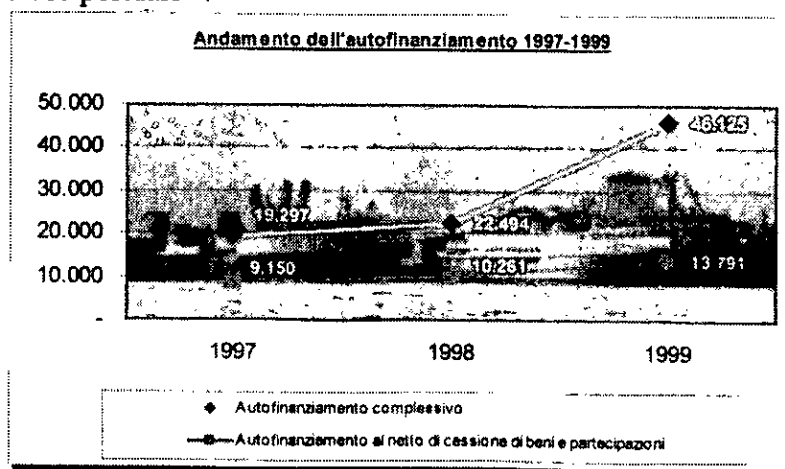


La gestione in conto capitale registra valori superiori rispetto al 1998 (+40% per le entrate, pari a 92,9 miliardi di lire e +45% per le uscite che superano i 100 miliardi di lire) grazie anche al notevole contributo derivante dalle risorse ottenute in seguito alla cessione di T.M.B. S.r.l., il cui ricavato è stato integralmente investito nello stesso esercizio³¹.

Questa operazione ha, infatti, comportato un'entrata pari a 30.150 mio/lit. (m.€ 15.571) che trova corrispondenza tra le Uscite al capitolo "20101.10 Immobili ed opere" (per 25.000 mio/lit. – m.€ 12.911), al capitolo "20101.20 Espansione porto commerciale" (per 4.650 mio/lit. – m.€ 2.402) ed al capitolo "10410.10 Prestazioni professionali" (per 500 mio/lit. – m.€ 258) per quanto attiene alle spese direttamente imputabili alla procedura di cessione.

Le poste in conto capitale hanno prodotto, complessivamente, uno "sbilancio" di 7.099 mio/lit. (m.€ 3.666) che, analogamente a quanto già avvenuto in passato, è stato finanziato attraverso il risultato della gestione corrente.

Grazie ai ricavi derivanti dalla cessione di partecipazioni, agli importanti contributi esterni ed ai buoni risultati della gestione corrente, è stato possibile procedere negli interventi in manutenzioni straordinarie e nella costruzione di nuove opere pianificati nel primo Piano Operativo Triennale, ai quali nel corso del 1999 si è aggiunto l'ampliamento dell'ambito territoriale di competenza dell'Ente attraverso l'acquisizione di aree industriali dismesse da riqualificare ad uso portuale³².



³⁰ Rettificati in seguito allo spostamento, dalle spese correnti al conto capitale, dell'impegno pari a 3.900 mio/lit. assunto, inizialmente, per sostenere gli eventuali oneri tributari conseguenti alla cessione delle azioni della Vecon S.p.A., nell'ipotesi di applicazione dell'imposta sostitutiva calcolata sulla plusvalenza realizzata (27%).

³¹ Ne deriva che l'operazione è "neutra" rispetto al risultato di amministrazione.

Si può, quindi, affermare che attraverso il ricorso all'autofinanziamento³³, quale importante fonte per sostenere gli impegni assunti nella realizzazione delle proprie linee strategiche, l'Autorità Portuale di Venezia ha compiuto un ulteriore passo in avanti nell'applicazione della Legge 84/94, che vede nell'Autorità stessa l'Ente deputato a svolgere il ruolo di promotore, pianificatore e regolatore di settore, grazie anche ad una autonomia finanziaria che viene posta tra i principali obiettivi dell'Autorità Portuale stessa.

