

Costo del personale

Dall'esame del conto economico si deduce che il costo del personale, compreso il T.F.R., per ogni esercizio è stato il seguente:

Esercizio 2003	euro 393.781
Esercizio 2004	euro 449.034
Esercizio 2005	euro 450.450

Il costo per gli organi di amministrazione e controllo è stato indicato nella Nota Integrativa soltanto per l'esercizio 2003. Di seguito se ne indicano gli importi:

Amministratori =	euro 2.210
Collegio dei revisori =	euro 35.069

Va al riguardo precisato che nel caso di bilancio redatto in forma abbreviata, nella Nota Integrativa, secondo quanto dispone l'articolo 2435-bis del codice civile, non è obbligatorio indicare l'ammontare dei compensi spettanti cumulativamente agli amministratori ed ai sindaci.

Tuttavia, trattandosi di una società a totale partecipazione pubblica, questa Corte ritiene applicabile il principio della trasparenza, secondo il quale vanno sempre evidenziati la natura degli incarichi conferiti a soggetti esterni ed i relativi compensi. Dovrebbero, infatti, trovare infatti applicazione tutte le disposizioni di legge riguardanti le società della stessa categoria. In particolare quelle relative alla composizione degli organi di amministrazione e di controllo (articoli 2449 e 2450 del c.c.) e quelle relative al contenimento della spesa pubblica.

Il Collegio sindacale della società, tenuto tra l'altro a vigilare sulle modalità di applicazione della legge in generale e sul rispetto delle norme statutarie in particolare, in occasione della compilazione della relazione sul bilancio dell'esercizio 2006 avrà cura di fornire notizie in merito.

9.3 Partecipazioni della società APV Holding

Dalla Nota integrativa dell'esercizio 2004 risulta che al 31 dicembre dello stesso anno la società possedeva le seguenti partecipazioni societarie indicate con il valore di bilancio:

a) società controllate

- Porto di Venezia Servizi S.r.l. (100%),euro 1.000.000,00
- Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A. (73,86%),euro 2.991.318,36
- Teleporto Adriatico S.r.l. (53,42%),euro 435.570,00

b) società collegate

-Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. (35,50%).....	euro 1.107.700,00
<i>c) altre società</i>	
-Interporto di Venezia S.p.A. (10,00%),.....	euro 3.123.013,00
-Venice Yacht Pier S.r.l. (5%).....	euro 25.000,00
-SAVE S.p.A. (0,13%).....	euro 377.512,25
-Società Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. (5,13%).....	euro 6.469.688,00
Valore di bilancio delle partecipazioni al 31.12.2004 ...	euro 15.529.801,61

Nel corso del 2005, alle suindicate partecipazioni si è aggiunta quella al capitale sociale della società, costituita con una quota del 50% con CCIAA di Venezia, denominata "In Venice-Servizi per il Turismo Nautico S.r.l."

Nella voce delle immobilizzazioni finanziarie è compreso anche il valore dei prestiti che la APVHolding ha concesso alle società controllate e collegate.

10. Considerazioni conclusive

In seguito al completamento delle procedure di privatizzazione dei servizi di interesse pubblico in precedenza gestiti direttamente dall'Autorità, è in via di esaurimento il fenomeno del personale in esubero ereditato dal precedente organismo portuale, con effetti positivi sia sotto l'aspetto meramente economico che sotto quello organizzativo, potendo ora l'Autorità avvalersi di risorse professionali adeguate alle esigenze dei propri compiti.

La gestione dei servizi di interesse generale è ora affidata a società partecipate dall'Autorità e ad imprese scelte mediante procedura ad evidenza pubblica. Secondo quanto emerge dalla relazione amministrativa ai conti consuntivi, le imprese che forniscono tali servizi applicano agli utenti le tariffe preventivamente fissate dall'Autorità.

Resta sempre elevata la spesa per consulenze, nonostante la sensibile riduzione registrata nell'ultimo biennio del periodo in riferimento.

Particolarmente intenso risulta l'impegno dell'Autorità nell'opera di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni e nella realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione compatibilmente con le difficoltà connesse con il reperimento delle necessarie risorse finanziarie. L'Autorità ha fornito un dettagliato elenco delle iniziative assunte in materia durante il periodo considerato dal presente referto con l'indicazione, per ciascun intervento, della fase di attuazione del relativo procedimento, del costo dell'intera opera e della fonte di finanziamento.

La gestione delle autorizzazioni ha garantito lo stesso livello di entrata raggiunto nei precedenti esercizi; mentre la gestione dei canoni per le concessioni dei beni demaniali hanno registrato un trend sempre positivo fin dall'anno 2000.

