

Alcune delle questioni riguardanti il personale, già in sospeso nel precedente esercizio e relative anche ad anni precedenti, sono state in gran parte definite e risolte nel corso dell'esercizio. In particolare si fa riferimento alle seguenti problematiche:

- *contratto di lavoro del personale dipendente, scaduto il 31.12.1990:*

è stato recepito ed applicato il contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti delle Autorità Portuali. Esso ha durata quadriennale a decorrere dal 1.1.1995 ma trova applicazione dal 1.1.1996 nei confronti del personale in forza a tale data. In corso d'anno sono stati corrisposti al personale la prevista somma "una tantum" a copertura del periodo 1.1-31.12.1995 nonché gli adeguamenti retributivi decorrenti dal 1.1.1996.

- *contratto di lavoro del personale dirigente:*

è stato applicato il rinnovo contrattuale del personale dirigente, che è scaduto il 31.12.1996, con il pagamento delle somme arretrate inerenti l'anno 1995 ed il riconoscimento degli adeguamenti retributivi previsti per l'anno 1996.

- *promozione in sospeso:*

sono state pressoché definite, attraverso soluzioni conciliative, le promozioni in sospeso riguardanti quei dipendenti proposti in passato per un avanzamento di livello.

- *vertenze giudiziarie promosse da dipendenti in servizio e da ex dipendenti:*

numeroso sono state le controversie giudiziarie definite nel corso dell'anno. Le vertenze in atto rientrano nel normale andamento del contenzioso lavoristico aziendale.

- *ferie e riposi compensativi non fruiti, accumulati dal personale nel corso del 1995:*

nel corso dell'anno sono state retribuite numerose giornate di ferie o di riposo compensativo accumulate dal personale nel corso del 1995. Tuttavia l'entità dell'accumulo delle ferie nel corso del 1996 è rimasto comunque rilevante (circa 30 giornate di media pro capite fra ferie e riposi compensativi).

Lavoro portuale

Il giorno 31 gennaio 1996 la Compagnia Lavoratori Portuali ha completato la propria trasformazione in società, in ottemperanza a quanto previsto in merito dalla Legge 84/94, trasformandosi in:

- *Cooperativa Portuali S. Marco Venezia a r.l.* - per la mera gestione dei beni già appartenenti alla vecchia Compagnia;
- *Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Soc. Coop. a r.l.* - per la fornitura di servizi;
- *Terminal Intermodale Venezia S.r.l.* - per l'esercizio di attività di impresa portuale

Con decorrenza 1 giugno 1996 sono stati posti in prepensionamento n. 92 lavoratori portuali e n. 4 addetti impiegati, e dall'1 luglio è stato dichiarato inabile al lavoro portuale n. 1 lavoratore portuale.

Per effetto del completamento della citata trasformazione sono stati infine ammessi a soci 36 dei 37 operai ex addetti ai servizi (27 operai con decorrenza 1 luglio e 9 operai con decorrenza 1 ottobre).

La consistenza della ex Compagnia Lavoratori Portuali risulta quindi la seguente :

	<u>al 1.01.1996</u>	<u>al 31.12.1996</u>	
. <u>soci</u> :			
lavoratori portuali	263	170	(- 93)
ex addetti ai servizi	0	36	(+ 36)
. <u>dipendenti</u> :			
addetti impiegati	22	18	(- 4)
addetti operai	37	1	(- 36)

Gli impieghi complessivi di lavoratori portuali (soci), nel corso dell'anno 1996, ammontano ad un totale di 46.400 giornate.

Con Decreto Ministeriale datato 1 febbraio 1996 è stato determinato in 37 unità (pari a 5.772 giornate) il numero dei lavoratori portuali da collocare in *cassa integrazione guadagni* per il primo semestre 1996; con altro Decreto datato 6 agosto 1996 è stato determinato in 50 unità (pari a 7.800 giornate) il numero dei lavoratori portuali da collocare per il secondo semestre 1996.