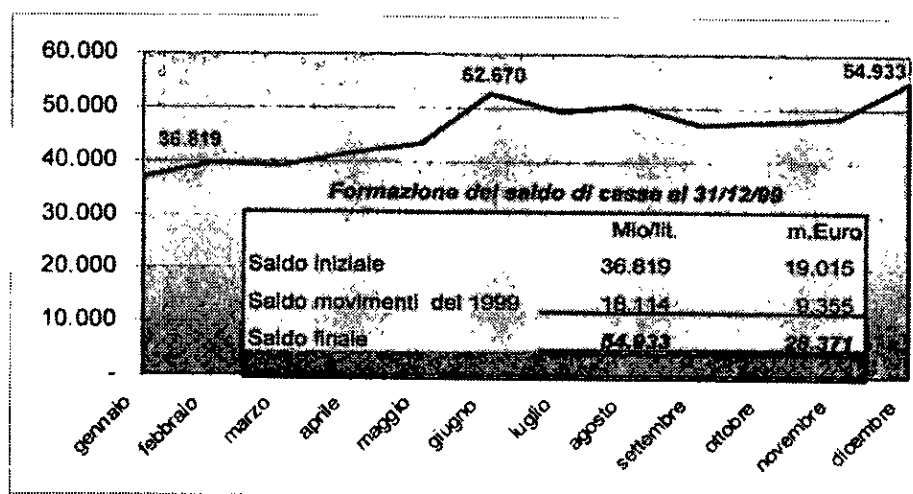
³² Nel bilancio è stato appositamente istituito il capitolo: "20101.20 Espansione porto commerciale".

³³ Formato essenzialmente dall'avanzo prodotto dalla gestione corrente e dai ricavi derivanti dalla cessione di immobilizzazioni tecniche e finanziarie.

La cassa

Il saldo di cassa al 31 dicembre 1999 risulta pari a 54.933 mio/lit. (m.€ 28.370) con un incremento, rispetto al 1 gennaio dello stesso anno, di 18.114 mio/lit. (m.€ 9.355).

L'andamento nel corso dell'esercizio viene riassunto nel grafico seguente che evidenzia come, nel primo semestre dell'anno, la cassa abbia avuto un andamento costantemente crescente, raggiungendo il valore massimo nel mese di giugno, in seguito all'accredito del ricavato della vendita delle quote di T.M.B. S.r.l.; nel secondo semestre, l'andamento risulta maggiormente influenzato dalla prosecuzione degli interventi in conto capitale, riprendendo, da settembre, una progressiva crescita che porta il saldo al 31 dicembre 1999 a 54.933 mio/lit. (m.€ 28.370).



Per quanto riguarda la gestione corrente, l'esame delle poste in entrata ed in uscita evidenzia come il positivo risultato di amministrazione non sia limitato al solo aspetto della competenza ma come, anche per quanto riguarda la cassa, i movimenti abbiano prodotto un flusso complessivamente positivo.

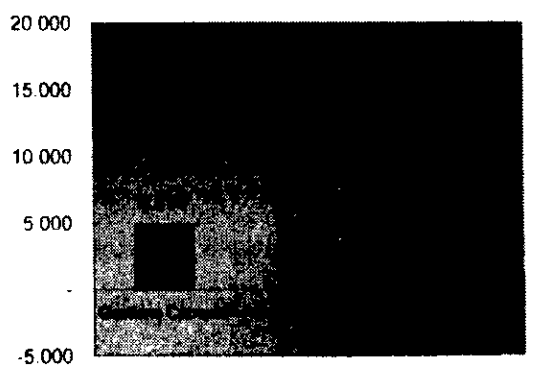
	1997	1998	1999
Entrate			
Correnti	40.966	69.316	37.774
Capitale	9.274	45.529	62.054
Giro	14.145	17.830	9.001
	64.385	132.675	108.829
Uscite			
Correnti	46.731	44.583	32.880
Capitale	15.113	42.029	46.215
Giro	13.888	18.297	11.620
	75.732	104.909	90.715
Saldo in Lire	- 11.347	27.766	18.114
Saldo in Euro	- 5.860	14.340	9.355

