

Problematiche gestionali di particolare rilevanza*Nuove acquisizioni di aree nell'ambito territoriale dell'Insula 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 pressoché totale saturazione dell'ambito demaniale commerciale di Porto Marghera ed in aderenza alle strategie di sviluppo indicate dal Piano Operativo Triennale, nel 1999 si è giunti ai seguenti risultati:

In data 6 ottobre il Comune di Venezia, in conformità ed in ottemperanza al disposto del decreto prefettizio n. 4326/99/I° sett. del 12 luglio 1999, ha immesso l'Autorità Portuale nel possesso dell'area c.d. "Cipi-Sartori". Sulla base della deliberazione del Comitato portuale n.18/1998 del 18/06/1998 erano state avviate le procedure di esproprio di detta area, di proprietà del Comune di Venezia, onde acquisirla al demanio marittimo e ciò per una sua definitiva funzionale destinazione a fini portuali. 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 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 S.p.A. nonché l'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; le operazioni di esproprio dovranno essere inderogabilmente ultimate entro il 31.12.2001 e prima di tale data dovrà essere convocata apposita Commissione statale di delimitazione dei confini con le proprietà di terzi per i riflessi di ordine giuridico (art.55 Cod. Nav.) conseguenti alla demanialità dell'area acquisita.

- 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, ultimati gli interventi di bonifica a carico del venditore Agip Petroli S.p.A., in data 16 dicembre 1999, è stata 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'intervenuta acquisizione di tale compendio immobiliare è fatto rilevante poiché consentirà il trasferimento dalla vicina area Cipi-Sartori dei soggetti che attualmente vi svolgono attività di assemblaggio, 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 recupererà altre aree per l'ampliamento territoriale destinato a divenire il quarto terminal del Porto Commerciale di Marghera. A tal ultimo riguardo si evidenzia che con Ordinanza n. 80 del 30 luglio 1999 è stato ulteriormente individuato l'assetto territoriale del terminal del Molo Sali che sta trovando concreta delimitazione con la realizzazione della nuova cinta doganale.

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

L'anno 1999 ha comportato una importante novità sulla questione della volturazione catastale in capo al demanio marittimo di consistenti appezzamenti in ambito portuale e intestati parte al "Demanio Pubblico dello Stato" e parte al "Demanio dello Stato Ramo Ferrovie". In data 17.5.1999 il Direttore Compartimentale del Territorio per le Regioni Trentino Alto Adige, Veneto e Friuli Venezia Giulia con proprio decreto 6760 ha proceduto alla corretta intestazione di tutta una serie di mappali individuanti sedimi della sezione Portuale di Marittima e Santa Marta: purtroppo il decreto escludeva dalla nuova intestazione tutti i mappali indicati nel decreto stesso al n. 6 partita 1 "Ente Urbano" e cosa ancor più grave non menzionava del tutto i mappali individuanti il nucleo del punto franco a San Basilio e quelli relativi ai terreni ai lati del Ponte della Libertà sui quali insistono due terrazze. Per tale

situazione l'Autorità Portuale ha dovuto giocoforza impugnare presso il giudice amministrativo il decreto in parola.

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

Anche per il 1999 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 1999, un fatturato assestato consuntivo pari a complessivi:

- 5.105 mio/lit. (m.€ 2.637) relativi a concessioni per licenza;
- 14.448 mio/lit. (m.€ 7.462) per concessioni pluriennali ivi comprese le concessioni provvisorie ex art. 18 legge 84/94;
- 477 mio/lit. (m.€ 246) per indennizzi;

per un totale di 20.030 mio/lit. (m.€ 10.345) al quale vanno detratti 137 mio/lit. (m.€ 71) per riduzione dei canoni dei concessionari terminalisti come previsto dall'art.23, legge 84/94, ottenendo un ammontare di 19.893 mio/lit. (m.€ 10.274).

