

Marghera nonché in quelle di Marittima, da affidare a soggetti privati anche mediante cessione di società allo scopo costituite. In tale contesto la società T.M.B. S.r.l., costituita dall'Ente medesimo, non è ancora operativa, per la necessità per essa, come pure per le altre che saranno costituite, di approfondimenti di carattere demaniale, patrimoniale ed organizzativo.

Solo a fine esercizio, con DM 21.12.1995, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha provveduto alla nomina di Claudio Boniciolli alla guida dell'Autorità Portuale, costituita a partire dall'1.1.1995.

Tuttavia, anche in questa situazione di transitorietà e con questo quadro normativo in evoluzione, grazie soprattutto alla buona volontà ed all'impegno di tutti, dai commissari alle maestranze, dalle imprese all'utenza, la gestione delle attività ha evidenziato favorevoli ed interessanti risultati, sia in termini di consolidamento dei traffici che di incremento dei valori economici.

Il traffico complessivo, come detto in precedenza, è in generale aumentato. Il traffico tradizionale delle aree del Porto Commerciale (già del PPV) è risultato superiore al 1994 del 10% e rappresenta perciò un nuovo record. A ciò ha contribuito l'andamento favorevole dell'economia internazionale in generale e di quella italiana in particolare, come pure alcune importanti decisioni assunte nel corso dell'esercizio.

In primo luogo, nella prima metà dell'anno, si è dato l'avvio ad un nuovo "Daily Ferry" da/per le isole della Grecia, il cui andamento presenta interessanti sviluppi sia in termini di traffico passeggeri che di trasporto di materiale rotabile.

Successivamente, nel mese di maggio, è stata raggiunta un'importante intesa operativa con la Compagnia Lavoratori Portuali e la Multiservice S.r.l. - operatori storici del porto - conseguita anche con l'interessamento del Sindaco di Venezia e la presenza del Direttore Generale del Lavoro Marittimo e Portuale del Ministero dei Trasporti e della Navigazione per *l'espletamento di attività portuali in aree delimitate del Porto Commerciale di Venezia, in*

attesa delle autorizzazioni prescritte per le imprese terminalistiche a norma della Legge 84/94".

Si tratta, infatti, di un accordo innovativo che, pur in carenza normativa e precarietà applicativa in termini di durata e di spazi a disposizione, prefigura assetti operativi di tipo privatistico. Esso infatti pone la locale Compagnia e la Multiservice, già fornitori di mere prestazioni di manodopera, nella posizione di imprenditori effettivi, in alternativa ed in competizione con l'Organizzazione Portuale e con altri operatori. Contemporaneamente, infatti, si è liberalizzata l'attività commerciale in zona industriale in precedenza strettamente regolamentata.

E' da notare che a questa apertura verso un processo di competizione nell'ambito portuale è stato di stimolo anche il procedimento aperto dall'Antitrust nei confronti dell'Ente, per *"abuso di posizione dominante"*.

L'esito di queste operazioni è stato fortemente positivo e l'avvio dato al processo di allargamento della base imprenditoriale ha determinato un generale accrescimento dei valori economici globali raggiunti nel passato.

In conclusione, anche se a Venezia il processo di privatizzazione non risulta ancora completamente attuato, considerato anche che non è ancora completato l'iter della riforma portuale, l'operatività del porto presenta, di fatto, segni importanti di effettiva concorrenzialità.

Si raccomanda, infine, per una migliore interpretazione del presente Bilancio consuntivo 1995, una attenta e particolare valutazione delle nuove realtà operative, poiché alcuni dati non risultano più confrontabili con le gestioni passate.

Il Traffico

Il traffico commerciale tradizionale del Porto di Venezia è stato, nel 1995, di 5.808.000 tonn. con un incremento del 10% rispetto al 1994.

Se si considera anche il traffico commerciale svolto in zona industriale, dopo l'estensione delle concessioni di impresa portuale ad altri soggetti imprenditoriali, il volume totale raggiunge gli oltre 7 milioni di tonn. con un incremento globale rispetto al passato esercizio del 15,3%.