Come accennato, l'aumento rispetto al 1998 risente dell'operazione di vendita della società T.M.B. S.r.l. che, peraltro è stato parzialmente bilanciato nel corso dell'esercizio, da operazioni straordinarie quali l'acquisizione di aree da destinare al traffico commerciale (area Agip ex Praoil e area ex Cipi Sartori), per le quali, corrispondentemente, si sono verificati importanti movimenti in uscita.

Oltre che per l'ampliamento del porto commerciale, le uscite maggiormente rilevanti si sono registrate, nel capitolo "Immobili ed opere", sia in relazione agli escavi dei canali portuali che per la realizzazione di nuove opere.

Fra i primi si segnalano gli interventi³⁴, di manutenzione del canale Malamocco - Marghera, di sistemazione della sponda nord del canale industriale sud e di smaltimento dei fanghi di risulta all'isola delle Tresse.

Fra le seconde vanno ricordate le uscite legate alla conclusione degli interventi per il rifacimento del sistema di automazione del ciclo di trasporto della merce al Silo Piemonte, la costruzione di due attracchi Ro-Ro in testata Marmi, la demolizione del magazzino 120 a Marittima ed il restauro della rampa di collegamento con la strada statale 11.



Esercizio 1999: movimenti di cassa prodotti dalle gestioni correnti in conto capitale e dalle partite di giro

³⁴ Già iniziati nel corso del 1998 e finanziati rispettivamente con i seguenti fondi:

- Protocollo d'intesa n.2371 del 27/10/1997 sottoscritto dall'Ente con il Ministero dei Lavori Pubblici;
- Legge 515/96;
- Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/08/1998.

Si ricordano, inoltre, le uscite legate all'avvio dei lavori per la ristrutturazione del fabbricato 103 a Marittima e per la costruzione della nuova banchina Liguria, quale prosecuzione della banchina Emilia, da destinare al già previsto ampliamento del Terminal container.

I residui

Analogamente a quanto avvenuto nel 1998, anche l'esercizio 1999, ha prodotto un incremento dei residui, sia attivi che passivi, derivante, essenzialmente, dalla prosecuzione degli interventi di manutenzione e costruzione di nuove opere pianificate dall'Ente e dal conseguente accertamento in entrata delle fonti di finanziamento necessarie per la loro realizzazione.

Nel corso dell'anno 1999 sono state effettuate operazioni di incasso e di pagamento che, complessivamente, hanno prodotto la situazione riportata nella tabella seguente, grazie alla quale è possibile effettuare, inoltre, un confronto con gli anni precedenti:

Entrate	mio/lit.			m.Euro		
	anno 1997	anno 1998	anno 1999	anno 1997	anno 1998	anno 1999
Correnti	39.964	26.050	38.459	20.640	13.454	19.862
Capitale	25.682	46.637	77.381	13.264	24.086	39.964
Giro	3.393	4.593	7.433	1.752	2.372	3.839
	69.039	77.280	123.273	35.656	39.912	63.665
Uscite	anno 1997	anno 1998	anno 1999	anno 1997	anno 1998	anno 1999
Correnti	16.239	21.473	18.110	8.387	11.090	9.353
Capitale	45.299	67.724	125.976	23.395	34.977	65.061
Giro	1.374	2.264	2.345	710	1.169	1.211
	62.912	91.461	146.431	32.491	47.236	75.625
SALDO	6.127 -	14.181 -	23.158	3.164 -	7.324 -	11.960
Avanzo Amm.ne	15.180	22.623	31.775	7.840	11.684	16.410

Per quanto riguarda i residui di formazione precedente al 1999, si segnala una loro forte riduzione in seguito alla conclusione delle operazioni di acquisizione delle aree ex Cipi Sartori ed Agip ex Praoil in "insula" portuale a Marghera³⁵, ed all'avanzamento di alcuni importanti lavori quali, ad esempio: il rifacimento del sistema di automazione del trasporto della merce al Silo Piemonte, il rafforzamento del raccordo con la strada statale 11 a Marghera, la costruzione degli ormeggi Ro-Ro in testata Marmi nonché gli interventi di escavo del canale Malamocco - Marghera³⁶ e di sistemazione della sponda nord del canale industriale sud.

