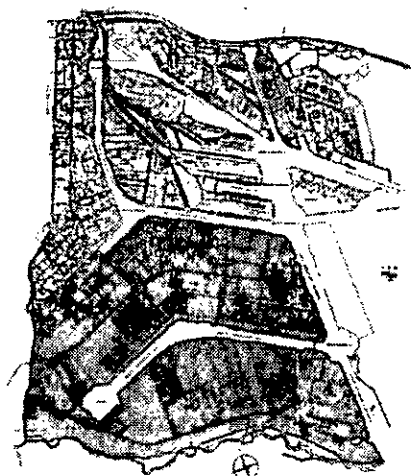


Il Demanio

Gestione del Demanio Marittimo

Pur in presenza di una carenza normativa determinata dalla mancata emanazione del



LEGENDA
F. FON. PUBBLICAZIONE-CONCESSIONI
F. FON. PUBBLICAZIONE

regolamento attuativo dell'art. 18 della Legge 84/94 (procedura di pubblicazione, durata delle concessioni, limiti minimi dei canoni) tuttavia il quadro di riferimento normativo, alla luce delle indicazioni ministeriali ottenute nel 1996 (circolare n. 41 del 6 maggio) e nel 1997 (dispaccio del 21 luglio) si è sufficientemente consolidato e chiarito almeno in sede locale nella consapevolezza che esso, nel tenere in debito conto, appunto, gli orientamenti assunti in sede centrale, non dovrebbe discostarsi di molto dalla emananda norma regolamentare.

Così come per gli anni precedenti, anche per il 1998, fatta una preliminare esposizione delle modifiche ed innovazioni che hanno interessato l'assetto territoriale del porto di Venezia, si è ritenuto significativo analizzare nel dettaglio le varie componenti economico-produttive che usufruiscono di concessioni demaniali quali emergono dall'analisi dell'aliquota del fatturato dei relativi canoni introitati dal limite dei 10 milioni annui e si è tratta conferma del carattere del tutto singolare che contraddistingue le concessioni nel porto veneziano e precisamente un'alta concentrazione di entrate (18.543 milioni su 20.658 milioni pari al 90% del fatturato annuo) ottenuta da un numero ristretto di soggetti concessionari (133 su 350 pari al 38% del totale complessivo) peraltro variamente distribuiti all'interno dei vari settori economici. Si precisa che quest'ultima percentuale è superiore a quella registrata nel 1997 (25%) per il fatto che una significativa revisione operata nel settore delle concessioni per aree di parcheggio autovetture ha determinato per il 1998 la riduzione di oltre un centinaio di soggetti concessionari abbassando il totale complessivo degli stessi da 530 a 350.

Assetto territoriale

Il porto di Venezia è costituito da tre ambiti:

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

L'ambito demaniale di cui al punto 2 è stato suddiviso in 4 terminal così come indicato nell'Ordinanza n. 29 del 27 febbraio 1997:

Terminal Vecon Spa (già operativo dal 1988);

Terminal Molo B;

Terminal Molo A;

Terminal Molo Sali.

A seguito di quanto stabilito in due apposite conferenze di servizi tenutesi su iniziativa del Ministero dei Lavori Pubblici a Roma in data 16 luglio 1997 ed a Venezia in data 19 dicembre dello stesso anno sono stati esclusi dalla circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Venezia in quanto non più di interesse strettamente portuale, canali marittimi per una lunghezza di m. 34.250 sui quali insistono 749 segnalamenti in prevalenza realizzati in struttura lignea (2.370 pali).

Per effetto di detta dismissione e conseguente restituzione di detti canali alla giurisdizione del Magistrato alle Acque per tramite dell'Autorità Marittima, l'Autorità Portuale ha transitoriamente rilasciato titolo per l'occupazione ai soggetti interessati con durata 01/01/98-31/12/98 e l'ammontare dei relativi canoni è stato

accantonato in apposito capitolo di bilancio per il successivo trasferimento all'Amministrazione finanziaria in quanto di sua spettanza.