Nel corso dell'intero anno 1996 sono state invece usufruite dai medesimi lavoratori 7.151 giornate di Cassa Integrazione Guadagni.

Nel corso del 1996, la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente "Riordino della legislazione in materia portuale", è stata ulteriormente integrata e modificata con i sottoindicati decreti-legge :

- decreto- legge n. 65 del 16.02.1996
- decreto- legge n. 146 del 21.03.1996
- decreto- legge n. 202 del 12.04.1996
- decreto- legge n. 279 del 17.05.1996
- decreto- legge n. 322 del 17.06.1996
- decreto- legge n. 430 dell' 8.08.1996
- decreto- legge n. 535 del 21.10.1996

l'ultimo dei quali è stato convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 dicembre 1996, n. 647.

* * *

Cancellazione dai registri dei lavoratori portuali

Anno di riferimento	Soci all'1 gennaio	per esodo	inabilità al lavoro	per decesso	dimiss. volont.	altro	Totale
1984	1.319	153	5	1	2	3	164
1985	1.155	70	4	3	3	3	83
1986	1.072	52	0	1	0	0	53
1987	1.019	308	5	2	1	0	316
1988	703	120	1	5	0	0	126
1989	581 (1)	0	0	3	8	1	12
1990	569	76	0	1	6	0	83

1991	486	38	1	2	4	0	45
1992	441	95	2	1	0	0	98
1993	343	0	2	1	0	1	4
1994	339	71	1	1	0	0	73
1995	266	0	0	3	0	0	3
1996	263	92	1	0	0	0	93

(1) comprese n. 4 nuove iscrizioni (dal Gruppo Controllori)

Risoluzione rapporto di lavoro addetti ai servizi

Anno di riferimento	in servizio all'1 gennaio	per esodo	per decesso	dimiss. volont.	altro	Totale
1984	138	11	0	0	0	11
1985	127	17	0	0	0	17
1986	111	2	0	0	0	2
1987	109	16	0	0	0	16
1988	93	4	0	0	0	4
1989	89 (2)	0	1	0	0	1
1990	88	14	0	1	0	15
1991	73 (3)	2	0	0	2	4
1992	70	3	1	0	0	4
1993	66	0	0	0	0	0
1994	66	7	0	0	0	7
1995	59	0	0	0	0	0
1996	59	4	0	0	0	4

(2) compresa n. 1 unità proveniente dalla Cassa di Previdenza CLP

(3) compresa n. 1 unità proveniente dalla Cassa di Previdenza CLP

* * *

Controllo Imprese Portuali

Per quanto attiene l'attività relativa alle Imprese Portuali, pur nello stato di incertezza derivante dal continuo reiterarsi dei DD.LL. che introducevano modifiche alla Legge 84/94, sono state predisposte già ad inizio anno apposite Ordinanze al fine di disciplinare localmente le molteplici problematiche correlate al Regolamento di cui all'art. 16 della Legge 84/94, pubblicato sulla G.U. del 26.2.1996.

Le Ordinanze medesime non hanno potuto essere emanate tempestivamente a causa della impossibilità di sottoporre le stesse, così come previsto, alla Commissione Consultiva, in

quanto il Ministero riteneva incompatibile la carica di membro del Comitato Portuale con quella di Membro della Commissione Consultiva locale, invitando le Autorità Portuali a segnalarne i casi eventuali, al fine di consentire al Ministero stesso, competente sulle nomine, le sostituzioni in seno alle Commissioni stesse.

Alla luce di quanto precede, già in data 21.2.1996, il Provveditorato ha segnalato i casi di sopravvenuta incompatibilità, ed ha sollecitato ripetutamente la nomina dei nuovi membri con successive richieste scritte e verbali.