Di tale traffico, l'Ente Portuale ha movimentato direttamente 3.126.265 tonn. con una riduzione, di fatto, del 16% rispetto al 1994. Si tenga però conto che, a partire dal 15.5.1995, parte del traffico commerciale tradizionale, nel passato di esclusiva appartenenza dell'Ente, è stato assegnato alle imprese portuali "storiche" operanti in area del porto commerciale di Marghera e Marittima, in base alle convenzioni, tuttora in atto, di cui si è parlato in precedenza.

In sintesi (tonn. x 1.000):

	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1994</u>
Commerciale Ente	3.126	3.728
Commerciale Imprese	2.562	1.386
Totale tradiz. comm.le	5.688	5.114
Commerc. area industriale	1.228	875
Cabotaggio	120	152
Totale generale comm.le	7.036	6.141
Totale Industriale	7.424	6.685
Totale Petroli	10.000	9.954
Totale generale	24.850	22.780

Il Conto Finanziario**1) di competenza**

Il conto finanziario di competenza chiude con un avanzo di 17.492 milioni, con i seguenti dati di sintesi (in milioni di lire):

Entrate	anno 1995	anno 1994
Correnti	71.243	83.277
Capitale	13.760	35.556
Giro	33.752	56.654
	<u>118.755</u>	<u>175.487</u>
Uscite	anno 1995	anno 1994
Correnti	61.140	74.809
Capitale	6.371	39.604
Giro	33.752	56.654
	<u>101.263</u>	<u>171.067</u>
SALDO	<u>17.492</u>	<u>4.420</u>

Il complesso del volume delle entrate e delle uscite appare notevolmente ridimensionato rispetto all'esercizio precedente per effetto della eliminazione del debito a breve e della ridotta influenza dei movimenti finanziari derivanti dalla temporanea copertura/scopertura di cassa con il Tesoriere

Tenuto conto del processo di trasformazione, che nel corso del 1996 troverà certamente un concreto avvio, e quindi della necessità della massima chiarezza contabile in fase di dismissioni delle attività, si è ritenuto opportuno accantonare, fra le uscite correnti, un importo di 2.400 milioni per oneri pregressi relativi al personale nonché per controversie legali che, in continuità di gestione, avrebbero potuto avere diversa collocazione.

Ciò nonostante, il saldo delle partite correnti risulta positivo per 10.103 milioni, contro gli 8.468 milioni del 1994. Il consolidamento della gestione, già avviato all'indomani dell'applicazione della precedente legge di *"Risanamento delle gestioni dei porti e per l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali"* n. 26 del 13 febbraio 1987, viene pertanto confermato.

A completamento, si ricorda che è stata altresì formulata la redazione del Bilancio Finanziario della sola Autorità Portuale, in conformità alle indicazioni riportate nella nota 519149 del 20.1.95 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Tale Bilancio risulta strutturato sulla base dell'ordinanza commissariale n. 1 del 26.1.95, permanendo anche al 31.12.1995 numerose incertezze e difficoltà operative sia per mancanza di normativa che per carenza organizzativa. Infatti non è ancora stato emanato il *"regolamento di contabilità"* nè attuata alcuna assegnazione di organico o di patrimonio.

2) di cassa

Al saldo iniziale di 2 milioni, il movimento annuale del conto cassa ha aggiunto i seguenti valori (in milioni di lire):

<u>Entrate</u>	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1994</u>
Correnti	73.033	77.958
Capitale	6.105	30.815
Giro	21.278	57.345
	<u>100.416</u>	<u>166.118</u>
<u>Uscite</u>	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1994</u>
Correnti	58.835	76.704
Capitale	15.587	32.380
Giro	23.201	57.034
	<u>97.623</u>	<u>166.118</u>
SALDO	<u>2.795</u>	<u>2</u>

Anche in questo caso, per il contenimento dei valori, vale quanto detto a proposito del conto finanziario di competenza. L'avanzo primario determinato dalla gestione corrente (+14.198 milioni) ha consentito il rientro dall'esposizione finanziaria a breve che, al 31.12.1994, era di 8.650 milioni ed ha determinato un surplus di cassa.

