

8. Considerazioni conclusive

L'Autorità portuale di Venezia, istituita ai sensi dell'art. 6, comma 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e subentrata all'Organizzazione Provveditorato al Porto di Venezia, contestualmente soppressa, si è accollata, ai sensi dell'art. 23 della legge di riordino, un contingente di personale superiore a quello previsto dalla pianta organica della Segreteria tecnica-operativa. A fronte delle 74, 81 e 90 unità previste quale dotazione organica, rispettivamente, per il 2007, 2008 e 2009, il personale effettivamente in servizio nei suddetti anni è ammontato, rispettivamente, a 79, 86 e 92 unità, compreso il Segretario generale, con un sostanziale assorbimento del personale eccedente.

Il costo del personale, rimasto sostanzialmente invariato nel 2007 rispetto all'esercizio precedente e di poco aumentato nel 2008, ha registrato nel 2009 un significativo incremento del 13,3% che riguarda, in particolare, gli oneri fissi del personale (+16,4%) lievitati a causa dell'aumento dell'organico dell'ente avvenuto nel corso del 2009 e del ricorso a collaborazioni a progetto, e, soprattutto, gli oneri derivanti da rinnovi contrattuali (+35,1%) e gli altri oneri (+27,3%).

La spesa impegnata per incarichi di consulenza ed altre prestazioni professionali, leggermente incrementata nel 2007 rispetto al 2006, ha poi subito una progressiva diminuzione nel biennio successivo, attestandosi nel 2009 ad euro 89.192, con una contrazione in tale anno del 19,0%, rispetto al precedente esercizio.

Seguendo le indicazioni fornite dal Ministero vigilante l'Autorità portuale di Venezia ha corredato i consuntivi di tabelle riepilogative delle spese per consulenze, finalizzate alla verifica del rispetto dei limiti di legge, attestando che tali spese si sono mantenute, nel triennio, al di sotto del limite stabilito con riferimento alla spesa storica sostenuta nel 2004.

Per ciò che concerne l'attività di pianificazione e di programmazione, particolarmente complessa nell'area portuale veneta, l'Autorità ha da tempo avviato il rinnovo della strumentazione urbanistica di competenza, attraverso la predisposizione di progetti di Piani regolatori per sezioni specifiche, previa intesa, come previsto dall'art 5 della legge n. 84/1994, con i Comuni competenti; i procedimenti in corso non sono ancora pervenuti, per quanto consta, a conclusione.

Sono stati regolarmente adottati i Piani operativi triennali previsti dalla legge, con gli aggiornamenti necessari; ai sensi dell'art. 128, comma 11 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 l'Autorità portuale, in qualità di stazione appaltante, ha predisposto i Programmi triennali e gli Elenchi annuali dei lavori, sulla base di

schede tipo che, allegate ai bilanci preventivi dei tre esercizi finanziari esaminati, ne costituiscono parte integrante.

Sull'attività istituzionale svolta ha ampiamente riferito il Presidente dell'Autorità, in sede di redazione delle Relazioni annuali previste dall'art. 9, comma 3, della legge n. 84/1994.

Sul fronte dei traffici, influenzati particolarmente nel 2009 dalla situazione di crisi che ha investito – tra gli altri – anche il settore dei trasporti, il movimento merci mostra, nel biennio 2007/2008, una moderata flessione, dovuta prevalentemente al calo delle merci liquide, mentre è in incremento il numero dei containers e il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati.

La situazione peggiora decisamente nel 2009, con un calo significativo del movimento sia delle merci secche che di quelle liquide; mantiene sostanzialmente le posizioni il numero dei containers, comunque in incremento rispetto al biennio precedente, mentre si incrementa ancora il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati.

Merita infine attenta considerazione la situazione delle partecipazioni che l'Autorità portuale di Venezia possiede in diverse società che operano nell'ambito portuale o in altri campi, alla luce dei rilievi che la Corte ha già in passato formulato, con riferimento alla necessità che la costituzione da parte dell'Autorità portuale di nuove società, così come la partecipazione al capitale di società già esistenti, non possa prescindere dal perseguimento delle finalità istituzionali di cui l'Ente è portatore e debba quindi necessariamente risultare preordinata alla realizzazione dei compiti istituzionali dell'Autorità. Esigenza, questa, espressamente prevista dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244 (finanziaria 2008) che all'art 3, commi dal 27 al 29 ha introdotto per tutte le amministrazioni pubbliche (tra le quali sono ovviamente comprese le Autorità portuali, aventi natura giuridica di enti pubblici non economici) una disciplina vincolistica alla costituzione o partecipazione in società, legate ora all'inevitabile presupposto che l'attività della società sia strumentale rispetto al perseguimento delle finalità istituzionali.

