, hanno sfruttato al massimo la capacità produttiva degli impianti, in previsione del loro smantellamento che doveva essere

effettuato in ottemperanza agli accordi indirizzati a creare una stabile riduzione della produzione di acciaio nella Comunità.

Tale politica congiunturale, unita alla riduzione dei consumi, conseguente alla fase di stagnazione dell'economia internazionale, ha creato, sul finire del 1995, un eccesso di scorte di semilavorati e prodotti finiti che sono state poi lentamente assorbite dal mercato.

Per quanto riguarda gli imbarchi, sono mancate anche nel 1996 le commesse internazionali che avevano sostenuto, negli anni scorsi, rilevanti esportazioni di tondo, tubi ed altri prodotti siderurgici.

Rinfuse altre

La forte flessione registrata nel 1996 (- 40%) deriva in larga misura dalla concorrenza esercitata dalle imprese portuali autorizzate localizzate in zona industriale che nell'anno hanno movimentato oltre 400.000 tonnellate di rinfuse minori (+47%).

Merci altre

Il buon andamento delle merci varie (+ 9,8%) è legato all'elevato standard di servizio raggiunto dalle imprese operanti in ambito commerciale, alla buona accessibilità stradale del nostro porto che consente il trasporto su strada di carichi eccezionali di notevole ingombro ed alla presenza nel Nord-Est d'Italia di importanti gruppi di produzione di grandi impianti. E' infatti il Project Cargo il filone trainante dell'intero comparto.

Anche in questo caso l'incremento dei pescaggi consentirebbe un notevole recupero di economicità del nostro scalo con immediati riflessi positivi sul traffico.

Traffici specializzati

L'avvio di un regolare servizio di collegamento *feeder* con Gioia Tauro ha determinato una forte crescita del traffico movimentato dalla Vecon S.p.A. (+ 41,6% in termini di TEUs), mentre gli specializzati gestiti dall'Organizzazione Portuale manifestano un certo calo (-

15,4% in termini di tonnellate) dovuto alla flessione dei traffici Ro-Ro Cargo. In crescita invece il traffico con la Grecia su navi traghetto (+16%).

Cabotaggio

Il cabotaggio non ha avuto, sulla via adriatica, il successo sperato ed anche per il 1996 presenta valori poco significativi, soltanto 116.000 tonnellate, con una flessione del 3,3% rispetto al 1995.

Passeggeri

Nel 1996 è continuata la crescita del settore passeggeri, che ha ormai superato la soglia delle 500.000 unità (529.760, +14,8%), e si è realizzato il consolidamento dei traffici acquisiti nel corso del 1995.

I traghetti hanno manifestato una forte dinamicità (+22%) che ha portato alla saturazione degli ormeggi specializzati disponibili nella Zona di Marittima, le potenzialità di crescita sono ora legate alla realizzazione di idonei ormeggi il cui progetto è già stato trasmesso alle competenti autorità.

Il traffico crocieristico si sviluppa su unità di dimensioni superiori che richiedono una maggior attenzione in rapporto all'aspetto organizzativo dei flussi in entrata ed in uscita, e nella possibilità di fruizione di idonei servizi di accoglienza. Inoltre, la coesistenza di traffico veicolare e passeggeri pone notevoli problemi di viabilità che andranno affrontati realizzando gli interventi programmati nel Piano Operativo Triennale approvato dal Comitato Portuale nella riunione del 3 luglio 1996.

Per le prospettive di crescita, e per la necessaria attenzione che questo particolare traffico richiede, si ritiene indispensabile conseguire al più presto l'obiettivo del definitivo trasferimento del traffico merci nella Zona di Marghera. L'attuazione di questo trasferimento richiede l'immediata disponibilità di aree già individuate per la riconversione delle stesse dalle attuali funzioni a quelle di terminal portuale commerciale. Le aree individuate rientrano

nell'*insula* portuale commerciale" ed hanno pertanto già ricevuto, da parte della pianificazione urbanistica, la necessaria destinazione d'uso.