Il settore tecnico, gli investimenti e le manutenzioni

Le somme impegnate relative ad investimenti per immobili ed impianti portuali e per la fornitura di attrezzature, macchinari ed altri beni ammontano a 80.985 mio/lit. (m.€ 41.825) ed in massima parte sono conseguenti ai finanziamenti dello stato per la legge 515/96, ai contributi del Ministero LL.PP. di cui alla convenzione n.3671 di rep. del 18.05.99 per la manutenzione straordinaria, alla Comunità Europea per Docup-OB2 97/99, alla Delibera CIPE 23/04/97 ed al Comune di Venezia; inoltre sono state destinate ad investimenti anche le somme derivanti dalla cessione TMB.

Agli importi sopraindicati si devono aggiungere quelli relativi all'escavo manutentorio straordinario (5.613 mio/lit. – m.€ 2.899) finanziati in gran parte dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con DM 1002/99 i cui fondi saranno utilizzati per il pagamento degli oneri relativi al conferimento dei fanghi all'isola delle Tresse.

Tra le opere più significative iniziate nel corso dell'anno si segnala l'avvio dei lavori per la costruzione della nuova banchina di testata al Molo A (banchina Trento), per la nuova stazione passeggeri al mag. 103 di Marittima, per l'escavo del canale Malamocco-Marghera e per la ristrutturazione ad uso uffici del magazzino 16 a S. Marta.

Si sono conclusi nel corso del 1999 i lavori di costruzione di un doppio accosto ro-ro in testata Marmi, la demolizione del magazzino 120 a Marittima, la sistemazione dell'area ex Monopoli di Stato al Molo Sali ed i lavori di sistemazione della sponda Nord del canale industriale Sud cofinanziati dall'Autorità portuale sulla base di apposita convenzione sottoscritta con il Magistrato alle acque.

Sono inoltre continuati i lavori di costruzione del primo stralcio di banchina Liguria a Marghera la cui ultimazione è prevista entro il 2000, i carotaggi per la caratterizzazione dei fanghi dei canali di grande navigazione degli accosti e dei bacini di evoluzione e l'escavo preliminare degli accosti passeggeri di Marittima.

Altre opere significative realizzate riguardano:

- ❖ L'installazione di un nuovo radar portuale nella torre piloti Alberoni;
- ❖ La delimitazione di terminal portuali a Marghera al Molo A, al Molo Sali e nell'area ex Cipi-Sartori;
- ❖ La ristrutturazione di parte del fabbricato 255 a Marittima ad uso uffici dogana.

Tra le opere più significative poste a carico del bilancio 1999, il cui inizio è previsto per il 2000 si segnalano le seguenti:

- La costruzione della nuova banchina al Molo Sali con completamento del banchinamento del bacino del Molo A;
- La demolizione del magazzino 130 a Marittima;
- L'escavo dei bacini di evoluzione di Marghera;
- Il primo lotto della ristrutturazione e bonifica dei magazzini portuali dei Moli A e B di Marghera;
- L'impianto di illuminazione esterna della zona di Marghera – 1° lotto.

E' stata inoltre ultimata la progettazione relativa alle seguenti opere:

- Costruzione banchina Liguria – 2° lotto;
- Sistemazione rete fognaria di Marittima;
- Costruzione del ponte di attraversamento del canale industriale Ovest.

Per quanto riguarda quest'ultima opera si segnala che nel corso del 2000 si procederà all'inizio delle procedure per l'aggiudicazione dell'appalto unitamente alle altre opere finanziate con i fondi della legge 413/98.

Manutenzioni

Le manutenzioni sostenute dall'Autorità Portuale hanno comportato una spesa complessiva di 2.527 mio/lit. (m.€ 1.305), così suddivisa:

- 2.031 mio/lit. (m.€ 1.049) per manutenzione immobili;
- 399 mio/lit. (m.€ 206) per manutenzione attrezzature, macchinari ed impianti;
- 97 mio/lit. (m.€ 50) per manutenzione mobilio e macchine d'ufficio.