Tale ammontare è di £.160.000.000 (n. 28 licenze integrali e n. 15 scorpori da licenza concernenti in gran parte insediamenti per cantieristica minore, per mitilicoltura e attraversamenti di servizi).

A fronte di tale diminuzione di introito per canoni di concessione vi è un considerevole minor onere per manutenzioni valutabile, per la sola parte afferente i segnalamenti, nel quinquennio a partire dal 1997 ed a costi 1997, in circa ML. 1.900 (ML. 1.360 nel primo biennio e ML. 560 nel triennio successivo).

Concessioni ex art. 18 Legge 84/94

Nel corso del 1998 è stato formalizzato il rilascio di atti di concessione ai seguenti soggetti imprenditoriali.

Nel porto commerciale "storico" di Marghera interamente demaniale:

- **T.M.B. Srl**, costituita ai sensi dell'art. 20 co. 5 della legge di Riordino, impresa portuale ai sensi dell'art. 16 della stessa legge. La concessione, rilasciata ex lege, è stata disciplinata per licenza secondo i principi dettati dall'art. 18 per la parte di immediata attuazione con durata 01/01/98-30/09/98, canone pro-rata di L. 2.640 milioni. L'ambito territoriale è di complessivi mq 268.700 con banchine che si sviluppano per m 1.754. Successivamente a far data dal 01/10/98 il rapporto verrà disciplinato con durata pluriennale (25 anni) - prima rata trimestrale 880 milioni di competenza anno 1998.
- **T.I.V. Srl**, società costituita dalla Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia ai sensi dell'art. 21 della Legge 84/94. E' impresa portuale ai sensi dell'art. 16. La concessione rientra nella normativa dell'art. 18 ed è stata anch'essa disciplinata con licenza in via provvisoria (01/01/98-30/09/98), canone pro-rata di L. 1.517

milioni. L'ambito territoriale è di complessivi mq 242.530 con banchine per m 1.760 in uso esclusivo e per mt. 215 in couso al 50%. Anche in questo caso il rapporto verrà disciplinato con atto di durata pluriennale (25 anni) - prima rata trimestrale 505 milioni di competenza anno 1998.

Le concessioni rilasciate ai due soggetti terminalisti ora citati, sono state disciplinate provvisoriamente in attesa che il rapporto venga disciplinato con atto pluriennale. E' prevedibile che entro il 1999 si giunga al completo perfezionamento dei relativi atti, peraltro già avvenuto per quanto riguarda la T.M.B. S.r.l.¹.

- **Vecon Spa**, impresa portuale ex art.16 ha in concessione pluriennale (25 anni) il terminal contenitori (MoloA/B) di Marghera il cui ambito territoriale è oggi di 185.000 m² ed è destinato ad espandersi nell'area adiacente di proprietà comunale che sarà servita dalla nuova banchina Liguria di prossima costruzione. Il canone complessivo introitato nel 1998 è pari a 1.426 milioni.
- **Multi Service Srl**, impresa portuale ai sensi dell'art. 16. La concessione provvisoria attualmente concerne un territorio di mq 64.300 con sviluppo di banchine per m 656; tuttavia l'insediamento potrebbe essere destinato ad espandersi nell'adiacente Molo Sali, ove sono previsti lavori per la realizzazione di una nuova banchina, nell'ambito demaniale le cui operazioni di restituzione da parte dei Monopoli di Stato alla disponibilità dell'Autorità Portuale si sono concluse (riconsegna formalizzata il 28/01/98). Il terminal potrà essere gestito per stralci ad infrastrutturazione ultimata potrà quindi essere di complessivi mq 175.500 con banchine per m 1.774. La concessione, provvisoria, ha decorrenza 01/01/98 e scadenza al 31/12/98; canone 581 milioni.