Il traffico delle merci in generale, dopo un elevato picco dell'anno 2003, è ritornato ai valori medi degli anni precedenti, passando da 28.176.203 tonn. Dell'anno 2000 a 29.087.973 tonn. Del 2005; mentre quello dei passeggeri è risultato in tendenziale crescita per tutto il periodo considerato, passando da 873.239 passeggeri dell'anno 2000 ad 1.365.375 passeggeri del 2005 .

La gestione finanziaria ha fatto registrare consistenti avanzi, determinati anche in misura consistente dalla gestione di parte corrente. I risultati del conto economico sono stati sempre di segno positivo ancorché in sensibile calo negli ultimi due esercizi. La punta più elevata registrata nell'esercizio 2002 è la diretta conseguenza dell'imputazione di una consistente plusvalenza derivante dalla rivalutazione, consentita dalla legge, di partecipazioni societarie.

La consistenza dei residui, sia attivi che passivi, è andata aumentando, specialmente negli ultimi due esercizi in riferimento, in seguito ai contributi ricevuti per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione.

Il valore del patrimonio netto è andato aumentando nel corso del periodo considerato, in relazione all'andamento positivo dei risultati economici.

Va tuttavia segnalato l'obbligo di riaccertare ogni anno la consistenza complessiva dei residui e di verificare periodicamente l'esistenza dei presupposti giuridici ed economici per giustificare l'iscrizione di crediti in bilancio sorti in epoche assai remote.

L'Autorità portuale di Venezia, per lo svolgimento dei suoi compiti, possiede partecipazioni, totalitarie, maggioritarie o di minoranza, in diverse società che operano nell'ambito portuale o in altri campi. Tramite la società APVHolding S.P.A. possiede anche partecipazioni indirette.

Al riguardo questa Corte, ritiene che la costituzione di nuove società e la partecipazione al capitale di società già esistenti deve sempre avere come unico scopo quello indicato dalle disposizioni di legge che regolano le attività portuali, evitando che i nuovi soggetti possano in qualche modo entrare in concorrenza con l'iniziativa privata nello svolgimento delle stesse attività. Basti pensare, per valutare l'estrema delicatezza della materia, che le imprese, per operare nell'ambito portuale, debbono premunirsi di specifiche autorizzazioni e, quando intendono utilizzare beni demaniali, anche di concessioni, rilasciate dall'Autorità nell'esercizio del suo potere discrezionale. Di conseguenza, eventuali interferenze dell'Autorità, tramite società controllate o collegate, anche in via indiretta, nello svolgimento di attività portuali, oltre al rischio di contenziosi che rallenterebbero il normale esercizio dei poteri dell'Autorità stessa, ostacolerebbero il perseguimento del principale obiettivo posto dal legislatore del 1994, che è quello della netta separazione tra i compiti delle Istituzioni pubbliche e quelli riservati alla libera iniziativa, anche al fine di garantire il rispetto del principio di trasparenza e di imparzialità dell'azione amministrativa di cui all'art. 97, 1° comma, della Costituzione.

Sotto tale aspetto, non appare coerente con il disegno normativo la costituzione di un sistema di holding e di subholding di partecipazioni in società operanti in diversi settori economici (commercio, trasporti, immobiliare) da parte di un'Autorità portuale che, oltre alla recente qualificazione legislativa di ente pubblico non economico, è chiamata ad esercitare poteri di regolamentazione delle attività portuali e di vigilanza sull'effettivo svolgimento delle attività stesse, con la

conseguente applicazione di misure sanzionatorie nei confronti di soggetti privati che potrebbero, di fatto, trovarsi in concorrenza con società riconducibili, sia pure indirettamente, all'Autorità stessa.

Tali limiti, ad avviso di questa Corte, valgono anche per le società partecipate dalla APVHolding S.P.A., in considerazione dello stretto rapporto esistente tra la stessa società e l'Autorità che l'ha costituita. Rapporto caratterizzato dalla unione personale del Vertice dei due soggetti e dal possesso dell'intero capitale sociale da parte dell'Autorità stessa.

Per quanto riguarda, in particolare, la posizione della APVHolding, va rilevato che le ultime modifiche apportate allo statuto, nel corso del 2004 e del 2005, non hanno escluso che la società, sia pure in via del tutto potenziale, possa in qualche modo travalicare i limitati confini stabiliti dalla legge, in quanto pur avendo eliminato dall'oggetto sociale qualsiasi riferimento ad operazioni di natura finanziaria, i profili dell'attività immobiliare consentono alla società stessa di operare sul libero mercato anche per scopi meramente speculativi.

Rimane comunque da verificare se le società controllate dalla APVHolding o ad essa collegate, nell'esercizio delle loro variegate attività, travalichino, di fatto, i confini delineati dalla specifica disciplina.

