

l'efficienza operativa e la qualità del servizio offerto, ha promosso - con la partecipazione di imprese operanti nel porto - la costituzione di società nelle quali si è riservata una quota non maggioritaria. Sono state così costituite le seguenti società:

- Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. per la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri¹⁴, costituita in data 29 aprile 1997;
- Teleporto Adriatico S.r.l. per la gestione dei servizi informatici e telematici¹⁵ costituita in data 29 maggio 1998;
- Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l. per la gestione del servizio ferroviario svolto nell'ambito del porto¹⁶, costituita in data 14 aprile 1999.

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

Gli atti già compiuti dall'Autorità Portuale in tema di attuazione della legge 84/1994 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 84/1994 (Ordinanza n.11 del 5 marzo 1996);
- la "istituzione del Registro dei lavoratori adibiti ad operazioni portuali ai sensi della legge 84/1994 (Ordinanza n.12 del 20 marzo 1996);
- il passaggio (previsto dall'art.23 della legge n. /1994) alle dipendenze dell'Autorità Portuale, in continuità di rapporto di lavoro, del personale già

¹⁴ Di cui all'Art. 1 lettera E) del D.M. 14/11/1994.

¹⁵ Di cui all'Art. 1 lettera F) del D.M. 14/11/1994.

¹⁶ Di cui al D.M. 04/04/1996.

- 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 della legge e la definizione degli atti di concessione;
 - la cessione del pacchetto di maggioranza della VECON S.p.A. alla SINPORT S.r.l. al termine della procedura di selezione dell'acquirente;
 - la pubblicazione su quotidiano economico ad elevata tiratura nazionale ed internazionale dell'invito a manifestare Interesse all'acquisto del 100% del capitale della T.M.B. S.r.l., pubblicato in data 16 giugno 1998;
 - la costituzione di una società per la gestione della telematica ai sensi dell'art. 23, comma 5, della legge di riordino e D.M. 14.11.1994;
 - la costituzione di una società per la gestione della telematica ai sensi dell'art. 23, comma 5, della legge di riordino e D.M. 14.11.1994;
 - la costituzione, in data 14 aprile 1999, di una società per la gestione del servizio ferroviario e logistico all'interno dell'ambito portuale¹⁷;

¹⁷ La società, denominata "Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l." è divenuta operativa il 01.01.2000.

- la conclusione, nel mese di giugno del 1999, dell'operazione di cessione delle quote della società T.M.B. S.r.l. detenute dall'Ente (pari al 100% del capitale sociale). Tale ultima operazione ha consentito - come innanzi sottolineato - di portare a compimento il processo di privatizzazione del porto di Venezia, segnando, inoltre, la definitiva cessazione dell'Organizzazione Portuale ed il subentro dell'Autorità nella proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti ed in tutti i rapporti in corso¹⁸.

¹⁸ Così come stabilito dall'art.20 della legge 84/94 e dal decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n.400 del 29/07/99, che è stato riportato tra gli allegati (All.1).

2. La programmazione e l'attuazione dei relativi interventi

2.1 Piano Operativo Triennale

2.1.1 Il primo Piano Operativo Triennale era stato deliberato dal Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Venezia in data 3 luglio 1996 ed il primo aggiornamento in data 8 ottobre 1997.

Il 21 gennaio 1999 è stato deliberato il primo ed il secondo aggiornamento del Piano medesimo che evidenzia gli sforzi effettuati per dare copertura finanziaria alle opere programmate e per adeguare le strutture alla nuova organizzazione delle attività portuali derivante dall'applicazione della Legge 84/94.

E' stato redatto il secondo Piano Operativo Triennale che è stato sottoposto alla deliberazione del Comitato Portuale nel mese di giugno 2000.

2.1.2 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 10.03.1995;
- 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.

Nel piano era posto in evidenza che il porto di Venezia attendeva da anni la soluzione al problema dei suoi fondali, ormai ridotti a quote del tutto irrisorie per un porto di rango internazionale costituendo una vera e propria strozzatura in tema di accessibilità nautica, come tale assunta quale pregiudiziale per il conseguimento degli obiettivi esposti nel POT.