Gli interventi di ordinaria manutenzione hanno interessato strade, piazzali, fabbricati, impianti elettrici e di illuminazione, telefonici, di pesatura dei settori comuni e di riparazione del residuo parco macchine.

Direzione Sicurezza ed Ambiente

L'attività svolta dalla Direzione Ambiente per l'anno 1999 si è fondamentalmente articolata in attività istituzionali sancite dal DPCM 12 FEBBRAIO 1999 che recepisce l' *"Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera"*.

Al punto 3.1 lettera a) nel suddetto Decreto viene stabilito che l'Autorità Portuale di Venezia e Magistrato alle Acque provvederanno, nel rispetto del protocollo 8 aprile 1993, alla bonifica dei canali portuali e effettuando entro il 31 dicembre 1999 gli accertamenti sullo stato di compromissione dei fondali e concludendo le operazioni di scavo entro il 2005.

Gli obiettivi del Decreto in questa prima fase sono stati conseguiti attraverso le seguenti attività.

Implementazione Banca Dati Ambientale del Porto di Venezia.

Per ottemperare agli obblighi previsti dal citato Accordo di Programma si è provveduto ad una raccolta organica dei dati ambientali sui sedimenti dei canali industriali.

L'integrazione delle campagne di campionamento svolte durante il 1999 con dati pregressi sia di proprietà dell'Ente che effettuate da altre Istituzioni/Agenzie, ha permesso la costruzione di un database descrittivo dello stato di inquinamento dei fondali dei canali navigabili.

La gestione della banca dati è effettuata con un Sistema Geografico di Informazioni (GIS), sviluppato direttamente dall'Autorità Portuale, su piattaforma informatica interfacciabile con il Sistema Informativo Territoriale del Comune di Venezia.

La creazione di un sistema di controllo e aggiornamento delle informazioni ambientali attraverso un GIS permetterà l'inserimento su base georeferenziata di ogni dato ambientale di interesse per la portualità veneziana.

Valutazione del Rischio Ecologico dei fanghi di canali portuali.

La necessità di una conoscenza oggettiva sul reale rischio rappresentato dallo stato di compromissione dei canali di navigazioni di competenza dell'Autorità Portuale di Venezia si è concretizzata con la redazione di uno studio dal titolo "*Valutazione del Rischio Ecologico dei fanghi nei canali di navigazione della laguna di Venezia*".

Lo studio ha previsto l'utilizzo dei dati provenienti dalla banca dati ambientale del Porto di Venezia e il loro utilizzo in modelli di trasferimento degli inquinanti nella catena trofica.

L'applicazione di modelli (*benchmarks*) internazionalmente riconosciuti ha permesso in tal modo un confronto con altre realtà portuali e costiere con analoghi problemi di inquinamento.

L'approccio innovativo alle tematiche ambientali introdotto da questa valutazione del rischio ha anticipato in Italia ciò che L. 471/99 ha fissato come strumento conoscitivo e previsionale per la gestione dei suoli inquinati: l'analisi di rischio.

Il Ministero dell'Ambiente ha richiesto così che lo studio prodotto dall'Autorità Portuale diventasse parte integrante della conoscenze sullo stato dell'ambiente lagunare, visto il carattere di innovazione che esso rappresenta.

Test di tossicità sui sedimenti.

Nell'ottica di un confronto fra le classi di qualità ambientale di riferimento per le operazioni di dragaggio e gli effetti dell'inquinamento sugli organismi, si sono avviati test di tossicità e bioaccumulo sui sedimenti provenienti dai canali industriali di Porto Marghera.

Campioni significativi di ogni classe qualitativa ed un campione di riferimento proveniente dalla laguna centrale, sono stati utilizzati e sono tuttora impiegati in una batteria di prove con organismi *standard* per l'individuazione di indici di tossicità e bioaccumulo.

Gestione dei sedimenti inquinati.