³⁵ Con conseguente utilizzo dei 3.900 mio/lit. originariamente accantonati al Capitolo 10701.00 Imposte e tasse della gestione corrente per l'eventuale pagamento dell'imposta sostitutiva sulla plusvalenza generata dalla cessione della Vecon S.p.A. dopo averli spostati alla gestione in conto capitale (Capitolo 20101.20 - Sviluppo porto commerciale).

³⁶ con conseguente smaltimento dei fanghi all'Isola delle Tresse attraverso il ricorso alla convenzione stipulata con Amav in data 23/12/1998.

II Bilancio Civilistico

1) La situazione patrimoniale

La situazione patrimoniale al 31.12.1999 presenta i seguenti saldi:

<i>Situazione patrimoniale (in milioni di Lire)</i>	1999	1998	1997
Immobilizzazioni nette	121.182	76.591	53.043
Attivo circolante	189.658	122.348	95.311
Ratei e risconti	-	-	327
Totale Attivo	310.840	198.939	148.681
Patrimonio Netto	76.242	60.618	42.926
Fondi	11.734	11.936	20.280
Debiti	180.934	110.045	67.271
Ratei e risconti	1.265	716	512
Totale Passivo	270.175	183.315	130.989
Utile netto	40.665	15.624	17.692
Totale a pareggio	310.840	198.939	148.681

<i>Situazione patrimoniale (in migliaia di Euro)</i>	1999	1998	1997
Immobilizzazioni nette	62.585	39.556	27.394
Attivo circolante	97.950	63.187	95.311
Ratei e risconti	-	-	169
Totale Attivo	160.535	102.743	122.874
Patrimonio Netto	39.376	31.307	22.169
Fondi	6.060	6.164	10.474
Debiti	93.445	56.833	34.743
Ratei e risconti	653	370	264
Totale Passivo	139.534	94.674	67.650
Utile netto	21.002	8.069	9.137
Totale a pareggio	160.535	102.743	76.787

Continua l'incremento del patrimonio netto per effetto degli ottimi risultati economici conseguiti nell'ultimo triennio ed in particolare nell'esercizio 1999, grazie anche alle sopravvenienze realizzate con la cessione della T.M.B. S.r.l.

Le immobilizzazioni (il cui importo è espresso al netto dei relativi fondi ammortamento e dei contributi in conto capitale), sono aumentate di L. 44.591 milioni (m.€ 23.029) per effetto dei nuovi investimenti avviati destinando, oltre ai proventi derivanti dalle cessioni di immobilizzazioni varie e della T.M.B., anche una parte consistente del gettito derivante dalla gestione corrente.

Tra le immobilizzazioni finanziarie si evidenziano lo storno del valore di libro della stessa T.M.B. per L. 8.500 milioni (m.€ 4.390) ed il credito verso la compagnia di assicurazione per quanto versato per la copertura del TFR del personale dipendente di L. 8.188 milioni (m.€ 4.229).

L'incremento dei debiti è da attribuire alla realizzazione delle grandi opere il cui valore registrato a bilancio nell'esercizio in corso, verrà via via a ridursi negli esercizi successivi per effetto dei pagamenti ai fornitori in relazione agli stati di avanzamento dei lavori.