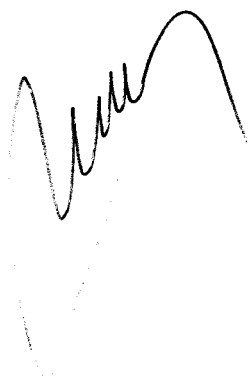
Per ciò che concerne più specificamente i risultati contabili della gestione, al risultato finanziario positivo del 2007, che chiude con un incremento dell'avanzo finanziario rispetto all'esercizio precedente grazie al notevole incremento (da 10,7 a 18,7 mln di euro) del saldo positivo di parte corrente, seguono, nel successivo biennio 2008-2008, consistenti disavanzi finanziari, di - 20,7 mln nel 2008 e di - 11,2 mln

nel 2009, dovuti, in presenza di positivi i saldi di parte corrente, alla forte negatività dei saldi di parte capitale (-35,9 mln nel 2008 e - 25,6 mln nel 2009).

Anche la situazione amministrativa, che nel 2007 mostra un incremento dell'avanzo di amministrazione rispetto al precedente esercizio, chiude nel 2008 con un decremento del medesimo di euro 20.731.863, attestandosi su valori ancora più bassi nel 2009, allorchè l'avanzo cala ad euro 1.284.904 (in ulteriore diminuzione rispetto al precedente esercizio dell'87,2%) a causa del marcato incremento dei residui passivi.

Il totale dei residui sia attivi che passivi afferisce, principalmente, alla parte capitale, rappresentando nel 2007, rispettivamente, l'81,1% ed il 90,4% del totale dei residui; tali percentuali salgono, nel 2008, rispettivamente all'82,9% e al 95,0% e nel 2009, rispettivamente, all'84,3% e al 96,0%.

Sotto il profilo economico patrimoniale si registra un incremento dell'avanzo economico nel 2007, in misura pressoché doppia rispetto al 2006 e un decremento del medesimo nel 2008 e soprattutto nel 2009; tali valori refluiscono sul patrimonio netto, che beneficia comunque dell'avanzo economico, passando nel triennio da euro 130.077.081 (esercizio 2006) a euro 145.164.429 nel 2007, ad euro 155.548.120 nel 2008 e ad euro 159.471.278 nel 2009.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned in the lower-left quadrant of the page.

PAGINA BIANCA

AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

L'Autorità Portuale di Venezia è ente giuridico di diritto pubblico, dotato di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria¹, a cui sono affidati i compiti² di:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali³ e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nel porto;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale⁴.

Competono inoltre all'Autorità Portuale, ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti nonché le competenze degli uffici periferici di sanità marittima del Ministero della Sanità, i poteri di vigilanza e controllo sull'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa⁵.

L'Autorità Portuale è assoggettata alla vigilanza del Ministro dei Trasporti e della Navigazione a cui sono sottoposte le delibere relative all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione, del conto consuntivo nonché quelle relative alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa⁶. La vigilanza sulle delibere riguardanti il bilancio, sia preventivo che consuntivo, è esercitata dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) di concerto con il Ministro del Tesoro⁷ (oggi Ministro dell'Economia e delle Finanze). Il rendiconto della gestione finanziaria è inoltre soggetto al controllo della Corte dei Conti⁸.

¹ Art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, "Riordino della legislazione in materia portuale" così come successivamente modificata ed integrata.

² Art. 6, comma primo, della citata legge 84/94.

³ Così come definite dall'art. 16, comma primo, legge 84/94.

⁴ Servizi di cui ai decreti ministeriali del 14.11.1994 e del 4.4.1996.

⁵ Art. 24, comma 2 bis, legge 84/94.

⁶ Art. 12, comma secondo, legge 84/94.