Si osserva che pur nella possibilità di rilasciare un atto pluriennale, strumento che consente al concessionario di programmare la propria attività d'impresa in un arco temporale ragionevolmente lungo, resta comunque l'anomalia che si crea come conseguenza della mancata emanazione del decreto ministeriale di

¹ Concessione demaniale venticinquennale rilasciata in data 19/01/1999, numero di repertorio n. 29545.

regolamentazione in particolare dei limiti minimi dei canoni e della durata delle concessioni. In effetti l'elemento economico quantificato in via provvisoria e quindi non determinato né determinabile (una clausola di concessione stabilita dal Ministero obbliga il concessionario ad attenersi a quella che sarà la misura del canone secondo i criteri del regolamento da emanare) non sembra coerente con la fisiologica esigenza di stabilità e certezza del rapporto scaturente dall'atto pluriennale.

Il canone di concessione viene determinato secondo criteri già adottati e consolidati per le concessioni di banchine ed aree nella zona industriale di Porto Marghera e per altre concessioni ex art. 36 di particolare rilevanza e cioè con criterio immobiliare che prende a base del calcolo il valore di costruzione (banchine e/o magazzini) o di consolidamento (aree) attualizzati cui viene applicato un tasso di capitalizzazione (5%, indicato dal Ministero vigilante con circolare n. 41 del 6 maggio 1996) e corretto secondo precisi coefficienti che tengono conto della vetustà, dello stato di conservazione, della ubicazione, della funzionalità anche con riferimento al pescaggio dei canali portuali. Il canone così determinato è imposto, come accennato, con la specifica clausola di provvisorietà poiché esso dovrà essere conforme ai criteri che verranno determinati dal Regolamento dell'art. 18.

Non sono previste condizioni a carico del concessionario per la realizzazione di opere infrastrutturali (art. 18/art. 5) su banchine o aree anche perché i terminal oggetto di concessione sono già sufficientemente strutturati. Qualora le imprese intendessero effettuare investimenti strutturali se ne terrà conto nella quantificazione del canone facendo riferimento ai criteri anticipati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con la richiamata circolare del 6 maggio 1996.

Pure in termini di provvisorietà si è proceduto al rilascio previa verifica dei requisiti generali ex art. 18 nei confronti di altri soggetti imprenditoriali che:

- svolgono attività portuali commerciali per conto terzi (n. 3 soggetti, fatturato di 668 milioni) o per conto proprio (n. 4 soggetti per un fatturato di 710 milioni);

- svolgono attività portuali correlate alla loro attività industriale (n.7 + n.2 soggetti per un fatturato di. 1.458 + 95 milioni);

Nel corso del 1999 si intende procedere come sopra anche nei riguardi dei depositi costieri presenti nell'area di Porto Marghera (n. 12 soggetti per un fatturato di 1.117 milioni);

Concessioni di aree portuali per traffico passeggeri

Nella zona di Venezia-Marittima (con S. Basilio e centro storico) si è insediata la V.T.P. SpA che gestisce il traffico dei passeggeri ed i servizi ed attività collegati.

La concessione assentitale per il periodo 01/01/98-31/10/1998 - canone di 1.772 milioni - esula dalla normativa degli artt. 16 e 18 stante la natura dell'attività svolta ed è stata quindi disciplinata ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav.

Il territorio assegnato è di complessivi mq 56.900 con disponibilità di banchine per m 2.691.

La licenza di concessione ha carattere di provvisorietà ed è stata rilasciata in attesa di stipula di atto formale pluriennale; (I rata novembre/dicembre 1998 canone 355 milioni di competenza anno 1998) ciò per consentire un graduale inserimento dell'attività imprenditoriale da parte del nuovo soggetto e l'individuazione, per quanto possibile definitiva, dei beni demaniali e del territorio da concedere. Il canone di concessione è stabilito in via definitiva non essendo la sua determinazione soggetta alla regolamentazione prevista dall'art. 18 co. 1 della Legge 84/94.