Nel frattempo si è comunque provveduto all'emanazione delle Ordinanze n. 11 del 5.3.96 e n. 12 del 20.3.96 relative all'istituzione del "Registro delle Imprese Portuali autorizzate" e del "Registro dei lavoratori adibiti ad operazioni portuali", in quanto queste ultime non abbisognavano del preventivo parere della Commissione Consultiva. Si è provveduto inoltre al rilascio di ulteriori quattro autorizzazioni all'esercizio, in concorrenza con la locale Compagnia Lavoratori Portuali, dell'attività di Operatore Portuale per la fornitura di servizi di movimentazione delle merci per conto delle imprese autorizzate.

Le predette autorizzazioni sono state rilasciate ai sensi della precedente normativa (Ordinanza 1746 del 14.4.1993), in quanto solo a metà settembre 1996 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha provveduto a completare la nomina dei membri della Commissione Consultiva locale, rendendo così possibile il previsto pronunciamento della stessa e quindi l'emanazione delle Ordinanze n. 19, 20, 21, 22 e 23 del 24 ottobre 1996, in attuazione di quanto previsto dal Regolamento di cui all'art. 16 della Legge 84/94, in materia rispettivamente di navi in autoproduzione, imprese portuali e stabilimenti industriali da autorizzare all'esercizio di attività portuali, di operatori portuali e di canoni d'impresa. Successivamente è stata emanata pure l'Ordinanza n. 24 del 7 novembre 1996 relativa al numero massimo di autorizzazioni da rilasciare per il 1997.

In data 19 dicembre 1996 si è poi provveduto al rilascio delle nuove autorizzazioni per l'esercizio di Operatore Portuale, ai sensi dell'art. 2 della recente Ordinanza n. 22, a soggetti in possesso dei previsti requisiti che ne avevano avanzato istanza.

Infine, con Ordinanza n. 27 del 20 dicembre 1996, si sono prorogate in via transitoria fino al 31 maggio 1997 le vigenti autorizzazioni e concessioni per l'esercizio di attività portuali, onde consentire alle imprese ed agli stabilimenti già operanti di continuare provvisoriamente nella loro operatività, nelle more dell'espletamento da parte degli stessi e della Autorità Portuale dei rispettivi adempimenti (presentazione delle istanze, istruttoria, rilascio delle eventuali nuove autorizzazioni) nei tempi previsti in sede di prima applicazione dagli artt. 4 e 3 delle citate Ordinanze n. 20 e n. 21 del 24 ottobre 1996.

Assicurazioni ed il contenzioso legale

Per le assicurazioni deve rilevarsi innanzitutto che il mutamento sostanziale delle condizioni di polizza nel campo della responsabilità civile, realizzato principalmente con l'elevazione della franchigia, ha consentito un notevole risparmio del premio rispetto all'esercizio precedente.

Ulteriore elemento positivo è la diminuzione della sinistrosità, sempre in ambito RC, pari al 17% rispetto al precedente esercizio. Nulla di rilevante da segnalare, invece, per le altre polizze assicurative.

Tra le controversie legali sorte nel corso del 1996 si segnalano due procedimenti monitori promossi dalla Società Mantovani O. & C. S.r.l., ex concessionaria di parte del Silo Piemonte di Marghera, che richiede il pagamento di somme per oltre 1.600 milioni di lire.

Per contro il Provveditorato ha avviato procedimento giudiziale nei confronti della stessa Mantovani per il risarcimento del danno derivante dalla mancata manutenzione del mag. 508 di Marghera, a suo tempo affidato in concessione, dalla quale è stata dichiarata decaduta proprio per non aver effettuato le dovute manutenzioni. Il danno è stato quantificato in circa 2.500 milioni di lire.

In data 24.1.97 sono stati notificati due atti di citazione avanti il Tribunale di Venezia dalla Esso Italiana S.p.A., per la restituzione di somme a suo tempo pagate a titolo di rivalutazione canoni concessori ex L. 692/81 e ritenuti dalla medesima società non dovuti.