3) dei residui

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

Entrate	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1994</u>
Correnti	17.146	20.750
Capitale	11.780	9.620
Giro	15.928	4.100
	<u>44.854</u>	<u>34.470</u>
Uscite	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1994</u>
Correnti	12.759	13.659
Capitale	7.802	22.649
Giro	13.578	3.672
	<u>34.139</u>	<u>39.980</u>
SALDO	<u>10.715</u>	<u>-5.510</u>

L'avanzo di amministrazione, al 31.12.1995, risulta quindi di 13.510 milioni, tenuto conto del saldo finale di cassa. Nel 1994 risultava un disavanzo di 5.508 milioni. L'andamento dei residui correnti, come si può ben notare, risulta più contenuto rispetto al 1994. Fra i residui attivi di conto capitale risulta l'importo di L. 10.208 milioni, quale credito nei confronti del Ministero dei Trasporti a copertura del disavanzo di gestione al 31.12.1993, di cui all'art. 28 della L. 84/94. Fra le partite di giro risulta l'importo di L. 12.248 milioni per *Trattamento di Fine Rapporto* maturato dal personale in servizio al 31.12.1993, a carico dello Stato, sempre a norma dello stesso articolo.

Il Bilancio**1) Il conto economico**

L'attività dell'Ente, nel corso del 1995, ha determinato i seguenti valori (in milioni di lire):

	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1994</u>
Ricavi da traffico	43.115	58.593
Proventi Patrim. e div.	27.505	21.333
<i>Totale Ricavi</i>	<i>70.620</i>	<i>79.926</i>
<i>Totale Costi</i>	<i>66.094</i>	<i>76.464</i>
Margine operativo	4.526	3.462
Ammortamenti finanziari	-2.193	-2.223
On/Proventi +/-	+979	+277
Contributi e L. 84/94	+12.938	+6.714
Oneri finanziari	-165	-1.109
Utile netto	+16.085	+7.121
Cash-Flow	<u>+23.808</u>	<u>+14.954</u>

Il **margine operativo** del 1995 chiude con un risultato positivo di 4.526 milioni, contro i 3.462 milioni del 1994.

L'**utile netto**, è di 16.085 milioni (7.121 milioni 1994), dopo aver effettuato ammortamenti tecnici per 3.878 milioni e finanziari per 2.193 milioni.

Se si escludono i dati extragestionali e straordinari, il risultato netto della gestione economica del 1995 risulta di 4.940 milioni, contro i 586 milioni del 1994. Sono, infatti, da togliere sopravvenienze attive, quali il contributo dello Stato per il pagamento dei mutui 1994 e 1995, per L. 12.938 milioni ed il saldo della variazione dei residui per 16 milioni, nonché sopravvenienze passive per 2.400 milioni, quale ulteriore accantonamento al *fondo rischi ed oneri diversi* per ferie non godute e per situazioni in contenzioso con il personale, unitamente all'ipotetico "una tantum" da liquidare al personale medesimo per la vacanza contrattuale, nonché per contenzioso commerciale.

2) La situazione patrimoniale

Per effetto della gestione, così come visto a proposito del conto economico, la situazione patrimoniale al 31.12.1995 presenta i seguenti saldi:

	<u>anno 1995</u>	<u>anno 1994</u>
Immobilizzazioni nette	38.545	39.345
Attivo circolante	37.674	37.010
Ratei e risconti	30	29
Totale Attivo	76.249	76.384
Patrimonio Netto	2.933	-17.967
Fondi	17.438	14.567
Debiti	39.122	71.751
Ratei e risconti	671	912
Totale Passivo	60.164	69.263
Utile netto	16.085	7.121
Totale a pareggio	76.249	76.384
Conti d'Ordine	113.035	101.221

Come risulta evidente, nel corso dell'esercizio si è determinato un positivo assestamento degli indici patrimoniali, per l'eliminazione del deficit del "Patrimonio Netto" e la riduzione della voce "Debiti".