⁷ Art. 12, comma terzo, legge 84/94.

⁸ Art. 6, comma quarto, legge 84/94.

L'Autorità Portuale può costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche⁹. L'Autorità Portuale di Venezia, con la finalità di migliorare l'efficienza operativa e la qualità del servizio offerto, ha promosso¹⁰ - con la partecipazione di imprese operanti nel porto - la costituzione di società per la fornitura a titolo oneroso di servizi di interesse generale, nelle quali si è riservata una quota non maggioritaria. Partecipa inoltre a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali che le sono stati affidati dalla legge¹¹. Sono state così costituite le seguenti società:

- Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. per la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri¹², costituita in data 29 aprile 1997;
- Nethun S.p.A., costituita il 4 settembre 2006 e sorta dalla fusione della società Teleporto Adriatico e Porto di Venezia Servizi; opera come primo gestore della infrastruttura informativa portuale veneziana e nella progettazione diretta delle più diverse soluzioni tecnologiche, svolgendo l'attività di gestione dei servizi finalizzati alla fornitura di sistemi informatici e telematici alle pubbliche amministrazioni ed agli altri utenti che operano in porto e di fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.
- Teleporto Adriatico s.r.l. per la gestione dei servizi informatici e telematici¹³, costituita in data 29 maggio 1998;
- Servizi Ferroviari e Logistici s.r.l. per la gestione del servizio ferroviario svolto nell'ambito del porto¹⁴, costituita in data 14 aprile 1999;
- APVInvestimenti SpA, a socio unico e incedibile per statuto, per la razionalizzazione e la valorizzazione del patrimonio mobiliare e immobiliare dell'Autorità Portuale, costituita in data 15 marzo 2001.

⁹ Art. 6, comma sesto, legge 84/94.

¹⁰ Ai sensi di quanto previsto dall'art. 23, comma quinto, legge 84/94.

¹¹ Art. 6, comma 6, legge 84/94.

¹² Di cui all'Art. 1 lettera e) del D.M. 14/11/1994.

¹³ Di cui all'Art. 1 lettera f) del D.M. 14/11/1994.

¹⁴ Di cui al D.M. 04/04/1996.

Di seguito si riporta la situazione delle **Società Collegate e Controllate** e le quote detenute al 31 dicembre 2007:

- *APV Investimenti SpA (100 %)*;
- *Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l. (53,20 %)*;
- *CFLI – Consorzio per la Formazione Logistica Intermodale (86,12 %)*,

delle Società Partecipate:

- *Autovie Venete S.p.A. (0,0038%)*;
- *Venezia Logistics Scarl (già Consorzio Portualità Intermodalità e Logistica delle Province di Venezia e Treviso) (4,28%)*;
- *Consorzio Venice Maritime School (31%)*,

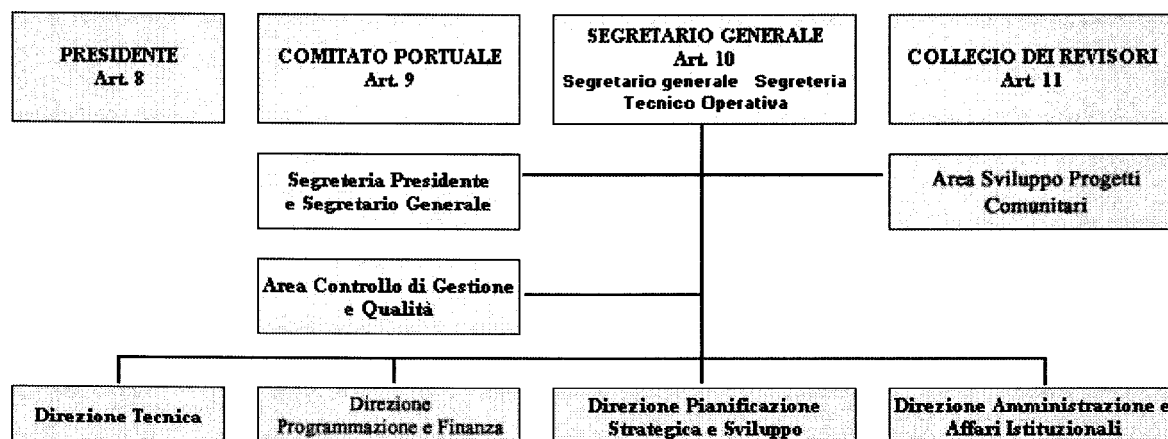
Inoltre si ricorda che, tramite la controllata APV Investimenti S.p.A., l'Autorità Portuale partecipa alle seguenti altre importanti società:

- Nethun S.p.A.;
- Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.;
- Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.;
- Interporto di Venezia S.p.A.;
- Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.;
- Venice Yacht Pier S.r.l.;
- SAVE – Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A.
- In.Venice S.r.l.
- Fluviomar S.r.l.
- Expo Venice S.p.A.

Gli Organi dell'Autorità Portuale sono: il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti¹⁵. Essi sono stati nominati o costituiti con i seguenti provvedimenti:

Presidente:	Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30.03.2004
Comitato Portuale:	Decreto Presidente dell'Autorità n. 722 del 14.04.2004
Segretario Generale:	Delibera Comitato Portuale n. 5 del 20.05.2004
Collegio Revisori:	Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30.03.2004

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità, il Segretario Generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, in un contingente e in una composizione qualitativa determinata in relazione alle specifiche esigenze dello scalo¹⁶. Il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile¹⁷.



(organigramma in vigore dal 1 marzo 2007)

La legge, nell'attribuire all'Autorità Portuale autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie¹⁸:

- a) proventi derivanti da canoni di concessione demaniale di aree e banchine comprese nell'ambito portuale e di aree comprese nella circoscrizione territoriale¹⁹ dell'Autorità medesima, nonché da canoni di autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali;

¹⁵ Art. 7, comma primo, legge 84/94.

¹⁶ Art. 10, comma quinto, legge 84/94.

¹⁷ Art. 10, comma sesto, legge 84/94.

¹⁸ Art. 13, comma primo, legge 84/94.

- b) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
- c) gettito della tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate, della tassa erariale e della tassa di ancoraggio²⁰;
- d) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) entrate diverse.

¹⁹ Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 6 aprile 1994.

²⁰ Attribuite alle Autorità Portuali in base al comma 982 delle Legge 296 del 27 dicembre 2006 (Finanziaria 2007).

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Nel corso del 2007, la crisi dei mutui ipotecari negli Stati Uniti ha rallentato la spinta della locomotiva americana. Gli effetti si sono parzialmente diffusi in Europa, a cominciare dal settore del credito. La ripresa internazionale, sempre significativa, si regge dunque sulle economie emergenti asiatiche e latino-americane (Cina, India e Brasile in testa), affiancate dai grandi produttori di energia e materie prime (paesi Opec e Russia).

Nell'area Euro, la crescita del PIL nel 2007 è stata pari a 2.7%, con una previsione di flessione al 2% per il 2008. I forti rincari del petrolio e delle derrate alimentari, non più schermati dall'apprezzamento dell'euro, incominciano a pesare sulla congiuntura, aumentando anche i rischi al rialzo dell'inflazione. I fattori di debolezza dell'economia Usa rischiano di propagarsi all'area dell'euro, come risulta dal calo del clima di fiducia per imprese e consumatori e dal diffuso pessimismo sui programmi di investimento, anche a causa della stretta creditizia.