2.1.3 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, e porre le basi per un utile confronto 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 84/1994), essendo evidente che 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 l'Autorità ha tentato di raccogliere in un unico documento le prioritarie necessità del mondo produttivo e di porre le premesse per dare soluzione ai numerosi problemi che affliggono la realtà portuale veneziana. In particolare, la mancanza, come già accennato, di un sistematico escavo manutentorio dei canali di grande navigazione è un tema che attraversa l'intero Piano Operativo Triennale. Di esso non si è tenuto conto nella definizione delle proposte di intervento, essendovi stati affidamenti di intervento che il Ministero dei lavori Pubblici stava nuovamente predisponendo con la garanzia di un costante impegno manutentivo da parte del Servizio Escavazione Porti.

2.1.4 Il secondo aggiornamento ha inserito, per la palese necessità di evitare salti di continuità tra il primo ed il secondo Piano Operativo Triennale, un limitato numero di nuovi interventi che riguardano alcuni importanti temi quali:

- l'acquisizione di nuove superfici in "insula" da destinare alla riorganizzazione delle aree al servizio del porto e delle attività ad esso collegate;
- la partecipazione, assieme ad altri soggetti istituzionali - sia pubblici che privati -, ai progetti di bonifica e riqualificazione di aree industriali dismesse;
- la definizione di strategie di rete tendenti al consolidamento del legname tra attività portuale, sistema logistico ed operatività intermodale, anche attraverso la partecipazione in società;

- la partecipazione allo studio, definizione e realizzazione di progetti riguardanti il ridisegno e l'ampliamento degli assi di scorrimento stradale e ferroviario con l'obiettivo di coordinare tali progetti con quelli di accessibilità alle aree portuali (progetti, questi, già inseriti nel Primo Piano Operativo Triennale).

Il Primo Piano Operativo Triennale prevedeva la costituzione di tre società operanti nei servizi di interesse generale e specificamente nei servizi ai passeggeri, nell'informatica e telematica, nel settore ferroviario. Queste tre società sono state costituite ai sensi dell'art. 23, comma 5, della Legge 84/94 e ad esse l'Autorità partecipa con quote di minoranza:

Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.	35.5%
Capitale sottoscritto Autorità	L. 2.130.000.000=
Teleporto Adriatico S.r.l.	21.875%
Capitale sottoscritto Autorità	L. 700.000.000=
Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l.	42%
Capitale sottoscritto Autorità	L. 42.000.000=

Il Piano Operativo Triennale vigente fino al giugno 2000 indicava quale obiettivo strategico lo sviluppo del traffici portuali e delle connesse attività, in sintonia con le linee di programmazione definite in ambito comunitario, nazionale e regionale e nel rispetto del tessuto socio-economico nel quale il porto è inserito.

Le statistiche dei traffici, la nascita delle nuove società per la gestione dei servizi di interesse generale, l'ormai conclusa privatizzazione delle attività legate alle operazioni portuali (art. 16 legge 84/94), i risultati di bilancio, la definizione di importanti intese a livello locale e regionale, la partecipazione ad importanti progetti comunitari nonché l'istituzione della

Direzione Sicurezza ed Ambiente nell'organizzazione dell'Autorità, costituiscono testimonianza dell'impegno a raggiungere il conseguimento di tali obiettivi, pur con il permanere di vincoli tecnici che riducono l'accessibilità terrestre, ed in particolare quella marittima (fondali).

La redazione del secondo Piano operativo triennale (2000- 2002) ha rappresentato l'occasione, oltre che per definire le nuove linee strategiche, per verificare il grado di realizzazione degli interventi inseriti nel precedente documento di pianificazione.

Si può affermare che sono stati raggiunti traguardi significativi e sono stati superati, in valore assoluto, i volumi di investimento indicati nel primo Piano operativo triennale e le percentuali di realizzazione delle opere.