Ciò è stato determinato primariamente dai benefici di cui alla Legge 84/94, in particolare per quanto stabilito dall'art. 28. Infatti sono state eliminate le quote mutui relative agli esercizi 1994 e 1995 pagate dallo Stato per L. 12.938 milioni ed è stato inserito il credito per la copertura del disavanzo di gestione a tutto 31.12.1993 per 10.208 milioni. Il credito derivante dal trattamento di fine rapporto maturato dal personale in servizio al 31.12.1993.

per 12.248 milioni, è stato, al momento, iscritto fra i conti d'ordine. Infine, con il cash-flow prodotto dalla gestione, si è potuto estinguere l'intero debito a breve risultante a fine '94 in 8.650 milioni.

E' da notare che rimane anche a fine '95, l'esposizione del debito per mutui (18.400 milioni) per le rate scadenti dal 1996 al 2002, in quanto l'obbligo contrattuale è previsto permanere in capo all'Ente e potrà, pertanto, essere eliminato solamente dopo che ne verrà disposto il pagamento da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

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

Società Controllate e Collegate

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

La società costituita nel dicembre 1994, non è ancora operativa, per le ragioni dette sopra.

La perdita economica di 1.141.726 è stata pertanto determinata unicamente dalla quota parte dei costi di costituzione e dalle spese di amministrazione.

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

Il progetto di bilancio della società evidenzia, anche in questo esercizio, un risultato economico netto positivo di circa 14 milioni (6 milioni nel 1994). Il fatturato ha avuto un incremento del 17%, contro una crescita dei costi del 15%.

La rigidità dei costi di gestione e l'avvenuta saturazione degli impianti, nel corso dell'esercizio, hanno consigliato una importante scelta strategica, che prevede la costruzione da parte dell'Ente Portuale di un nuovo serbatoio da 1500 mc, che sarà affidato a concessione. E' stato così assicurato un maggior equilibrio della gestione e prefigurato il futuro più favorevole alla società.

Vecon Spa (50.5%)

Il progetto di bilancio presenta un utile netto di 824 milioni (556 milioni nel 1994), dopo aver effettuato ammortamenti per 1.429 milioni ed accantonato imposte per 1.269 milioni. Il traffico si è incrementato del 24%. Gli investimenti sono stati superiori ai 600 milioni.

Se l'incremento del traffico contenitori dovesse continuare al ritmo dei due ultimi anni, si arriverà in tempi brevi alla saturazione delle aree attualmente a disposizione.

Servizi Portuali Srl (40%)

Il progetto di bilancio presenta un utile netto di 25 milioni (28 milioni la perdita del 1994). Tale risultato non riflette comunque un miglioramento della gestione, ma è il risultato di un intervento radicale sulla formazione dei costi, per cui dovrà essere, quanto prima, fatto un riesame sulle finalità e sul futuro della società stessa.

Save Spa (10%)

Il progetto di bilancio presenta un utile netto di circa 15.000 milioni (11.385 milioni nel 1994). Il fatturato si è incrementato del 22%. Gli investimenti sono stati superiori ai 7.000 milioni.

Novità ed evoluzione della gestione

I valori del traffico commerciale del Porto di Venezia, nel primo bimestre del 1996, pongono in evidenza un ulteriore incremento del 27.6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. In particolare per l'importante comparto dei contenitori dovranno essere reperite nuove aree e nuovi approdi, il cui accosto sia diretto, costante e sicuro come pure il collegamento con la rete viaria, ferroviaria ed aeroportuale.