La seconda fase dell'attuazione del punto 3.1 lettera a) del DPCM prevede la pianificazione delle operazioni di bonifica dei canali industriali. A tal fine si stanno raccogliendo informazioni sulle più significative esperienze a livello internazionale, attivando collaborazioni con gli istituti depositari di tali esperienze. L'individuazione delle tecnologie e il contatto con Enti/Agenzie/Società permettono un confronto aperto sul ventaglio di soluzioni tecnologiche disponibili.

Le attività di rapporto e raccordo tra Enti e Istituzioni hanno condotto, e condurranno, alla redazione ufficiale di documenti di collaborazione bilaterale. Essi sono di seguiti riportati:

- Accordo di collaborazione con l'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione dell'Ambiente del Veneto (ARPAV);
- Accordo con il Consorzio Interuniversitario Nazionale per la Scienza e Tecnologia dei Materiali (CINSTM);
- Accordo con l'Agenzia Americana per la Protezione dell'Ambiente (USEPA);
- Accordo Hanseaten Stein Ziegelei (HZG).

Durante il 1999 La Direzione Ambiente ha anche attivamente partecipato e promosso alcuni seminari di approfondimento delle tematiche ambientali di interesse dell'Autorità Portuale tra i quali, per la loro rilevanza internazionale vanno ricordati il simposio "Dioxin 1999" presso la fondazione Cini di Venezia ed il master in gestione ambientale su "Coastal Management" organizzato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche di Bologna

Affari Generali e Legali**Le assicurazioni**

Per quanto concerne le polizze assicurative dell'Autorità Portuale, non vi è nulla da segnalare al riguardo.

Infatti, non essendosi riscontrata nel corso dell'esercizio precedente una sinistrosità tale da indurre a rivedere i contenuti delle polizze, le stesse sono rimaste invariate.

Non hanno pertanto subito variazioni sensibili i premi versati per le varie polizze (all risks, vita, infortuni, RC, RCA).

Contenzioso legale

Nel corso del 1999 non sono state avviate né a favore né contro l'Autorità nuove rilevanti azioni.

Si segnala, per contro, la definizione di alcuni contenziosi.

A seguito dell'emanazione del Decreto Interministeriale del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro del Bilancio e della Programmazione Economica, sulla scorta di quanto disposto dalla L. 27 febbraio 1998, n. 30, è stata disposta la restituzione dei contributi versati alla soppressa Cassa di Previdenza dei Lavoratori Portuali di Venezia a favore di quasi duemila lavoratori, pensionati e vedove.

La Cassa era stata istituita nel 1926 dal Provveditorato al Porto allo scopo principale di provvedere all'erogazione di pensioni integrative. Per effetto dei massicci prepensionamenti di lavoratori portuali negli anni 80, la Cassa ha subito un tale squilibrio economico da farne consigliare il commissariamento, disposto con Ordinanza del Provveditore al Porto nel 1990, con conseguente sospensione dell'erogazione delle pensioni integrative.

Ciò ha scatenato una serie di contenziosi giudiziali che hanno coinvolto l'Ente portuale ed il cui esito era subordinato al pronunciamento della Corte di Cassazione.

Con la procedura di restituzione dei contributi versati, che è stata eseguita nel corso del primo semestre del 1999, su espressa richiesta del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, dall'Autorità Portuale di Venezia, è venuta a cessare la materia del contendere e l'annosa vertenza ha trovato definitiva conclusione.

Altro rilevante contenzioso civile riguarda la richiesta di risarcimento danni promossa da due dipendenti di una ditta appaltatrice infortunatisi nel 1990 a seguito dello scoppio di un pneumatico di una gru sulla quale stavano eseguendo la manutenzione.

Nonostante il processo penale successivamente apertosi avesse escluso responsabilità del Provveditorato al Porto nell'occorso, il giudice civile di I grado ha condannato l'Ente portuale al pagamento di circa 200 milioni di lire. La sentenza è stata impugnata dall'Autorità Portuale.