Concessioni di aree portuali per altri usi

Vi sono aree ed immobili (esclusi quelli riservati, senza imposizione di canone, alle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio di attività attinenti a quelle marittime e portuali) nell'ambito portuale demaniale di Venezia-Marittima e di Marghera (Moli A, B, Sali) destinati in concessione a soggetti comunque legati all'attività portuale e così individuabili:

- operatori portuali di servizio alle merci (n. 3 per un fatturato di 108 milioni);
- agenzie marittime e spedizionieri (n. 11 per un fatturato di 282 milioni);
- provveditorie marittime (n. 4 per un fatturato di 250 milioni);
- operatori al servizio del traffico passeggeri (n. 1 per un fatturato di 10 milioni);
- autotrasportatori (n. 6 per un fatturato di 340 milioni);
- attività di officina, riparazioni, manutenzioni o complementari all'attività di impresa portuale (n. 7 per un fatturato di 319 milioni).

Esistono altri insediamenti di attività comunque correlate all'ambito portuale o di indotto e siti al di fuori dell'ambito portuale commerciale:

- operatori industriali con stabilimenti non collegati al mare (n. 5 per un fatturato di 89 milioni);
- operatori che svolgono attività di lavori marittimi (n. 5 per un fatturato di 120 milioni);
- servizi portuali (rimorchio, pilotaggio ecc.) (n. 6 per un fatturato di 186 milioni);
- operatori del settore servizi di interesse ambientale (n. 2 per un fatturato di 69 milioni);

- aziende erogatrici di servizi di interesse pubblico generale (acqua, luce, gas ecc.) (n. 7 per un fatturato di 334 milioni).

Un cenno di menzione merita la regolarizzazione della posizione della Compagnia Lavoratori Portuali a seguito della mutata natura giuridica in applicazione della legge di riforma. Il canone per le occupazioni di beni demaniali a Marittima ed a Porto Marghera è stato determinato a tariffa e gradualmente imposto (canoni fatturati compl. nel 1998 352 milioni).

Cantieristica (maggiore e minore)

Il decreto interministeriale del 15/11/1995 (pubblicato in G.U. in data 08/07/1996), recante disposizioni per la determinazione dei canoni annui, afferente le concessioni demaniali marittime per la cantieristica e la pesca/acquacoltura con misure unitarie di canone notevolmente inferiori a quelle applicate provvisoriamente dall'Autorità Portuale, è stato applicato procedendo ai relativi conguagli (n. 5 per un fatturato di 211 milioni.)

Pesca

Era necessario accertare se i sette soggetti concessionari che svolgono mitilicoltura fossero assoggettabili, data la loro ubicazione, alle nuove norme - ed in tal senso si è rivolto specifico quesito scritto al Ministero vigilante il quale pur riconoscendo l'autonomia impositiva dell'Autorità Portuale in materia di canoni demaniali anche per la fattispecie ha peraltro invitato la stessa Autorità a non discostarsi dalle misure definite in sede ministeriale ai sensi della Legge 494/93 per non vanificare le provvidenze e le agevolazioni della legge stessa per il settore.

Pertanto si procederà ad avviare la verifica delle varie posizioni con effetto retroattivo procedendo agli eventuali conguagli.

Concessioni demaniali marittime per usi turistico-ricreativi, ludici, culturali ed altri

Alcune concessioni (di esiguo numero e di modesta entità) sono assegnate a società remiere e circoli velici, con durata annuale e con canone provvisorio "a tariffa" in attesa dell'emanazione dello specifico decreto ministeriale previsto dalla Legge 494/93; altre sono assegnate per le seguenti attività:

- ricreativi (n. 1 per un fatturato di 15 milioni);
- culturali (n. 1 per un fatturato di 205 milioni);
- diporto (n. 1 per un fatturato di 70 milioni);
- ristorazione (n. 5 per un fatturato di 115 milioni).