I dati citati confermano, nonostante tutto, la realtà e le prospettive del porto veneto quale scalo nazionale ed internazionale di notevole importanza, con un movimentato parti ad oltre sette milioni di tonnellate di merci secche di natura commerciale e di otto milioni di tonnellate di natura industriale, oltre al traffico petrolchimico.

In attuazione della Legge di Riforma Portuale n. 84/94, si segnala la costituzione del Comitato Portuale disposta con Decreto dell'Autorità n. 19 del 12.3.96.

L'iter legislativo della riforma risulta tuttavia incompleto, in quanto i decreti attuativi dell'art. 18 *“concessione di aree e banchine”* e dell'art. 20 *“modalità di dismissione delle attività operative ivi compresa la collocazione presso terzi delle società derivanti dalla trasformazione”* non sono ancora stati emanati.

Il piano operativo triennale da approvare entro novanta giorni dall'insediamento del Comitato Portuale ed il piano regolatore del porto sono tra i principali obbiettivi dell'Autorità Portuale: essi dovranno essere elaborati, a guadagno di tempo, e realizzati in piena e fattiva collaborazione con gli enti locali interessati.

Conclusione

Prima di procedere all'esposizione dei vari settori delle attività dell'Ente, si vuole sottolineare che l'obbiettivo preliminare ad ogni discorso, ad ogni programma e ad ogni piano è lo scavo, al livello di progetto, dei canali di accesso al porto e la loro buona, permanente ed ordinaria manutenzione. Se tale obiettivo non sarà raggiunto in tempi brevi, lo sviluppo del Porto di Venezia sarà bloccato e incomincerà un suo irreversibile declino, al quale sarà posto rimedio dai porti concorrenti. Venezia, la Provincia, la Regione, il loro mercato d'oltremare ed il relativo retroterra nazionale ed internazionale sentiranno i negativi contraccolpi.

Il pessimismo della ragione, che registra criticamente la lentezza e la carenza degli atti fin qui compiuti per lo scavo, è bilanciato dall'ottimismo delle volontà di tutti coloro che hanno dichiarato di volere concorrere al consolidamento ed al rilancio delle attività del porto veneto.

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

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

Un particolare grazie va all'opera svolta dai Commissari. Al Collegio dei Revisori ed al Magistrato della Corte dei Conti va il riconoscimento di un lavoro di controllo che ha consentito la massima trasparenza nel raggiungimento dei risultati di questo bilancio. Infine un ringraziamento non può mancare, in questa significativa fase di transizione, all'opera degli organi centrali e periferici dell'Amministrazione dello Stato, per quanto hanno fatto e soprattutto per quanto vorranno fare.

IL PRESIDENTE

Claudio Boniciolli

Commenti ai singoli settori

Il traffico

Il 1995 è da considerarsi certamente un anno favorevole per tutti i settori produttivi dell'area portuale veneziana: dopo lunghi periodi di stagnazione e spesso di regresso si riscontra una ripresa del traffico industriale e petroli, mentre continua l'incremento dei traffici commerciali sviluppati all'interno ed all'esterno delle tradizionali aree dedicate. Periodo molto positivo anche per i servizi portuali quali ormeggio, pilotaggio e rimorchio, che proprio grazie all'incremento dei ricavi e alle prospettive favorevoli per il '96, potranno definire più appropriate strategie tariffarie; bene infine pure le attività collaterali ed indotte.

E' opportuno rilevare che tale favorevole situazione si e' concretizzata nonostante il permanere di condizionamenti strutturali, quali ad esempio la mancata manutenzione da oltre dieci anni dei fondali dei canali di grande navigazione, che impediscono di dare agli imprenditori certezze e quindi permettere loro di investire con sicurezza su Venezia: si è certi che quando sarà chiara l'intenzione da parte delle istituzioni di impegnarsi seriamente sul superamento delle strozzature esistenti, il decollo dello scalo diverrà un fatto reale con effetti positivi per l'intera area.