Sono state ulteriormente discusse, nel corso del 1999, le clausole per giungere ad una definizione transattiva della vertenza, del valore di circa 2.500 milioni di lire (12.911 m.€), tra l'Amministrazione dei Monopoli di Stato e l'Autorità Portuale relativa all'occupazione di aree demaniali marittime al Molo Sali di Porto Marghera, transazione avvenuta ad inizio 2000.

Quanto ai contenziosi relativi a gare d'appalto, si deve segnalare, in generale, la positiva definizione dei medesimi, eccezion fatta per un'unica vertenza, conclusasi agli inizi dell'anno 2000, riguardante l'affidamento del servizio di asporto e smaltimento di rifiuti da nave, relativamente alla quale l'autorità giudiziaria si è pronunciata in senso sfavorevole all'Autorità Portuale, che dovrà indire nuova gara.

Con riferimento, poi, al problema delle navi di bandiera straniera che, in quanto oggetto di sequestro giudiziario, occupano lo spazio acqueo demaniale marittimo, comportando spese per l'Autorità Portuale non solo in relazione all'occupazione di tali spazi da parte di navi non

operative, ma anche in relazione al rimpatrio e sostentamento dei marittimi, si significa che l'Ente è riuscito a recuperare parte delle spese anzidette attraverso l'applicazione di apposito Decreto istitutivo di indennità di stazionamento di navi non operative nel Porto Commerciale di Venezia.

Di rilievo appare il ricorso al TAR del Veneto proposto dall'Autorità Portuale avverso il decreto del Direttore Compartimentale del territorio per le Regioni Trentino Alto Adige, Veneto e Friuli Venezia Giulia che non ha incluso tra le aree trasferite al demanio pubblico dello Stato — Ramo dei Trasporti e della Navigazione, i terreni demaniali di Marittima su cui insistono le terrazze poste a destra e a sinistra del ponte della Libertà, già oggetto in passato di concessione demaniale marittima.

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, in particolare, le cause promosse dalla Mantovani O. & C. S.r.l. per circa 4.600 mio/lit. (2.376 m.€) , così come sussistono azioni di recupero crediti avviate dall'Ente quali quella nei confronti della medesima Mantovani per circa 2.500 mio/lit. (12.911 m.€).

Area Affari Generali

Con riferimento all'attività di relazioni industriali, vi è da rilevare innanzitutto che il 31 dicembre 1998 è scaduto il CCNL dei dipendenti delle Autorità Portuali e gli incontri per il rinnovo tra le parti a livello nazionale stanno procedendo faticosamente.

L'Autorità Portuale, infine, è stata chiamata più volte a svolgere un ruolo "super partes" nelle relazioni industriali di singole imprese portuali, di alcuni operatori portuali e di alcune aziende che erogano servizi.

Con riferimento alle partecipazioni societarie, vi è da rilevare quanto segue:

Cessione di T.M.B. S.r.l.

Nel mese di giugno 1999 si è formalizzata la cessione di T.M.B. S.r.l., con l'acquisizione dell'intero capitale sociale da parte di Italiana Coke S.p.A. Tale cessione è stata effettuata, con modalità analoghe alla cessione di VECON e la predetta Società è risultata aggiudicataria per aver presentato l'offerta più alta, a parità di modalità di pagamento e correlata ad un adeguato piano industriale per la gestione del Terminal portuale ricevuto in concessione.

Con la cessione di T.M.B. si è completato il processo di privatizzazione delle attività di gestione operativa portuale, in applicazione della Legge 28 gennaio 1994, n.84 e, conseguentemente, con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n.400/1999 è stato sancito, con effetto dal 25 giugno 1999, il subentro dell'Autorità Portuale all'Organizzazione Portuale Provveditorato al Porto nella proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti ed in tutti i rapporti in corso, ex art.20 della citata legge di riforma.

Costituzione di Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l.

Il 14 aprile 1999 è stato sottoscritto l'atto costitutivo di Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l., società formata ai sensi della Legge 84/94 dall'Autorità Portuale con alcune imprese terminaliste e con un gruppo di operatori portuali con un capitale sociale iniziale di 100 mio/lit. (52 m.€).