1) Il conto economico

I risultati del conto economico dell'esercizio 1999, sono riportati nelle seguenti tabelle e posti a confronto con i due esercizi precedenti:

<i>Conto Economico in milioni di Lire</i>	1999	1998	1997
Ricavi da traffico	3.951	4.613	6.477
Proventi Patrimoniali e diversi	42.880	47.618	49.946
Totale Ricavi	46.831	52.231	56.423
Totale Costi	37.078	51.249	53.583
Differenza (Margine Operativo)	9.753	982	2.840
Ammortamenti finanziari	-	-	-
Oneri Proventi straordinari -/+	30.413	15.030	14.444
Oneri Proventi finanziari -/+	499	-388	408
Utile Netto	40.665	15.624	17.692
Cash Flow	44.145	19.573	22.941

<i>Conto Economico in migliaia di Euro</i>	1999	1998	1997
Ricavi da traffico	2.041	2.382	3.345
Proventi Patrimoniali e diversi	22.146	24.593	25.795
Totale Ricavi	24.186	26.975	29.140
Totale Costi	19.149	26.948	27.673
Differenza (Margine Operativo)	5.037	27	1.467
Ammortamenti finanziari	-	-	-
Oneri Proventi straordinari -/+	15.707	7.762	7.460
Oneri Proventi finanziari -/+	258	280	211
Utile Netto	21.002	8.069	9.137
Cash Flow	22.799	10.109	11.848

La definitiva dismissione delle attività operative ha portato alla riduzione della voce "Ricavi da traffico" che risulta composta esclusivamente da proventi derivanti dalla fornitura di quei servizi di interesse generale ancora gestiti dall'Autorità Portuale ai sensi dell'art. 23, comma 5, della Legge 84/94.

Il forte incremento del "Margine Operativo" deriva dalla notevole riduzione dei costi, in parte a seguito della dismissione delle attività operative, ma principalmente per la flessione degli oneri del personale conseguente ai provvedimenti di pensionamento anticipato attuati nel corso del 1998. La plusvalenza relativa alla cessione della partecipazione in T.M.B. S.r.l. è stata inserita nella voce "Oneri e proventi straordinari" e influenza fortemente il risultato dell'esercizio.

Si conferma la diminuzione degli oneri di leasing per effetto della scadenza dei contratti precedentemente stipulati per l'acquisizione di impianti e meccanismi, contratti totalmente estinti nel corso del 1999.

L'**utile netto** ammonta a L. 40.665 milioni (m.€ 21.002) ed è notevolmente superiore a quello realizzato nei precedenti esercizi.

Società Controllate e Collegate (quote detenute al 31.12.1999)*T.M.B. S.r.l. (0%)*

Nel mese di giugno del 1999 è stata conclusa l'operazione di cessione delle quote della società T.M.B. S.r.l. detenute dall'Ente (pari al 100% del capitale sociale).

Si sottolinea, come già accennato in precedenza, che questa operazione rappresenta, per il porto di Venezia, il completamento del processo di privatizzazione delle operazioni portuali³⁷ e sancisce per l'Ente il definitivo passaggio ad autorità di settore.

Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. (35,5%)

Ai sensi del DM 14.11.94 che attribuisce alle Organizzazioni Portuali la possibilità di gestire i servizi di interesse generale tramite la costituzione di società, anche miste, l'Autorità Portuale di Venezia ha costituito³⁸, insieme ad altri soci, pubblici e privati, la Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. per la gestione delle attività connesse ai servizi ai passeggeri nel porto di Venezia.

L'esercizio sociale della V.T.P. S.p.A. è stato stabilito dal 1° giugno al 31 maggio di ciascun anno, in considerazione del carattere stagionale dell'attività crocieristica: conseguentemente, l'esercizio chiuso il 31/05/1999 ha risentito solo parzialmente del conflitto nei Balcani registrando un utile notevolmente superiore a quello dell'esercizio precedente.

Teleporto Adriatico S.r.l. (23,34%)

Costituita nel maggio del 1998 la società Teleporto Adriatico S.r.l. ha vissuto, durante il 1999, il primo esercizio di attività.