Importante è la notifica, nel mese di settembre 1996, di due avvisi di rettifica dell'Ufficio IVA concernenti l'asserita mancata assoggettazione ad IVA dei corrispettivi per canoni demaniali in luogo di quella, effettuata dall'Ente, ad imposta proporzionale di Registro.

I provvedimenti sono stati tempestivamente impugnati avanti la Commissione Tributaria Provinciale anche ad evitare che l'accertamento potesse estendersi a tutte le concessioni demaniali del porto di Venezia, provocando ingentissimi danni di natura patrimoniale a carico dell'Ente.

Tra le controversie che hanno trovato definizione nel 1996 si segnalano:

- la causa proposta dall'Ente nei confronti della SIC (Società Italiana Cauzioni) quale fideiussore della fallita Agenzia di Spedizioni "Alphamar S.r.l." per il recupero di un credito risalente agli anni '80 di 100 milioni di lire è stata definitivamente persa. La Corte di Cassazione ha respinto il ricorso dell'Ente avverso la sentenza della Corte d'Appello di Roma;
- il Tribunale di Venezia ha accolto la domanda delle Reggiane ed ha condannato l'Ente al versamento di circa 300 milioni di lire quale risarcimento danni per ritardati pagamenti dovuti in forza di contratto d'appalto. La sentenza, ancorché provvisoriamente esecutiva, è suscettibile d'impugnazione;
- la causa promossa dall'Ente nei confronti della Italiana Coke S.p.A. per il risarcimento del danno causato da un uso improprio della concessione è stata vinta. La Italiana Coke ha pagato circa 70 milioni di lire.

Rimangono ancora in sospeso altre situazioni di contenzioso, di cui le più rilevanti sono: con la SAVE (7.000 milioni di lire), con i Monopoli di Stato (3.000 milioni di lire), con la Mantovani (4.000 milioni di lire), con il Banco di Napoli (300 milioni di lire), con la Furlanis (500 milioni di lire).

Il demanio

Il fatturato anno 1996 per concessioni demaniali è così determinato:

- a) per canoni concessioni per licenza, 6.567 milioni;
- b) per canoni concessioni pluriennali, 5.367 milioni.

Con un incremento di 1.167 milioni per la prima voce ed un decremento di 234 milioni per la seconda.

Ciò è dovuto a un maggior introito di lire 563 milioni di indennizzi (ivi compreso quello dei Monopoli di Stato di 442 milioni che è stato mantenuto tale e non ascritto tra i canoni pluriennali perdurando la vertenza con detta Amministrazione) dovuto anche alla mancata conclusione di alcune istruttorie in sanatoria; ad un maggior introito di lire 100 milioni per nuove concessioni ed a lire 134 milioni per rinnovo biennale di un gruppo di licenze per parcheggi; infine ad una serie di canoni (370 milioni.) rimasti per concessione annuale e non più imputati alla gestione *atti pluriennali*.

I sistemi informativi

Da anni nel porto di Venezia è stato avviato un progetto di sviluppo di un sistema telematico "a rete", imperniato su un nodo "centrale", la cui finalità è la fornitura, a titolo oneroso, di *"servizi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni alle Amministrazioni pubbliche, agli Operatori privati, all'Utenza e, più in generale, ai Servizi Marittimi"*, nel rispetto di quanto previsto dal decreto 14 novembre 1994 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, attuativo della Legge di riforma n. 84 del 28 gennaio 1994.

L'elevato numero di informazioni da interscambiare tra i vari operatori portuali ha imposto la ricerca di soluzioni che consentano l'*interoperabilità* tra i sistemi e le reti esistenti, la flessibilità e l'adattabilità alle diverse tipologie organizzative, l'impiego di interfacce *amichevoli* (anche in presenza di apparecchiature fornite da differenti costruttori), il tutto in conformità agli indirizzi emanati in materia dagli organismi internazionali e comunitari.