Le motivazioni che hanno determinato l'attuale andamento favorevole sono molteplici ed, in particolare per il settore commerciale, traggono origine da scelte strategiche avviate già dal 1986: scelte che hanno attivato la spirale virtuosa che, nel giro di pochi anni, ha portato al rilancio del porto ed al suo risanamento economico.

Grazie infatti ad un intervento di carattere imprenditoriale, il porto di Venezia si trova ormai da anni ai primi posti, se non al primo posto della classifica degli scali commerciali italiani; e buon uso è stato fatto dei fondi dello Stato per il risanamento portuale, tanto che negli ultimi anni il Porto ha movimentato un traffico superiore del 36% rispetto al passato, con meno di un terzo del personale complessivo (P.P.V. + C.L.P.) Inoltre sono pressoché scomparse le azioni di sciopero, e' incrementata la produttività ed i costi di manipolazione sono stati riportati a valori di mercato e perciò ritenuti competitivi.

Si ritiene comunque che, anche grazie ad una serie di concomitanti situazioni favorevoli, il porto sia tornato ad essere polo di riferimento per i traffici in Adriatico, ove si consideri che:

- la crescita economica del Nord-est d'Italia coincide con quella dell'hinterland del porto;
- l'apertura verso l'est europeo colloca il Triveneto al centro di una grande area che abbraccia un vasto hinterland che trova in Venezia il suo naturale sbocco a mare;
- l'allargamento dell'Unione Europea alla Grecia, la prospettiva di adesione a breve di altre nazioni del Mediterraneo orientale quale ad esempio la Turchia, nonché, verso Nord, l'adesione dell'Austria ed in prospettiva di Slovenia, Ungheria, Croazia, ecc., vedono il Porto di Venezia in una posizione di rilevanza strategica;
- la necessità di un naturale riequilibrio dei traffici fra porti del Nord e Sud d'Europa è voluta dall'Unione Europea (Corridoio Adriatico) ed è favorita, in Italia, dalla legge di riforma portuale 84/94.

Va sottolineato, poi, che nel 1995 si è verificato il fatto importante dell'allargamento delle autorizzazioni per l'esercizio di impresa portuale ad altri soggetti, che possono quindi operare in ambito commerciale con propri mezzi e capitali.

Non certo inaspettata, quindi, l'accelerazione agli incrementi di traffico data da tale liberalizzazione che, come si rileva dai dati statistici dal 1° maggio al 31 dicembre, ha determinato un incremento del 16% del traffico commerciale.

Il porto di Venezia sta infatti aumentando i traffici attraverso lo sviluppo di quelli tradizionali ed il recupero, da altri scali tirrenici ed adriatici, di quelli perduti negli anni settanta.

Come ultima considerazione generale, ci si permetta di affermare che lo sviluppo dei traffici commerciali e passeggeri è perfettamente compatibile con l'equilibrio economico e con gli obiettivi di salvaguardia del patrimonio mondiale che è la città di Venezia. I traffici commerciali infatti sono quelli che creano ricchezza ed occupazione senza consumare risorse ed i traffici passeggeri sono vitali e funzionali alla vocazione turistica e culturale della città.

Fra i dati riportati negli *allegati statistici*, che vedono tutta una serie di indici positivi, si ritiene opportuno soffermare l'attenzione sul traffico contenitori, con particolare riferimento all'impresa Vecon, che evidenzia un indice positivo del 25%, e sul traffico passeggeri che, grazie alla nuova linea traghetti per la Grecia, ha avuto un incremento del 42%.

Si ritiene dunque che il decollo dei contenitori a Venezia sia ormai in fase di consolidamento grazie anche al possibile ruolo che lo scalo può svolgere nel campo del "fideraggio".

Grazie, poi, alla fine delle ostilità nella ex Jugoslavia e quindi alla ripresa dei traffici da costa a costa, nonché al prossimo ripristino della possibilità di scali tecnici per le navi crociera sui porti di Spalato e Dubrovnik, anche dal traffico passeggeri ci si aspetta un sostenuto incremento.