Al termine del 1999 si registra una perdita stimata in circa 400 mio/lit. (m.€ 207). Nel corso dell'anno è rimasta invariata la compagine societaria mentre nei primi mesi del 2000 si è

³⁷ Le cui linee guida furono approvate dal Comitato portuale nella seduta del 19/12/96.

³⁸ Nel mese di aprile del 1997.

proceduto all'aumento di capitale (da 1.500 mio/lit. - 775 m.€ - a 3.200 mio/lit. - 1.653 m.€) che ha consentito l'ingresso di importanti partners. Oggi la compagine societaria riunisce, oltre alle Autorità Portuali di Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, importanti operatori privati operanti nel mondo dei trasporti, bancario e dell'Hi-Tech. La società Teleporto Adriatico gode di un finanziamento dell'Unione Europea - Obiettivo 2 per gli investimenti nella telematica portuale.

Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l. (42%)

La società Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l. è stata costituita il 14 aprile 1999 per la gestione dei servizi ferroviari e logistici in ambito portuale.

Si segnala che durante il 1999 la società non è stata operativa. La perdita per il 1999 è stimata in lire 3 milioni (m.€ 1,5). Nel mese di febbraio 2000 è stato deliberato l'aumento di capitale (da 100 milioni di lire a 1 miliardo di lire - 516 m.€) e la modifica dell'oggetto sociale per adeguarlo alle opportunità di mercato legate al settore della logistica, non solo ferroviaria e che naturalmente esclude lo svolgimento di operazioni portuali ex artt. 16 e 18.

Importanti Società Partecipate

Save S.p.A. (10%)

Il bilancio della Società Aeroportuale di Venezia relativo all'esercizio 1999 è stato sottoposto al consiglio di amministrazione in data 28/03/2000. I dati in esso contenuti confermano il positivo andamento della gestione dello scalo aeroportuale ed evidenziano un incremento del fatturato, che con una crescita superiore al 10% raggiunge i 121 miliardi di lire (m.€ 62.491), dell'utile netto, pari a 19.511 mio/lit. (m.€ 10.077) e del numero di passeggeri 3.800.000 (+1.5%).

Società delle Autostrade di Venezia e Padova (5%)

La società delle Autostrade di Venezia e Padova ha chiuso l'ultimo esercizio con un forte incremento dell'utile netto che passa dai 200 mio/lit. (103 m.€) del 1998 ai circa 7.000 mio/lit. (3.615 m.€) del 1999.

Il fatturato complessivo ammonta a 88 miliardi di lire (45.448 m.€).

Il traffico

Il 1999 è stato, da un punto di vista politico-economico generale, un anno caratterizzato da alcuni eventi negativi che hanno rallentato sensibilmente lo sviluppo degli scambi internazionali e frenato la crescita delle economie avanzate, con la sola eccezione degli USA che hanno mantenuto una condizione di crescita veloce e stabile, che avviatasi qualche anno fa è tuttora in atto.

Per quanto riguarda il nostro Paese, i negativi riflessi di tale situazione internazionale sono stati acuiti da problematiche legate ad una fase di debolezza del sistema Italia e da un mercato interno alquanto depresso, che ha mostrato segni di ripresa solo nel secondo semestre dell'anno.

Anche il Nord-Est, l'area geografica che più influenza le dinamiche del porto di Venezia, ha rallentato la propria corsa ed i segni di un'inversione di tendenza sono giunti solo sul finire dell'anno. Sulle esportazioni hanno pesato notevolmente i contraccolpi della crisi finanziaria che dal 1998 ha interessato il mercato asiatico, crisi che sembra oggi avviata a soluzione, ma anche, a parere di alcuni esperti, la fragilità di quel modello produttivo, basato sulla piccola e media impresa, che fino a poco tempo fa era considerato l'elemento di forza del Nord-Est.