Concessioni demaniali marittime per altri usi

Vengono rilasciate concessioni di specchi acquei sia in centro storico (soprattutto nel Bacino di S. Marco) sia in altri canali portuali per stazionamento e/o operatività di natanti destinati a:

- trasporto di persone di linea (n. 1 per un fatturato di 394 milioni);
- trasporto di persone non di linea (n. 13 per un fatturato di 498 milioni);
- trasporto merci (n. 2 per un fatturato di 27 milioni);
- deposito merci per la città (n. 5 per un fatturato di 179 milioni).

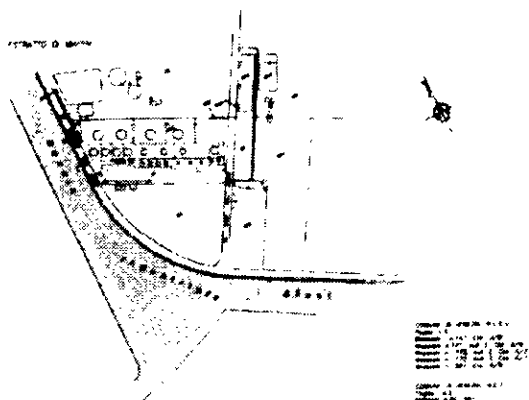
Altre concessioni riguardano beni destinati ad attività complementari all'attività armatoriale (n. 2 per un fatturato di 51 milioni).

Una particolare categoria degna di menzione raggruppa i soggetti pubblici e privati che operano in settori a prevalente interesse cittadino, fra i quali in primo luogo il Comune di Venezia, per lo svolgimento di attività di rifornimenti annonario o similari (n. 5 per un fatturato di 461 milioni).

Problematiche gestionali di particolare rilevanza:

Nuove acquisizioni di aree nell'ambito territoriale dell'Isola di Porto Marghera

A seguito delle azioni intraprese per l'acquisizione di nuove aree per far fronte



alle necessità di espansione territoriale in conseguenza della pressochè totale saturazione dell'ambito demaniale commerciale di Porto Marghera ed in aderenza alle strategie di sviluppo indicate dal Piano Orientamento Biennale, nel 1998 si è giunti ai seguenti risultati:

- sulla base della deliberazione del Comitato portuale n.18/1998 del 18/06/1998 sono state avviate le procedure di esproprio dell'area denominata ex Cipi - Sartori di proprietà del Comune di Venezia onde acquisirla al demanio marittimo e ciò per una sua definitiva funzionale destinazione a fini portuali (le pubblicazioni dell'istanza di esproprio effettuate nell'ottobre del 1998 hanno avuto esito favorevole).

In effetti l'area in parola, con l'infrastrutturazione portuale conseguente alla realizzazione della nuova banchina Liguria, consentirà l'ampliamento del territorio del terminal contenitori del Porto che passerà così dagli attuali 185.000 m² a circa 281.000 m². L'acquisizione al demanio, sia pure con fondi propri dell'Autorità Portuale è apparsa la soluzione più logica e coerente data anche la continuità dell'area all'ambito demaniale in concessione al terminalista Vecon

Spa nonché con la opportunità di rendere omogenei i rapporti giuridici ed economici conseguenti all'utilizzo delle aree da parte dello stesso terminalista nel contesto del particolare mercato portuale;

dopo la sottoscrizione di un protocollo di intesa in data 14/05/98 fra Autorità Portuale ed Agip Petroli Spa, il 21/12/1998 è stato stipulato tra le stesse parti un preliminare di compravendita dell'area c.d. ex Praoil di circa 75.000 m² situata lungo la sponda di levante del canale industriale ovest da destinare, anch'essa, ad attività portuali o comunque collegate.

L'area, una volta ultimati gli interventi di bonifica a carico del venditore Agip Petroli Spa, verrà acquisita al patrimonio, indisponibile, dell'Autorità Portuale per l'insediamento, come detto, di attività portuali per circa 10.500 m² per la parte più a diretto confine con il canale marittimo ed ad esse collegate per la rimanente parte di circa 60.000 m².