La gestione dell'esercizio portuale è stata regolare. Per i traffici portuali si rimanda alle apposite tabelle di dettaglio (nei ricavi) ed agli allegati statistici. Per le altre attività complementari si segnala che complessivamente nel corso dell'anno sono stati movimentati n. 19.618 carri ferroviari per 925.762 tonn. e 90.035 camion per 2.548.130 tonn.

Detto traffico risulta così ripartito:

- ferroviario

- 42,7% PPV (gestione diretta)
- 29,1% CLP-CESAM
- 28,2% MULTISERVICE

- camion

- 66,8% PPV (gestione diretta)
- 18,0% CLP-CESAM
- 15,2% MULTISERVICE

Il settore tecnico, gli investimenti e le manutenzioni

Le somme impegnate ad investimenti con fondi propri per immobili ed impianti portuali e per la fornitura di attrezzature, macchinari ed altri beni mobili ammontano a 9.043 ML (comprehensive di 2.000 ML per finanziamento della Regione Veneto e 78 ML per finanziamento del Comune di Venezia, quale prima tranche di 5 Mrdi di cui all'accordo di programma del 15.10.96).

Tra le opere più significative realizzate o in corso di ultimazione si segnalano le seguenti:

- modifica impianto di aspirazione polveri del Silo Piemonte al Molo B (3° ed ultima fase);
- costruzione di una strada per il Molo Levante e sistemazione delle aree adiacenti;

- sistemazione delle aree comprese fra i fabbricati 103 e 107 di Marittima per il traffico croceristico;
- formazione di un nuovo pavimento nella sala “arrivi” della stazione passeggeri - fabb. 103;
- sistemazione delle facciate del fabbricato n° 107 di Marittima;
- realizzazione dell'impianto di climatizzazione (1° fase e completamento) del Fabbricato n° 17 a S. Marta
- sistemazione delle pareti esterne del fabb. n° 17 di S. Marta;
- lavori di adeguamento del piano terra del fabb. 107/108 di Marittima per adibirlo a custodia temporanea di autovetture al seguito del traffico croceristico;
- costruzione di un sistema di apparecchiature con scala mobile per lo sbarco/imbarco di passeggeri dalle navi da crociera in banchina Tagliamento di Marittima;
- sistemazione di due campate al primo piano del fabbricato n° 17 a S. Marta;
- rifacimento parte della copertura del fabbricato n° 48 di Venezia - S. Andrea
- fornitura di una tramoggia della capacità di 42 mc per i ponti scaricatori da cereali CT 159 - 160 in banchina Piemonte di Marghera;
- nuova configurazione della rete telefonica e trasmissione dati per le zone portuali di Marittima - Marghera e Sede; lavori di rifacimento del sistema di automazione e controllo dei cicli di trasporto delle merci al Silo Piemonte al Molo B di Marghera;
- fornitura di un elettromagnete da 28 KW completo di apparecchiatura elettronica;
- revisione generale carpenterie, meccanismi di traslazione e brandeggio su aspiratori SA 507 - 509 al Silo Piemonte - Molo B;
- estensione dell'impianto di aspirazione polveri sui meccanismi esterni di riconsegna cereali al Silo Piemonte, Molo B
- acquisto di n° 2 benne a polipo della capacità di 3,5 mc per gru CM 165 - 166 in Banchina Emilia;
- acquisto di n° 1 trasportatore a nastro su semovente completo di tramoggia di carico per il terminal sfarinati al Molo B .

Sono stati inoltre assunti una serie di impegni di spesa relativi allo smaltimento nell'isola delle Tresse dei fanghi di risulta dell'escavo degli specchi acquei antistanti gli ormeggi operativi nella zona industriale di Porto Marghera.

A quanto sopra vanno aggiunti gli interventi con fondi stanziati dallo Stato (legge 843/78) che hanno permesso, nel corso dell'anno, di ultimare i lavori di manutenzione e ristrutturazione degli impianti elettrici - 2° Fase per un importo complessivo di L. 369 milioni di cui L. 288 milioni finanziati dal Ministero.