Tra le realizzazioni più importanti, va appena rammentato che, dopo 15 anni di mancata effettuazione di scavo manutentorio, sono stati avviati i lavori per il sistematico drenaggio dei canali di grande navigazione; nel 1999 si è concluso il processo di privatizzazione delle operazioni portuali previsto dall'art. 20 della L.84/94, il che ha consentito il reinvestimento delle risorse acquisite in attività in conto capitale; sono state disciplinate con ordinanze le attività portuali e quelle ad esse collaterali (art. 16 della legge).

2.2. Il livello di realizzazione dei progetti inseriti nel primo P.O.T.

Nel primo Piano (luglio 1996) l'Autorità aveva formulato le seguenti previsioni di interventi nel triennio successivo:

4- Opere a collaudo	Mil/Lit. 43.500
- Progettazione esecutiva e appalto	48.500
- Progettazione esecutiva	102.000

In seguito alle revisioni annuali, alcuni progetti sono stati sostituiti con altri più urgenti, altri sono stati stralciati perché non più rispondenti alla logica della privatizzazione, altri ancora hanno subito una variazione nei volumi di spesa inizialmente prevista. Il fabbisogno è quindi aumentato da

Lit. 194 miliardi a Lit. 214,200 miliardi (oggetto della previsione del secondo Piano). A queste spese vanno aggiunti gli interventi di escavo dei canali il cui valore supera i 41 miliardi, dei quali non si era tenuto conto nella redazione del primo Piano. La complessiva spesa prevista per 256 miliardi di lire comporta un maggiore impegno dell'Ente nel reperimento delle risorse e nella gestione degli interventi.

I lavori completati nel corso del triennio 1997/99 per un valore complessivo superiore a 26 miliardi di lire, riguardano sia nuove opere (ad es. costruzione di un doppio scivolo Ro-Ro in testata Marmi,) sia manutenzioni straordinarie, in particolare nel settore impiantistico e in quello della sistemazione di aree e fabbricati demaniali con importanti investimenti nella ristrutturazione delle aree a servizio della stazione crocieristica.

Nel mese di maggio 1999 si è inoltre conclusa la progettazione per la ristrutturazione degli accessi alla zona portuale di Marghera (progetto cofinanziato dall'U.E. (fondi TEN) e dal comune di Venezia).

Gli interventi in corso di realizzazione (L/mld. 63,9) riguardano opere fondamentali a vantaggio del traffico commerciale.

Risultano, al riguardo, terminati i lavori relativi alla ristrutturazione dei piazzali operativi al servizio del traffico rinfuse di banchina Veneto (Lit. 2,685 miliardi) e del rifacimento degli impianti elettrici di potenza e del sistema di automazione e controllo cicli di trasporto della merce al Silo Piemonte (Lit. 5,695 miliardi).

Circa gli interventi a favore del traffico commerciale, nella zona di Marghera i progetti previsti dal primo P.O.T. attualmente in fase di realizzazione superano i 49 miliardi di lire.

Considerevoli anche gli interventi nel settore della manutenzione delle infrastrutture portuali, della viabilità e degli impianti elettrici di illuminazione e la menzionata prosecuzione di tutti gli interventi di ristrutturazione dei fabbricati demaniali di Marittima e i lavori di rafforzamento della rampa di collegamento con la strada statale 11 (lavori completati nei primi mesi del 2000).

Gli interventi ancora da appaltare riguardano principalmente la realizzazione del ponte sul canale industriale ovest per il quale, nel corso dell'ultimo triennio è stata elaborata la progettazione esecutiva, nonché la ristrutturazione e l'ampliamento del parco ferroviario.