L'acquisizione di tale compendio immobiliare è rilevante poiché consentirà il trasferimento dalla vicina area Cipi-Sartori dei soggetti che attualmente vi svolgono attività di assiemaggio con destinazione anche all'imbarco nonché il trasferimento del concessionario che oggi svolge attività di trasporto accessorie a quella portuale nell'ambito del molo Sali che conseguentemente potrà essere reso disponibile per l'ampliamento territoriale destinato a divenire il quarto terminal del Porto Commerciale storico di Porto Marghera.

Volturazione catastale di aree site nell'ambito della zona portuale di Venezia-Marittima

Permane insoluto malgrado gli esiti della conferenza di servizi del marzo 1996 il problema della volturazione catastale in capo al demanio marittimo di consistenti appezzamenti in ambito portuale a tutt'oggi intestati parte al "Demanio Pubblico dello Stato" e parte al "Demanio dello Stato Ramo Ferrovie". Della situazione sono stati peraltro interessati sia il Ministero delle Finanze e quello dei Trasporti e della Navigazione per un loro auspicabile intervento presso i locali organi erariali Tale situazione lo si ricorda, oltre che ingenerare incertezza in merito alla legittimità delle concessioni rilasciate nell'ambito in parola, può pregiudicare il piano di "privatizzazione" dell'attività portuale inerente il traffico dei passeggeri e comunque il mantenimento e/o l'insediamento di altre attività compatibili con la destinazione d'uso della zona. Non può essere sottaciuto che tale situazione potrebbe essere pregiudizievole anche per la regolarizzazione ai fini demaniali delle occupazioni mantenute dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. all'interno della zona portuale della Marittima.

Regime giuridico di specchi acquei interclusi ed imboniti nell'ambito delle operazioni di costituzione della seconda zona industriale di Porto Marghera

Anche per il 1998 permane la situazione di paralisi della pratica, avviata addirittura 30 anni fa, per una permuta proposta, in luogo dell'esproprio, dal Ministero dei Lavori Pubblici a talune aziende industriali di Porto Marghera tra le aree di loro proprietà, destinate alla realizzazione dei canali portuali (Sud, parte dell'Ovest e parte del Litoraneo) della seconda zona industriale e gli specchi acquei rimasti interclusi ed imboniti per l'insediamento degli stabilimenti delle aziende stesse. L'Autorità Portuale anche nel corso di recenti pratiche di aggiornamento catastale avviate da alcune della suddette aziende ha ribadito la necessità di una soluzione

dell'annosa questione attraverso il ricorso all'unico strumento a suo avviso risolutore e cioè uno specifico intervento a livello legislativo.

Conclusione

In conclusione l'Amministrazione del demanio marittimo in gestione all'Autorità Portuale di Venezia ha comportato per il 1998 un fatturato assestato consuntivo pari a complessivi:

- 5.981 milioni relativi a concessioni per licenza;
- 14.020 milioni per concessioni pluriennali ivi comprese le concessioni provvisorie ex art. 18 legge 84/94;
- a 357 milioni per indennizzi,

per un totale di 20.358 milioni che, raffrontato con il corrispondente fatturato del 1997 (17.399 milioni), registra un incremento di tre miliardi circa pari al 17%.

L'Amministrazione

In analogia a quanto avvenuto nel 1997, anche l'esercizio corrente manifesta in capo all'Autorità Portuale la contemporanea gestione di attività economiche-commerciali ed attività istituzionali¹.

Anche nel 1998 sono stati gestiti dall'Ente i servizi di interesse generale di cui ai D.M. 14/11/1994 e 04/04/1996² ad eccezione del servizio di pulizia e raccolta rifiuti affidato a terzi tramite appalto.

A tale riguardo va peraltro specificato che in data 1 novembre 1998 è divenuta operativa la società Teleporto Adriatico S.r.l. per la gestione dei servizi di informatica e telematica in ambito portuale.