E' del tutto coerente con il sistema che le iniziative da assumere per evitare l'insorgenza di tale evenienza incombano sui vertici dell'Autorità portuale, che, ad avviso di questa Corte, dovrebbero darne puntuale notizia nella relazione amministrativa annessa al Rendiconto generale.

In merito alla gestione della società APVHolding S.p.A., va rilevato che, essendo il suo bilancio redatto in forma abbreviata, nella Nota Integrativa, secondo quanto dispone l'articolo 2435-bis del codice civile, non è obbligatorio indicare l'ammontare dei compensi spettanti cumulativamente agli amministratori ed ai sindaci.

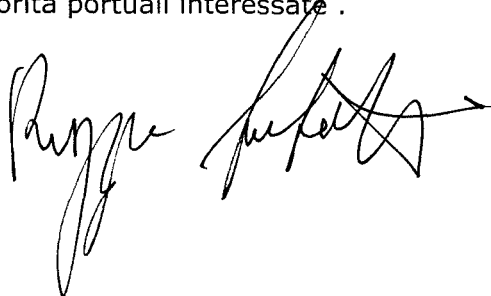
Tuttavia, trattandosi di una società a totale partecipazione pubblica, questa Corte ritiene applicabile il principio della trasparenza gestionale, secondo il quale vanno sempre evidenziati la natura degli incarichi conferiti a soggetti esterni ed i relativi compensi. Dovrebbero, infatti, trovare puntuale applicazione le disposizioni di legge riguardanti le società della stessa categoria. In particolare quelle relative alla composizione degli organi di amministrazione e di controllo (articoli 2449 e 2450 del c.c.) e quelle relative al contenimento della spesa pubblica.

Tra i <<compiti istituzionali>> delle Autorità portuali rientra anche quello di garantire il regolare svolgimento dei servizi di interesse generale. Il servizio

ferroviario è stato sempre considerato un servizio di interesse generale. Di conseguenza, appare assai labile il confine tra l'area di applicazione dell'articolo 6, comma 6, ultima parte, della legge n.84/94, che non prevede alcun limite alle partecipazioni societarie per le società strumentali rispetto ai compiti istituzionali, e quella dell'articolo 23, comma 5, della stessa legge, che impone un limite invalicabile a tale iniziativa, anche se quest'ultima disposizione riguarda soltanto le Autorità, come quella di Venezia, che hanno l'esigenza di allocare personale in esubero ereditato dalle precedenti Organizzazioni portuali.

Giova al riguardo far presente che altre Autorità continuano ad inquadrare tale servizio tra quelli di interesse generale, mantenendo nella società che lo gestisce una partecipazione di minoranza, nel rispetto dell'articolo 23, comma 5, della citata legge n.84 del 1994.

Ad avviso di questa Corte, sarebbero necessari appositi indirizzi ministeriali, per una chiara distinzione degli ambiti applicativi delle due diverse normative, anche ai fini di rendere uniforme la gestione della specifica materia presso le Autorità portuali interessate .

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pugge' followed by a stylized flourish.

AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

ESERCIZIO 2000

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

NOTIZIE SULL'AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA

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.

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.

L'Autorità Portuale e' 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 di concerto con il Ministro del Tesoro⁷. Il rendiconto della gestione finanziaria e' inoltre soggetto al controllo della Corte dei Conti⁸.

La stessa legge di riordino della legislazione in materia portuale, legge 84/94, con la quale è stata istituita l'Autorità Portuale di Venezia, all'art. 2, comma primo, lettera a), definisce il preesistente ente portuale (Provveditorato al Porto di Venezia) come Organizzazione Portuale e ne stabilisce le modalità di trasformazione in società secondo i tipi previsti nel libro V, titoli V e VI, del codice civile⁹ ai fini della dismissione delle attività operative precedentemente svolte dal Provveditorato al Porto.

La dismissione delle attività portuali, completata nel corso del 1999 con la cessione delle quote della società T.M.B. S.r.l., ha comportato la netta separazione tra il ruolo operativo, affidato a soggetti privati ed il ruolo autoritativo, affidato all'Autorità Portuale. Infatti, successivamente alla completa privatizzazione delle operazioni portuali, l'Autorità Portuale è definitivamente subentrata all'Organizzazione Portuale nella proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti e in tutti i rapporti in corso e non le è più consentito esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse¹⁰.

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

⁷ Art. 12, comma terzo, legge 84/94.

⁸ Art. 6, comma quarto, legge 84/94.

⁹ Art. 20, comma secondo, legge 84/94.