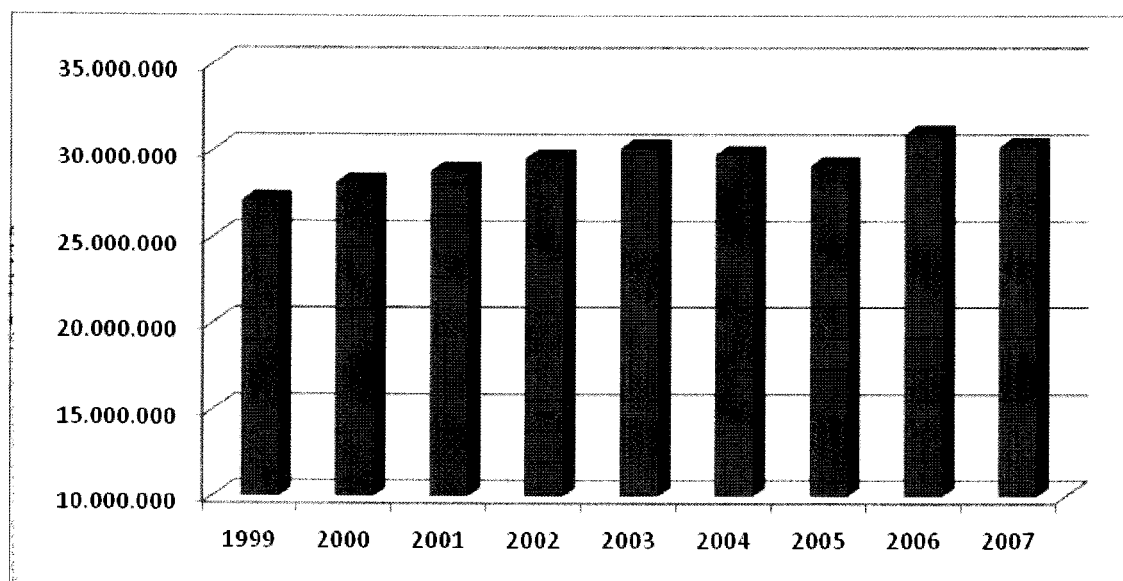
Economia italiana e conti pubblici

Un quadro contrastato continua a caratterizzare l'economia italiana nella fase finale del 2007 e nell'inizio del 2008, non diversamente da quanto è avvenuto negli ultimi due anni. La situazione della finanza pubblica, innanzitutto, ha mostrato un significativo progresso, con l'indebitamento netto - il deficit espresso secondo i criteri del Patto di stabilità europeo - sceso verso il 2% del Pil e l'avanzo primario riportato intorno al 3%, dopo essere stato praticamente azzerato. Il brillante risultato sul deficit 2007 non sarà, tuttavia, facile da replicare nel corso di quest'anno e soprattutto nel periodo successivo, quando occorrerà agganciare il pareggio di bilancio, fissato per il 2011, mettendo a segno ulteriori correzioni per almeno 30 miliardi complessivi (pari a due punti di Pil).

A fronte di una crescita europea prevista a circa il 2% nel 2008, l'Italia si

collocherà prevedibilmente sull'1%, facendo di nuovo registrare l'andamento deludente che la sta caratterizzando dopo il 2000. Lo scenario dell'economia volge, dunque, al pessimismo, se si tiene conto anche dell'inflazione tornata a salire verso il 3% annuo, mentre le aspettative sulla dinamica del Pil continuano a puntare al ribasso. Il divario di crescita del nostro paese con l'eurozona si riavvicina così a un punto percentuale, una cifra molto rilevante che conferma la situazione di progressivo declino dello sviluppo italiano nell'ultimo decennio, soprattutto se confrontato ai positivi risultati degli altri partner nella moneta unica. Il contesto macroeconomico per rilanciare le grandi riforme di sistema e completare il risanamento della finanza pubblica, attaccando il debito, si presenta pertanto sfavorevole, dopo che si era aperto uno spiraglio nel ciclo congiunturale, purtroppo di breve durata¹.

Dopo i record registrati nel 2006, anche quest'anno i traffici del porto di Venezia hanno fatto segnare dei risultati molto buoni, con un valore totale dei traffici di 30,2 milioni di tonnellate movimentate, registrando una lieve flessione di solo 2.2 punti percentuali.