Si segnala il notevole lavoro, realizzato in collaborazione con la Direzione Tecnica, finalizzato al controllo della gestione delle risorse finanziarie destinate alla realizzazione di nuove opere ed alle manutenzioni di competenza dell'Ente. Infatti, anche attraverso rilevazioni extra-contabili, si è provveduto a fissare precisi collegamenti tra i finanziamenti, le opere realizzate e le voci del Piano Operativo Triennale, ponendo le basi per un "reporting in tempo reale" sia sull'utilizzo dei finanziamenti che sullo stato di realizzazione delle opere.

Per quanto riguarda il conto di tesoreria (presso la Banca d'Italia) va evidenziato che se da una parte è venuto meno il divieto di superare il 20% delle giacenze esistenti al 31.12.1996 con il conseguente sblocco degli accrediti dal settore pubblico, dall'altra è stato reiterato (D.M. 23.1.98) per il triennio 1998-2000 il limite di prelevamento sul conto di tesoreria, divenuto bimestrale ed elevato al 95% dello stesso bimestre

¹ Dal disposto dell'art. 20 della Legge 84/94, che prevede che "fino alla data dell'avvenuta dismissione secondo quanto previsto dal comma 2, le Organizzazioni portuali e le Autorità portuali sono considerate, anche ai fini tributari, un unico soggetto".

² Telematica, ferrovie e pesature, tecnico servizi generali (illuminazione - reti elettriche e telefoniche, servizi idrici ed impianti di riscaldamento- servizi ambientali), manutenzioni operative.

dell'anno precedente. Ovviamente ciò ha comportato il continuo monitoraggio delle risorse disponibili in funzione delle spese previste al fine di richiedere tempestivamente le eventuali deroghe al Ministero del Tesoro.

Riguardo all'introduzione della nuova moneta unica europea, si ricorda che già dalla stesura del Bilancio preventivo 1999 si è provveduto ad indicare il controvalore in Euro delle poste di bilancio, con la conseguente rielaborazione dei principali prospetti contabili.

Nel presente conto consuntivo 1998 tutti i prospetti finanziari e civilistici, previsti dalle norme, sono stati redatti anche in Euro e ne costituiscono parte integrante.

Si fa presente infine che sia i due elenchi di variazioni al preventivo 1998 che il bilancio preventivo per l'anno 1999, predisposti durante il 1998, sono stati regolarmente approvati dai competenti organi vigilanti.

Le Assicurazioni

A seguito di procedura concorsuale pubblica alla fine del 1998 è stato stipulato un contratto di assicurazione sulla vita dei dipendenti dell'Autorità Portuale per l'accantonamento del trattamento di fine rapporto.

Nulla di rilevante da segnalare per le altre polizze assicurative.

Contenzioso Legale

Nel corso del 1998 non sono state avviate né contro l'Autorità nuove rilevanti azioni.

Si segnala invece la definizione di alcuni contenziosi.

La causa civile instaurata dalla Società Esso Italiana Spa, per mezzo della quale si richiedeva la restituzione di una somma pari a circa L. 400.000.000 per asseriti illegittimi aumenti del canone demaniale, è stata decisa dal Tribunale di Venezia con il rigetto della domanda e la condanna alle spese.

Parimenti importante è la sentenza del TAR del Veneto che ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato dalla Hily Investment Limited avverso la procedura per la cessione della partecipazione societaria in Vecon Spa.

E' stata conclusa transattivamente la vertenza attivata dall'Autorità Portuale nei confronti della Cesam Srl, società del gruppo CLP incorporata nella Cooperativa Portuali San Marco a.r.l., per il recupero di un credito di circa tre miliardi di lire con il versamento da parte della predetta cooperativa di L. 1.850.000.000 in unica soluzione.

Per il rimanente contenzioso, attivo e passivo, nulla è mutato. Permangono pertanto le richieste di risarcimento e/o pagamento nei confronti dell'Ente tra cui si segnalano,