Durante il 1996 è stata attuata una considerevole migrazione verso una struttura composta da "sistemi aperti collegati in rete". Il sistema centrale (Host computer), ha iniziato a ridurre progressivamente le funzioni tradizionali di elaborazione dati, per accrescere quelle di banca dati comune (*Community Data Base*), di smistamento messaggi (*Message switching*), di predisposizione e/o conversione messaggi (*EDI*), di posta elettronica, di nodo *Internet* (a livello mondiale) e di nodo *Intranet* (a livello locale). I sistemi "proprietary" hanno iniziato la loro migrazione verso i sistemi standard (*Unix* e *Windows-NT*). Le postazioni dotate di capacità elaborativa propria (*personal computers* e *workstations*), collegate in rete, hanno iniziato ad avere un ruolo sempre più importante nei confronti dei terminali tradizionali.

Sempre nel medesimo anno, il sistema telematico portuale (*TelePorto-Venezia*) ha consolidato definitivamente la sua struttura, attestandosi su tre strati logici sovrapposti:

- lo strato delle "interconnessioni telematiche", che garantisce la connettività fisica e il trasporto delle informazioni e messaggi;
- lo strato dell' "interoperabilità", che rende possibile l'utilizzo di funzionalità base quali: posta elettronica (*e-mail*), trasferimento archivi (*ftp*), terminale virtuale (*telnet*) e accesso a informazioni ipertestuali (*www*);
- lo strato, infine, della "cooperazione applicativa", che realizza il *Community Data Base*, ma che consente anche l'interscambio elettronico dei messaggi e delle informazioni, strutturate secondo gli standard maggiormente diffusi.

La direzione amministrazione

Come per il 1995, anche l'anno in esame ha beneficiato dei provvedimenti finanziari previsti dall'art. 28 della Legge 84/94, quali il pagamento delle rate di mutuo scadenti nel corso dell'esercizio.

Così, in assenza di oneri finanziari e grazie all'andamento positivo della gestione, l'assetto finanziario dell'Ente non ha presentato particolari problemi. Il saldo di cassa, dopo i sei anni di crisi ed il recupero del precedente esercizio, ha incrementato ulteriormente il suo andamento positivo. Non sussiste attualmente alcuna esposizione finanziaria a breve o a lungo, fatti salvi gli impegni connessi ad alcuni contratti di leasing.

L'incidenza degli oneri finanziari, come per il precedente esercizio, è stata pressoché nulla, dopo anni in cui l'indice aveva raggiunto valori elevati (il 18% nel 1986, l'8.6% nel 1990 ed il 5% nel 1994).

In ordine all'applicazione delle direttive rivolte alla separazione contabile delle attività dell'Autorità Portuale e dell'Organizzazione Portuale, di cui alla nota ministeriale n. 519/49 del 20.1.95, permangono tuttora numerose incertezze e difficoltà operative sia per mancanza di normativa che per carenza organizzativa. Infatti non è ancora stato emanato il "regolamento di contabilità" né attuata, nei fatti, alcuna suddivisione degli organici o del patrimonio fra le due entità giuridiche. Non si è, quindi, ritenuto utile procedere alla redazione di un bilancio separato per la sola Autorità Portuale, costituendo detto prospetto, come già indicato nella precedente relazione del Collegio dei Revisori, una mera esercitazione contabile.

Alla data attuale non risulta alcun bilancio in sospeso con i Ministeri vigilanti. Anche il bilancio di previsione per il 1997 risulta approvato, per decorrenza dei termini, essendo infatti stato inviato per la prescritta approvazione ministeriale il 31/10/96, unitamente alla delibera de Comitato n. 27 dell'30.10.96.