Circa gli interventi a favore dell'**accessibilità nautica** - attribuiti alle Autorità portuali dalla L. 23 dicembre 1996, n. 647, di modifica dell'art. 6 della legge n.84/94 - ritenuti manutentori delle parti comuni dell'ambito portuale, va ricordata la grave situazione della portualità veneziana a causa della trascurata manutenzione (per 15 anni) dei canali di grande navigazione. Gli interventi di escavo hanno richiesto non solo ingenti risorse finanziarie, ma l'acquisizione di specifiche competenze in tema di sedimenti inquinati ed un lungo iter approvativo, atteso il complesso sistema ambientale della laguna veneta. L'Autorità ha dovuto effettuare rilevanti investimenti, avviando una serie di escavi e di smaltimenti per un impegno che per ora è quantificabile in 41 miliardi di lire, ma che è destinato ad aumentare nei prossimi anni.

Vanno segnalate, quali fonti di finanziamento le risorse derivanti dalla legge 515/96 per la salvaguardia di Venezia (Lit 17,205 miliardi), quelle messe a disposizione dal Ministero dei trasporti e della navigazione (complessivamente Lit. 10,700 miliardi di lire), e dal Ministero dei Lavori Pubblici (Lit. 13,400 miliardi di lire) attraverso un protocollo d'intesa (n. 2371/98) per la realizzazione dei lavori urgenti di escavo nel canale Malamocco-Marghera.

Inoltre, sono stati impegnati oltre 5 miliardi nel rifacimento e nella costruzione di nuovi binari soprattutto nella zona di Marghera e per la manutenzione straordinaria delle parti comuni. Tali interventi manutentivi non sono compresi nei 256 miliardi di lire per gli interventi innanzi descritti.

2.3 Piano regolatore Portuale

2.3.1 Precedentemente all'emanazione della legge 84/4994, 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 la loro vigenza sino alla definizione del nuovo PRP previsto dall' art.5 della legge 80/84.

Il Segretario Generale dell'Autorità portuale, avvalendosi di un gruppo di esperti Interni ed esterni alla struttura della Segreteria tecnico operativa, ha elaborato la Variante al Piano regolatore portuale per la sezione di Porto Marghera.

In ordine a detta variante, in data 24/01/2000 il Consiglio Comunale di Venezia ha deliberato, con alcune osservazioni¹⁹, l'intesa relativamente al testo presentato dall'Autorità nel mese di dicembre del 1999. Il Comitato Portuale ha, quindi definitivamente adottato il Piano Regolatore Portuale in data 17/02/2000²⁰ recependo le osservazioni del Consiglio Comunale di Venezia.

Attualmente il Piano Regolatore Portuale sta proseguendo l'iter previsto dall'art.5 commi 3 e 4 della legge 84/94 ; in particolare, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel mese di maggio 2000 ha avviato l'istruttoria prescritta dall'art. 5 della legge 84/94 .

Il lavoro di redazione è stato integrato da studi specifici riguardanti alcuni approfondimenti tecnico-specialistici.

2.3.2 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 la II^a Zona e 07.07.1964 del Consorzio Obbligatorio Porto e Zona Industriale per la III^a Zona.

Va ricordato che sui progetti si espresse favorevolmente, con voto n.322 del 12.03.1965, l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed 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:

¹⁹ Deliberazione n.32.

²⁰ Deliberazione n.1.

- 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 798/1984.

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.

Per le aree non è prevista alcuna particolare pianificazione (solo la previsione di costruzione di banchine nel porto commerciale); la zonizzazione divide le aree in I° Zona Industriale Commerciale (senza alcuna distinzione) e II° Zona Industriale.

Come già ricordato, la Variante al Piano Regolatore Portuale per la Sezione di Porto Marghera è attualmente all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'espressione del parere previsto dall'art.5, c.3, Legge 84/94.

2.3.3. Per le aree portuali del Centro storico il riferimento è ancor più "datato" in quanto si basa sul tuttora vigente Piano approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 maggio 1908 (voto n. 603), emesso ai sensi della legge 14.luglio 1907, n. 542 e succ. modd.

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

A tal fine, fin dal giugno.1996 sono stati costituiti Gruppi di Lavoro coordinati dal Segretario Generale e aperti alla partecipazione di rappresentanti delle Amministrazioni pubbliche interessate alla

pianificazione portuale. E' stato, in tal modo, possibile redigere la "Variante", limitata peraltro alla sola sezione di Porto Marghera. Invece le aree del Centro storico sono oggetto di particolari e dirette intese con il Comune, nel presupposto, tuttavia, che sulle stesse vi è il vincolo dell'uso portuale.