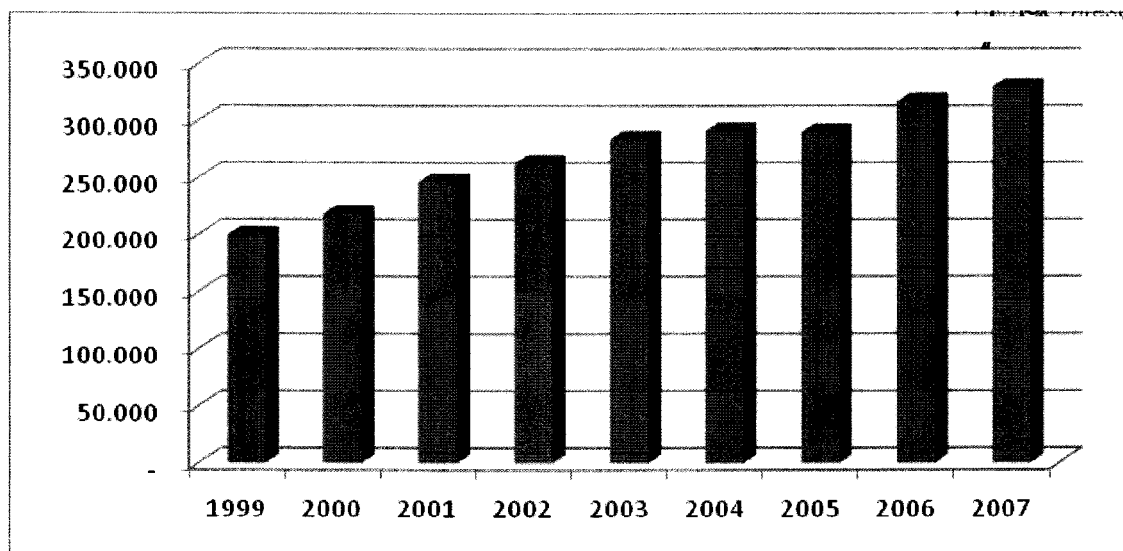
Porto di Venezia – Traffico Complessivo (tonnellate) 1999 – 2007.

¹ Banca d'Italia "Bollettino Economico n. 51", gennaio 2008.

Le variazioni di traffico hanno interessato in modo diversificato i tre settori di riferimento: commerciale +1%; industriale -11,9%; petroli -1,9%.

L'attività commerciale, relativa alle merci in transito (consistente in imbarco e sbarco delle merci, deposito, introduzione/spedizione delle stesse da/per l'entroterra), si conferma come la più rilevante per il porto di Venezia con un'incidenza del 48,4% sul movimentato complessivo e chiude l'anno con un massimo storico di 14.622.800 tonnellate.

Con un movimentato pari a 329.512 TEU il traffico container registra un ulteriore massimo storico ed un incremento del 4,1% sul 2006 e conferma lo scalo veneziano al primo posto in Adriatico.



Porto di Venezia – Traffico contenitori (TEU) 1999 - 2007

L'attività industriale (articolata in diversi comparti come: chimica, petrolchimica, raffinazione del petrolio, siderurgia, metallurgia, agroalimentare, ecc.) ha subito negli ultimi decenni un ridimensionamento del peso quantitativo, mentre nell'ultimo

periodo sono emersi nuovi fattori di sviluppo come il rilancio della cantieristica e la trasformazione di alcuni terminal portuali da industriali a commerciali. In sintesi, nel 2007, il traffico industriale costituisce circa il 14,7% del traffico complessivo con 4.452.220 tonnellate. Il traffico petrolifero chiude con 11.142.070 tonnellate e rappresenta il 37% circa del traffico totale.

Il settore passeggeri continua la sua crescita: ben 1.503.371 i passeggeri sono transitati nel nostro porto nel 2007, il che conferma Venezia come uno dei più importanti scali italiani e del Mediterraneo in questo settore. Analizzando i dati più in dettaglio emerge l'ulteriore sviluppo del settore crociere che con un +3,43% rispetto al 2005, pone Venezia ai vertici nel Mediterraneo, soprattutto quale home-port.

Detto positivo e generalizzato andamento è stato accompagnato da una politica dell'Autorità Portuale finalizzata sia a risolvere i tradizionali problemi (navigabilità, infrastrutture, promozione e marketing, ecc.) che a promuovere nuove attività e maggiori traffici.

In proposito si citano:

- **Escavi:** canale Malamocco – Marghera fino a m. -11,00 in project financing ed escavi vari manutentivi compresi ausili luminosi alla navigazione;
- **Terminal Isonzo:** costruzione nuova stazione passeggeri per favorire il traffico crocieristico;
- **Isola portuale:** prosecuzione delle iniziative per la razionalizzazione e sviluppo dell'isola portuale al fine di per promuovere i traffici commerciali e servizi collegati;
- **Porto commerciale:** prosecuzione dell'attività per l'allargamento del porto commerciale;
- **Terminal ferroviario:** ampliamento e consolidamento terminal ferroviario in una ottica delle progressiva sostituzione/integrazione sistema di trasporto stradale;