**RELAZIONE
DEL COLLEGIO DEI REVISORI**

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI AL BILANCIO CONSUNTIVO PER L'ESERCIZIO 1996

Premessa

L'esercizio 1996, cui si riferisce il documento contabile che viene sottoposto all'esame del Collegio dei Revisori, ha visto l'ulteriore sviluppo da parte dell'Autorità/Organizzazione portuale di altre iniziative in attuazione della Legge 28/1/1994 n. 84 avente per oggetto *"Riordino della legislazione in materia portuale"*.

Tra le iniziative, che hanno formato oggetto di attenzione da parte di questo Collegio in un precedente verbale, meritano richiamo quelle relative all'attivazione ed all'organizzazione della T.M.B. Srl dal' 1/1/1997; quella relativa al "distacco" del personale dell'Autorità/Organizzazione presso la stessa T.M.B. Srl, ed al conferimento del patrimonio mobiliare ed immobiliare alla stessa T.M.B. Srl; nonché all'aumento del capitale sociale, con denaro contante.

Precedentemente, nel corso del 1996, risulta esser stato nominato il Segretario Generale e, su sua proposta, definito l'organigramma della Segreteria Tecnica (Verbale Comitato Portuale n.8 del 30.7.1996).

Pur essendo già delineate le linee guida di privatizzazione delle attività portuali nonché delineato il piano regolatore portuale e definiti alcuni strumenti amministrativi (quali ad esempio gli schemi di licenza di concessione dei terminali), mentre la dismissione delle attività portuali risulta pressoché avvenuta, appare ancora da completare il processo di privatizzazione previsto dalla normativa portuale - nella quale, tuttavia, sono previsti stretti limiti di adempimento - che si deve concludere, come da art. 20, con la cessione delle quote ai privati e con la concessione delle aree.

Permanendo ancora l'Organizzazione Portuale, va avvertita e rinnovata l'esigenza di attivarsi a tutti i livelli per consentire la tempestiva successione delle Società all'Organizzazione e per garantire, in tempi strettissimi, il regolare svolgimento delle attività in capo all'Autorità Portuale.

A tal proposito va richiamato che non risulta ancora emanato il Regolamento di Contabilità, strumento indispensabile di organizzazione dell'Autorità medesima.

1) Considerazioni di carattere generale

Il bilancio consuntivo per l'esercizio 1996 del Provveditorato al Porto di Venezia, si compone del *rendiconto finanziario*, della *situazione amministrativa*, del *conto economico* e dello *stato patrimoniale* redatti in conformità alla IV^a direttiva CEE - D. Lgs. 127/91 nonché del *bilancio consolidato* con le società controllate. I documenti sono completi di dettagli e prospetti statistici allegati idonei, a specificare i dati di bilancio.

1) Il bilancio finanziario e gli altri documenti di derivazione finanziaria sono prodotti secondo gli schemi previsti dal Decreto Interministeriale 16/6/80.

2) Al bilancio di derivazione finanziaria è allegato, in sintesi, come da richiesta del Ministero del Tesoro, l'elenco dei residui attivi e passivi alla fine dell'esercizio.

3) Con documento (allegato 2) è presentato il dettaglio dei residui attivi per anno di formazione, per ditta debitrice e con l'indicazione dello stato dei provvedimenti di recupero.

4) Congiuntamente al bilancio civilistico redatto secondo lo schema previsto, come già detto, dal D. Lgs. 9/4/91 n. 127 - Direttiva CEE 78/660 è stato prodotto un conto economico gestionale.

5) Il bilancio di previsione finanziario 1996, rispetto all'originale stesura è stato variato con una modifica disposta con delibera n.17 del 26.9.96, in conseguenza di una prevista riduzione dei traffici ed adeguamento delle spese relative ai noleggi mezzi di terzi ed in conto capitale per maggiori investimenti nel settore passeggeri.