Con fondi regionali (legge 8/82) per 2.000 ML si stanno effettuando i lavori di rifacimento dei binari ferroviari della Banchina Lombardia - Molo A.

Le manutenzioni sostenute hanno comportato una spesa complessiva di 4.994 ML, così suddivisa:

- - 2.339 ML per manutenzioni immobili;
- - 2.588 ML per manutenzione attrezzature, macchinari ed impianto;
- - 67 ML per manutenzione mobilio e macchine d'ufficio.

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 è stata inferiore di 424 ML rispetto a quella del 1995.

Il contributo ministeriale ammonta per il 1996 a 7.092 milioni per pulizie, manutenzioni ed illuminazione degli ambiti portuali; tale incremento di contributo, rispetto agli anni precedenti trova giustificazione in una nuova convenzione "integrativa" con il Ministero LL.PP. sottoscritta a fine esercizio per gli anni 1996-1997.

II Personale

Al 1° gennaio 1996 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 la Cesam S.r.l.	n.	1 unità
• dipendenti in distacco presso la Multiservice S.r.l.	n.	2 unità
• dipendenti in distacco presso la Vecon S.p.a.	n.	8 unità
totale dipendenti in forza	n.	243 unità

Al 31 dicembre 1996 la consistenza del personale in forza era la seguente:

• forza disponibile presso l'Ente	n.	219 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.	10 unità
totale dipendenti in forza	n.	241 unità

	Dipendenti disponibili presso l'Ente				Dipendenti in distacco		Totale	
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Enti	Imprese	Qualifica	Categoria
<i>Segretario Generale</i>	1	0	0	0	0	0		1
<i>Dirigenti</i>	3	0	0	0	0	0		3
<i>Quadri ed Impiegati</i>	0	23	109	0	8	6		146
- Quadri		23					23	
- Impiegati amm. e ass.			44		8	1	53	
- Impiegati tecnici			14				14	
- Impiegati operativi			51			5	56	
<i>Operai</i>	0	0	0	83	1	7		91
- Operai di officina				37		1	38	
- Gruisti / Autisti				46		6	52	
- Operai altri					1		1	
	4	23	109	83	9	13		
	219				22			241

La differenza nella consistenza della forza disponibile è dovuta al fatto che nel corso dell'anno hanno risolto il rapporto di lavoro il Direttore Generale dell'Organizzazione

Portuale, Ing. Arrigo Borella ed il Direttore Commerciale e Marketing, Cap. Pierluigi Penzo. Inoltre, un dipendente è stato dispensato dal servizio per inabilità fisica. Per contro, dal 1° giugno, è stato assunto, quale Segretario Generale dell'Autorità Portuale, il dott. Andrea Razzini, a seguito della sua nomina da parte del Comitato Portuale.

Nel corso dell'anno altri dipendenti con professionalità richieste dalle imprese portuali sono stati posti in distacco volontario per alcuni mesi presso le stesse; due di essi sono rimasti in distacco presso la Società Vecon, oltre agli otto già in tale posizione.

Da porre in rilievo vi sono i provvedimenti riguardanti il personale e la ristrutturazione dell'Ente, finalizzati alla concretizzazione del processo di trasformazione dell'Organizzazione Portuale. Tali provvedimenti hanno riguardato il trasferimento, a far data dal 29 luglio 1996, di tutto il personale dell'Organizzazione Portuale alle dipendenze dell'Autorità Portuale, la definizione della consistenza organica del personale della Segreteria Tecnico Operativa, la suddivisione delle attività produttive con affidamento all'Organizzazione Portuale della gestione delle residue attività di movimentazione merci e all'Autorità Portuale della gestione dei Servizi di interesse generale, ciascuno dei quali con propria dotazione organica, ancorché non ancora completata.

Anche nel 1996 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 55 dipendenti. Un corso è stato finanziato dal Fondo Sociale Europeo per l'occupazione.

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.