Servizi Ferroviari e Logistici ha tra i suoi compiti la gestione dei servizi ferroviari in ambito portuale, di cui al DM 4 aprile 1996 precedentemente svolti dall'Autorità Portuale.

Il 18 ottobre ha iniziato a riunirsi il Consiglio di Amministrazione e con il 1 gennaio 2000 ha preso avvio l'attività operativa caratteristica. Nel corso del 2000 è stato approvato dall'Assemblea l'aumento del capitale a 1.000 mio/lit. (516 m.€).

Aumento del capitale sociale di Teleporto Adriatico S.r.l.

Il capitale sociale di Teleporto Adriatico è stato elevato da 1.500 mio/lit. (775 m.€) a 3.200 mio/lit. (1.653 m.€). L'Autorità Portuale ha sottoscritto tale aumento e, in accordo con gli altri soci, ha acquisito quote tali da garantire sostanzialmente, alla conclusione di questa operazione, il mantenimento di una quota percentuale in linea con quella precedentemente posseduta.

Versamento quote di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

Come noto l'esercizio sociale della V.T.P. non coincide con l'anno solare ma, attesa la caratteristica stagionalità del traffico passeggeri, inizia il 1° giugno di ogni anno e si chiude il 31 maggio dell'anno successivo.

L'esercizio chiuso il 31 maggio 1999 non ha sostanzialmente risentito degli effetti della guerra nei Balcani che, invece, ha inciso sensibilmente sull'esercizio 1999/2000 tuttora in corso.

La società ha quindi chiuso l'esercizio al 31 maggio 1999 con un risultato positivo lordo di 2.156 mio/lit. (1.113 m.€) ed un utile netto di 1.215 mio/lit. (627 m.€) a fronte di un fatturato di 7.667 mio/lit. (3.960 m.€) incrementato dell'11,4% rispetto all'esercizio precedente.

Ciò ha consentito la distribuzione di utili che per l'Autorità Portuale ha comportato un'entrata per dividendi di 43 mio/lit. (m.€ 22).

Il Consiglio di Amministrazione di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., nella riunione del 4 maggio 1999, ha deliberato di richiamare dai soci i $\frac{7}{10}$ del capitale sociale. Ciò si è reso necessario a fronte degli impegni derivanti dai notevoli investimenti programmati dalla Società.

Tutti i soci hanno aderito pienamente a detta richiesta e, pertanto, l'attuale capitale sociale di Venezia Terminal Passeggeri, pari a 6.000 mio/lit. (3.099 m.€), risulta oggi interamente versato.

Liquidazione Consorzio per la Depurazione delle Acque della zona industriale di Porto Marghera

L'Assemblea del Consorzio per la Depurazione delle Acque della zona industriale di Porto Marghera del 29 settembre 1999, su proposta del Consiglio di Amministrazione, ha posto in liquidazione il Consorzio e, a tal fine, ha nominato un Liquidatore.

Save S.p.A.

Il bilancio sottoposto all'esame del consiglio di amministrazione della società in data 28 marzo 2000 vede chiudersi l'esercizio 1999 con un utile lordo di 33.592 mio/lit. (17.349 m.€) con un incremento del 23% rispetto al precedente esercizio. L'utile netto ammonta a 19.511 mio/lit. (10.077 m.€).

Il fatturato ha raggiunto i 121 miliardi di lire (62.491 m.€) con un incremento di oltre il 10% rispetto al 1998.

Con oltre 3.800.000 passeggeri in transito per lo scalo aeroportuale di Venezia e con un incremento dell'1,5% rispetto al precedente esercizio, la Save si conferma il terzo aeroporto italiano dopo Roma e Milano.

Autostrada Venezia Padova

Il bilancio della società autostrada Venezia – Padova si chiude con un risultato positivo pari a circa 7.000 mio/lit. (3.615 m.€) registrando un forte incremento rispetto all'utile netto del 1998, pari a 200 mio/lit. (103 m.€).

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