I risultati del Consuntivo 1996, come è stato detto per quelli del 1995, potrebbero apparire scarsamente confrontabili con quelli passati, anche per l'eliminazione di alcuni componenti di costo che l'art. 28 della Legge 84/1994 ha accollato all'Erario e per l'assunzione da parte dello stesso Erario della copertura del T.F.R. maturato dal personale dipendente al 31/12/93. La scarsa significatività come valore assoluto e come elemento di confronto si ha segnatamente nel saldo "Avanzo di Amministrazione" che pur continuando ad essere espressione di un reale diverso risultato di esercizio, per il miglioramento della gestione, va letto secondo la reale effettività dei suoi componenti.

Va pertanto, in particolare, alla vigilia di ulteriori modifiche che incideranno sulla struttura del futuro bilancio, attentamente seguita la vicenda ed il recupero della massa dei crediti che, per intanto prevalenti sui debiti, determinano essenzialmente il nuovo ammontare della situazione amministrativa. Va considerato che molti di detti crediti sono intestati all'Amministrazione dello Stato. Va anche considerato, come detto, che l'avanzo di amministrazione ai fini della sua futura applicazione alla competenza, va dedotto della somma liquidata proveniente dall'Erario per L. 10.207.384.145 a titolo di ripiano e per lire 11.694.669.170 a titolo di copertura del TFR al 31.12.93.

Con queste considerazioni si esaminano i valori differenziali significativi che emergono dai documenti contabili contenuti nella bozza di bilancio fatta pervenire all'esame di questo Collegio:

- utile economico di esercizio	L. 9.984.917.497
- avanzo finanziario di competenza	L. 4.591.067.685
- avanzo di amministrazione	L. 28.998.628.447

Come si osserva ancora l'avanzo di amministrazione sul quale l'Autorità può contare non è quello contabile di L. 28.998.628.447, ma quello netto effettivo risultante dopo l'accantonamento della somma di L. 11.694.669.170 a destinazione vincolata.

Peraltro anche all'interno della somma restante relativa al ripiano dei disavanzi al '93 (10.207 milioni) esistono quote vincolate a particolari destinazioni come da prima parte del presente verbale.

2) Conto economico e Situazione patrimoniale

L'utile di esercizio che risulta è di L. 9.985 milioni, contro L. 16.085 milioni dell'esercizio precedente e L. 7.121 milioni dell'esercizio 1994.

Vengono ora esaminati i grossi aggregati economici che hanno determinato il predetto saldo differenziale:

- a) In particolare i ricavi netti (vedasi conto economico riclassificato) costituiti dai ricavi di prestazioni portuali, dai ricavi della gestione del demanio, dai ricavi diversi, dai proventi delle tasse portuali e dai proventi patrimoniali ammontano complessivamente a L. 54.714 milioni contro L. 66.205 milioni del 1995. Ai Proventi da traffico è assegnato il valore di L. 32.347 milioni rispetto a L. 43.116 milioni dell'esercizio precedente. Maggiore significato può attribuirsi a detto risultato considerando il rapporto fatturato/tonnellaggio determinato assumendo al numeratore la somma dei ricavi d'esercizio dell'Organizzazione-Autorità ed al denominatore il totale del traffico; pertanto con un traffico complessivo di 1.984.000 tonn. nel 1996 (pag. 160 della relazione) e ricavi da prestazioni per 22.507 milioni, il rapporto sintetico dell'anno risulta di L./Tonn. 11.344, contro L/T 11.741 del 1995. Il traffico commerciale complessivo svolto nell'ambito del porto di Venezia è stato di 5.670.000 tonn. Al momento della stesura della presente i ricavi del traffico appartenenti alla società T.M.B. S.r.l., risultano, secondo informazioni fornite dalla Società all'Ente, per il I° trimestre '97 di 5.731 milioni.

Appare utile accostare i valori in milioni delle entrate patrimoniali degli anni 1993-1996 atteso che le medesime entrate rappresentano nel futuro la fonte principale delle risorse dell'Autorità.