Circa il traffico merci nel 1995, un'analisi distinta dei dati ci permette di valutare in modo corretto i primi quattro mesi dell'anno da gennaio ad aprile ed i secondi otto mesi da maggio a dicembre. Il fatto importante che emerge è che nei primi quattro mesi il porto commerciale, compresi Vecon e cabotaggi, evidenziava un indice negativo del 5,6%, nei successivi otto mesi l'indice è stato positivo per il 16%. Ciò ad indicare che con il decollo del porto delle imprese e quindi dell'avvio della concorrenza e della privatizzazione, il porto commerciale di Venezia ha, come previsto, tratto nuova linfa vitale per il suo progressivo sviluppo.

I notevoli incrementi di traffico hanno comunque evidenziato le problematiche strutturali del nostro scalo che sono rappresentate da un lato dalla insufficienza dei pescaggi e dall'altro dalla carenza di spazi di stoccaggio delle merci: altra strozzatura rilevante e' rappresentata dalle ferrovie le quali pur avendo raddoppiato i trasporti di merce rispetto al '94 hanno fatto mancare servizi importanti, creando seri problemi con la clientela in particolare nel periodo estivo, per cui ora grosse partite di prodotti siderurgici vengono sbarcate nei porti tirrenici, in particolare a La Spezia, ove risulta esserci fornitura di carri con maggiore attenzione rispetto a Venezia.

Il nostro scalo, comunque, sta progressivamente riappropriandosi delle merci che i disservizi ed i costi degli anni passati avevano deviato su scali minori adriatici e tirrenici: ed il fenomeno

interessante che si rileva e' la carenza di spazi di stoccaggio per cui, raggiunta la saturazione sarà necessario individuare ed utilizzare altre banchine, piazzali e magazzini funzionali ai traffici moderni. Quindi canali con pescaggi di 36 piedi per una larghezza non inferiore ai 60 metri in cunetta, vasti piazzali con ampi ed attrezzati magazzini alle spalle, funzionali infrastrutture per favorire l'intermodalità.

Oggi le imprese commerciali del porto di Venezia sviluppano un traffico su base annua di oltre 7 milioni di tonnellate, pari quindi al traffico del porto industriale, mentre nel 1986 era molto meno della metà. Si ribadisce, perciò, ancora una volta, che le potenzialità di incremento sono comunque enormi. Un esempio per tutti e' rappresentato dal traffico di sfarinati. Il mercato che sta alle spalle del nostro scalo assorbe circa 2 milioni di tonnellate di merce, di questa solo 500.000 tonnellate transitano per Venezia, il resto si e' nel tempo consolidato nel porto di Ravenna.

Nel dettaglio, i singoli settori merceologici hanno avuto il seguente andamento:

Cereali e sfarinati

Si è trattato di un anno di consolidamento delle nuove imprese sorte in conseguenza dell'uscita dal mercato delle tradizionali multinazionali operanti nel territorio italiano (Ferruzzi, Cerealmangimi, Italgrani, ecc.). Il Traffico si è sviluppato su valori altalenanti ed in particolare su valori molto bassi nel periodo primavera/estate, mentre si è avuta una grande concentrazione sia di cereali che di sfarinati nel periodo finale dell'anno, che ha messo in evidenza le notevoli carenze del nostro terminal circa spazi di stoccaggio verticali ed orizzontali. In particolare si segnala il perdurare della condizione di fuori servizio del mag. 508 che limita la propria capacità a 15.000 t. rispetto alle potenziali 30.000 t. Solo il tempestivo adeguamento con nuove strutture e la rimessa in efficienza di quelle esistenti, permetterà al nostro scalo di appropriarsi delle quote di mercato gravitanti nell'hinterland.

Da ultimo si ritiene doveroso, per l'ennesima volta, far presente che la mancata disponibilità di pescaggi almeno sufficienti, che si possono identificare sui 33 piedi, allontana da Venezia consistenti quantitativi di merce.