3. Il sistema dei controlli

A norma dell'art.12 della Legge 84/1994, la vigilanza è stata espletata dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Al sensi poi della stessa legge 84/1994 il Collegio dei Revisori dei conti (ricostituito con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 01.03.2000), ha svolto le attribuzioni indicate dall'art.11 della citata stessa.

Per quanto attiene all'attività di riscontro degli atti di gestione e di accertamento della regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, non sono emersi rilievi da parte dei revisori dei conti.

In attuazione della direttiva adottata dal Ministro del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica è stata disposta una verifica amministrativo-contabile nei confronti dell'Autorità Portuale, ai sensi e per gli effetti dell'art.29 del R.D. 18 novembre 1923, n.2440, dell'art.3 della legge 26 luglio 1939, n.1037, nonché dell'art.65 del D.L.vo 3 febbraio 1993, n.29.

In detta verifica non sono state evidenziate risultanze di una qualche gravità, in quanto le tempestive e puntuali controdeduzioni fornite dall'Autorità Portuale in merito ai singoli punti oggetto di rilievo hanno permesso di considerare superate le osservazioni formulate in un primo momento dagli ispettori del Tesoro.

PARTE II

CENNI SULLA STRUTTURA

4. Gli organi dell'Ente e il relativo costo

4.1 Conferma del Presidente e ricomposizione organi statutari

Sono Organi dell'Autorità Portuale, il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei conti²¹. Essi, dopo il primo quadriennio dall'istituzione dell'Ente, sono stati nuovamente nominati o ricostituiti con i seguenti provvedimenti:

Presidente: nominato con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 25.01.2000;

Comitato Portuale: costituito con decreto del Presidente dell'Autorità n. 442 del 24.02.2000, secondo lo schema previsto dall'art.9, comma 1, della legge 84/1994;

Collegio Revisori: costituito con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione dell' 1.03.2000.

Segretario Generale: nominato con delibera del Comitato Portuale n. 2 del 16.03.2000;

²¹ Art. 7, comma primo, legge 84/94.

4.2. Gli organi e la relativa spesa

L'indennità di carica corrisposta al Presidente è stata nel 1998 di 254 milioni di lire lordi annui e nel 1999 di 257 milioni lordi annui, pari alla retribuzione del Segretario Generale, maggiorata del 30%.

Al Collegio dei Revisori sono state corrisposte complessivamente, sia nel 1998 che nel 1999, lire 45 milioni a titolo di emolumenti lordi annui (oltre ai gettoni di presenza), tenuto conto della maggiorazione stabilita con D.M. 8 febbraio 1998, pari al 44% dell'indennità a tale data corrisposta (l'emolumento è stata di 9,36 milioni di lire per il presidente e di 7,8 milioni per i revisori effettivi e di lire 1,56 milioni per i revisori supplenti).

Ai componenti del Comitato Portuale è stato corrisposto un gettone di presenza di lire 100.000 sino al 16 settembre 1998 e di lire 200.000 a decorrere dal 17 settembre 1998: per un totale di 27 milioni di lire nel 1998 e di 42 milioni nel 1999.

Riassumendo, il costo complessivo a carico dell'Ente per gli organi previsti dall'art.7 della legge 84/94 (compresi i rimborsi spese ed i contributi INPS) è risultato pari a:

- 381 milioni di lire nell'esercizio 1998;
- 396 milioni di lire nell'esercizio 1999.

4.3. I controlli interni

Con nota del 6 ottobre 1999, il Ministro vigilante, nel comunicare l'approvazione del regolamento di contabilità, aveva ritenuto di richiamare l'attenzione dell'Ente sulla necessità di istituire il servizio di controllo interno, ai fini di una maggiore trasparenza dell'attività amministrativa.