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1993</u>
- Canoni affitti	1.015	1.001	2.161	2.185
- Concessioni demaniali	9.698	10.983	10.885	11.690
- Magazzinaggio e spazi	2.835	3.157	3.186	3.276 (*)

(*) nel 1997 questo valore è assegnato alla T.M.B. Srl

- b) Il valore della produzione, come da Conto Consolidato (compresa la gestione del Terminal Contenitori VECON per 23.592 milioni, la movimentazione di "merci varie" della Servizi Portuali Srl per 635 milioni e la gestione dei depositi costieri della Venice Intertrans Srl per 875 milioni, al netto dei ricavi intersocietari, ammonta a 87.998 milioni. Il confronto tra il valore consolidato dei ricavi e dei costi di esercizio evidenzia utili di esercizio per la Vecon (1.747 milioni), per la Servizi Portuali (39 milioni) e perdita di esercizio per la V.I.T. (34 milioni). Il valore del solo PPV, comprensivo dei ricavi netti delle vendite e delle prestazioni (32.348 milioni), dei canoni per concessioni demaniali (11.690 milioni), di tasse portuali (6.287 milioni) e ricavi diversi (4.442 milioni) ammonta, complessivamente, a 66.145 milioni con una diminuzione di 4.475 milioni rispetto all'esercizio precedente.

- c) I costi complessivi dell'esercizio, sempre dell'Autorità + Organizzazione ammontano a L. 62.721 milioni contro L. 68.287 milioni della gestione passata. La contrazione nei suddetti valori dei ricavi e dei costi, come già inizialmente precisato è dovuta al trasferimento di attività da parte dell'Organizzazione alle imprese portuali. I costi più rilevanti dell'esercizio 1996 ricavati dal conto economico raffrontati a quelli dell'anno precedente, sono esposti in bilancio come segue (mio/Lit.):

	<u>1995</u>	<u>1996</u>
Personale	21.992	23.256
Servizi di Terzi	25.675	17.970
Godimento beni di terzi	7.897	7.152
Diversi di gestione	2.101	1.803
Ammortamenti e svalutazioni	6.119	6.373
Altri accantonamenti	2.400	4.300
Materiali	2.069	1.930

All'interno della voce "godimento beni di terzi", che risulta obiettivamente elevata, sono compresi oneri di leasing per 3.466 milioni ed il costo del noleggio di mezzi direttamente presso fornitori terzi per 3.341 milioni. Così come precisato nella relazione al bilancio, l'onere del noleggio scomparirà nell'esercizio finanziario '97 a seguito della completa dismissione delle attività operative.

Nella voce di costo relativa al personale sono comprese le retribuzioni per L. 15.406 milioni, i contributi previdenziali ed assistenziali per L. 5.095 milioni, l'accantonamento del TFR per L. 1.516 milioni ed altri costi per missioni, addestramento, mense e contributi per L. 1.240 milioni. Da rilevare l'incremento rispetto al passato esercizio di L. 1.270 milioni nei contributi.

All' 1/1/96 la forza del personale, dopo tutti gli esodi, è di 243 unità mentre al 31/12/96 è di 242 unità a seguito di un'ulteriore cessazione.

Sempre al 31/12/1996 sono risultati in distacco n. 22 unità (9 presso la Regione veneto, 1 alla Ce.s.a.m. Srl, 2 alla Multiservice Srl e 10 alla Vecon Spa). L'onere di detti distacchi trova recupero nei ricavi alla voce "Recupero Spese di Personale" per complessivi L. 2.242 milioni.

La situazione del personale al 31.12.1994, 31.12.1995 e 31.12.1996 per qualifica è esposta nell'allegato (Allegato n.3).

Nel corso dell'esercizio 1996 sono stati riconosciuti al personale le seguenti competenze accessorie:

- incremento fuori orario	Ml.	1.235	rispetto a	Ml.	1.313	nel 1995
- ferie pagate	Ml.	310	rispetto a	Ml.	113	nel 1995

su un totale di 3.862 milioni di "elemento variabile" della retribuzione (4.221 milioni nel 1995).