L'incremento dei costi delle materie energetiche ha rappresentato, nell'ultimo trimestre dell'anno, un ulteriore ostacolo sulla via della ripresa ed ha ovviamente causato maggiori problemi a quei paesi, come l'Italia, che non possiedono risorse energetiche, né fonti alternative.

Il quadro di riferimento va infine completato ricordando che il mercato turistico, e quindi anche il settore passeggeri, ha risentito dello stato di insicurezza che si è venuto a creare nelle aree prossime al conflitto dei Balcani. Sono state pesantemente condizionate tutte le attività turistiche che interessavano l'area adriatica, ma in particolare quelle legate alla crocieristica che richiedono la definizione di programmi predisposti con notevole anticipo rispetto alla data

di partenza. La conclusione degli eventi bellici ha invece consentito il recupero nel settore *ferry* di collegamento con la Grecia.

Inquadrata in questo contesto, certamente non favorevole allo sviluppo delle attività portuali, la limitata crescita dei traffici complessivi del nostro scalo (+377.295 t ; +1,4%) va considerata in termini positivi, anche perché il notevole calo del settore petrolifero (-910.376 t ; -7,6%), che va posto in relazione alle già richiamate dinamiche di mercato dei prodotti energetici, è stato controbilanciato dalla crescita del settore commerciale (+200.141 t ; +2,2%) e di quella ben più elevata dell'industriale (+1.087.530 t ; +20,2 %).

I buoni risultati di quest'ultimo settore hanno interessato tutte le merceologie in esso classificate, con particolare riguardo ai combustibili solidi utilizzati per la produzione di energia elettrica, cresciuti di oltre il 48%.

Si indicano di seguito i risultati del settore commerciale, per grandi filoni di traffico:

- il settore container ha risentito in inizio d'anno delle conseguenze della crisi dei mercati asiatici e della flessione delle esportazioni, recuperando negli ultimi mesi ed attestandosi sui livelli del 1998. I primi mesi del 2000 mostrano una forte ripresa (+13,5%) legata al superamento delle citate difficoltà;
- il traffico di merci in colli su tradizionale ha subito una notevole flessione, in parte ascrivibile alle problematiche già citate in relazione al traffico container, e in parte collegata all'incertezza che ha riguardato il sistema dei pagamenti dei paesi ai quali sono tradizionalmente destinate le esportazioni di grandi impianti, per la movimentazione dei quali il porto di Venezia è leader;
- in forte aumento il traffico Ro-Ro su collegamenti internazionali (+40,9%), soprattutto a seguito dell'incremento del numero delle linee con la Grecia;
- anche il cabotaggio svolto con navi traghetto ("autostrada del mare") evidenzia un buon incremento in termini percentuali (+26,7%), pur rimanendo su valori assoluti non elevati (104.668 t). Per questo traffico si ritiene necessario reperire un sito idoneo così da consentire un veloce raccordo alle reti nazionali, oltre che garantire certezza di accosto, piazzali e servizi specializzati; il tutto inserito in una rete telematica evoluta;

- il comparto delle rinfuse solide si mantiene su un trend positivo chiudendo su valori superiori a quelli del 1998 (+157.014 t ; +3,3%).

Considerazioni a parte merita il settore passeggeri nel quale si registra una riduzione del 34%, ascrivibile alla flessione del comparto crociere (-71%) causata dal già citato conflitto nei Balcani che, iniziato nel marzo del 1999, ha pesantemente pregiudicato il risultato dell'anno. Al riguardo va segnalato che le previsioni di traffico elaborate da istituti esterni e le informazioni raccolte dagli operatori per l'elaborazione del programma 2000 fanno prevedere il totale recupero del settore crocieristico già nel 2000, mentre notevole appare lo sviluppo dei *ferries*.

MERCİ (tonn.)/GOODS (m.tons)	ANNO/YEAR				
	1999	1998	1997	1996	1995
- CEREALI/CEREALS	655.379	947.328	854.909	1.025.289	895.747
- SFARINATI/MEALS PROD.	709.741	634.543	662.404	623.594	655.497
- CARBONE/COAL	404.635	635.889	641.937	717.636	664.466
- RINFUSE SIDERURGICHE/CAST IRON-SCRAPS	1.694.287	1.389.666	970.925	694.859	1.001.721
- RINFUSE ALTRE/OTHER DRY BULK	1.409.283	1.256.824	1.238.875	1.030.344	1.100.400
- PRODOTTI SIDERURGICI/IRON WORKS	1.147.260	1.204.935	1.001.276	737.382	727.367
- MERCI ALTRE/OTHER	477.551	532.331	453.158	535.355	489.759
TOTALE TRADIZIONALE/TOT. CONVENTIONAL	6.498.136	6.601.496	5.823.484	5.384.459	5.534.957
TOTALE SPECIALIZZATI/TOT. SPECIALIZED	2.872.635	2.569.134	2.371.768	1.785.935	1.501.384
TOTALE COMMERCIALE COMMERCIAL PORT AREA	9.370.771	9.170.630	8.195.252	7.160.394	7.036.341
TOTALE INDUSTRIALE TOTAL INDUSTRIAL PORT AREA	6.479.866	5.392.336	5.315.427	6.445.090	7.424.298
TOTALE PETROLI TOTAL OIL PORT AREA	11.003.052	11.913.428	10.606.402	10.458.308	10.389.589
TOTALE GENERALE OVERALL TOTAL	26.853.689	26.476.394	24.117.081	24.053.792	24.850.228
MOVIMENTO CONTENITORI/CNTRS TRAFFIC (TEU's)	199.803	206.389	211.989	168.805	127.878
DI CUI VECON/OF WHICH VECON CNTRS TERMINAL	191.441	198.114	201.674	160.199	113.133
MOVIMENTO PASSEGGERI PASSENGER TRAFFIC	502.208	759.204	708.047	529.720	461.350
NAVI ARRIVATE/I.N. OF VESSELS	4.426	4.848	4.670	4.481	4.356
di cui commerciale/of which commercial area	2.733	2.904	2.955	2.591	2.486
di cui navi passeggeri/of which passengers	844	962	1.097	750	704

Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio

Di seguito vengono riportati i principali fatti rilevanti verificatisi dopo la chiusura del 1999.

Nei primi mesi del 2000 si è proceduto, tramite l'emanazione di specifici decreti, ad una parziale riorganizzazione della Segreteria Tecnico Operativa.

Si è ritenuto opportuno accorpate in un'unica struttura le funzioni svolte dalla Direzione Ambiente con quelle dell'Area Sicurezza - precedentemente appartenente alla Direzione Tecnica - istituendo la Direzione Ambiente e Sicurezza, con una dotazione organica di 9 unità.

Per quanto attiene al Piano Regolatore Portuale del Porto di Venezia – Variante per la sezione di Porto Marghera in data 24/01/2000 il Consiglio Comunale di Venezia ha deliberato, con alcune osservazioni³⁹, 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 17/02/2000⁴⁰ 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.

Si è conclusa transattivamente nei primi mesi dell'anno duemila la vertenza tra l'Amministrazione dei Monopoli di Stato e l'Autorità Portuale concernente il credito per l'occupazione di aree demaniali marittime al Molo Sali di Porto Marghera.

Già un accordo di programma siglato nel maggio del 1997 tra il Ministero delle Finanze, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale prevedeva, tra l'altro, che intervenisse un accordo transattivo per definire il contenzioso tra le due amministrazioni pubbliche.

Rilevante è altresì la prelazione a favore dell'Autorità Portuale di Venezia ottenuta dall'Ente Tabacchi Italiani, ente subentrato ex lege all'Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato, sull'eventuale futura cessione delle altre aree di proprietà site al Molo Sali di Porto Marghera, limitrofe a quella oggetto di transazione.

³⁹ Deliberazione n.32.

⁴⁰ Deliberazione n.1.