¹⁰ Art. 6, comma 6, 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 trasportistiche¹¹. L'Autorità Portuale di Venezia continua inoltre a fornire¹² a titolo oneroso servizi di interesse generale ed in tale settore, con la finalità di migliorare l'efficienza operativa e la qualità del servizio offerto, ha promosso - con la partecipazione di imprese operanti nel porto - la costituzione di società 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 legge¹³. Sono state così costituite le seguenti società:

- ◆ Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. per la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri¹⁴, costituita in data 29 aprile 1997;
- ◆ Teleporto Adriatico s.r.l. per la gestione dei servizi informatici e telematici¹⁵ costituita in data 29 maggio 1998;
- ◆ Servizi Ferroviari e Logistici s.r.l. per la gestione del servizio ferroviario svolto nell'ambito del porto¹⁶, costituita in data 14 aprile 1999.

Sono Organi dell'Autorità Portuale, il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti¹⁷. Essi, dopo il primo quadriennio di esistenza dell'Ente, sono stati rinominati o ricostituiti con i seguenti provvedimenti:

Presidente: Decreto Min. Trasporti e della Navigazione del 25.01.2000

Comitato Portuale: Decreto Presidente dell'Autorità n. 442 del 24.02.2000

Segretario Generale: Delibera Comitato Portuale n. 2 del 16.03.2000

Collegio Revisori: Decreto del Min. Trasporti e della Navigazione del 01.03.2000

¹¹ Art. 6, comma sesto, legge 84/94.

¹² Ai sensi di quanto previsto dall'art. 23, comma quinto, legge 84/94.

¹³ Art. 6, comma 6, legge 84/94.

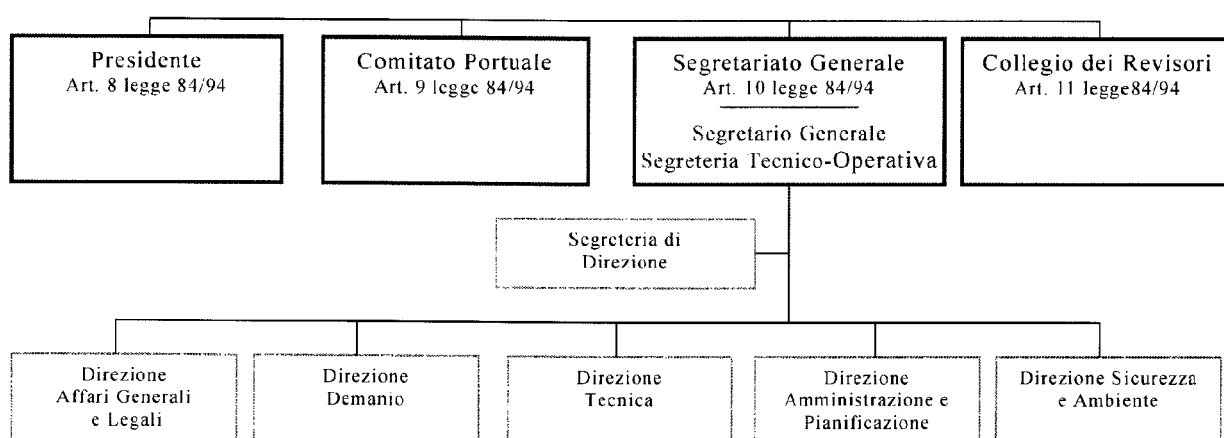
¹⁴ Di cui all'Art. 1 lettera E) del D.M. 14/11/1994.

¹⁵ Di cui all'Art. 1 lettera F) del D.M. 14/11/1994.

¹⁶ Di cui al D.M. 04/04/1996.

¹⁷ Art. 7, comma primo, legge 84/94.

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 scalo¹⁸. Il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile¹⁹.



La legge, nell'attribuire all'Autorità Portuale autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie²⁰:

- a) proventi derivanti da canoni di concessione demaniale di aree e banchine comprese nell'ambito portuale e di aree comprese nella circoscrizione territoriale²¹ dell'Autorità medesima, nonché da canoni di autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali;
- b) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
- c) gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate nel porto di Venezia²²;
- d) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) entrate diverse.

¹⁸ Art. 10, comma quinto, legge 84/94.

¹⁹ Art. 10, comma sesto, legge 84/94.

²⁰ Art. 13, comma primo, legge 84/94.

²¹ Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 6 aprile 1994.

²² Ridotte al 50% per effetto dell'applicazione di quanto disposto dall'art. 28, comma settimo, legge 84/94.

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

L'esercizio 2000 si chiude nel segno di una sostanziale stabilità rispetto agli esercizi che lo hanno preceduto: si conferma, infatti, il positivo andamento della gestione corrente che consente di finanziare importanti investimenti in conto capitale e di chiudere l'anno con un avanzo superiore ai 5 Miliardi di Lire.

Il bilancio consuntivo 2000 è il primo rendiconto che l'Autorità Portuale di Venezia redige dopo il travagliato periodo di transizione da ente gestore delle operazioni portuali, assegnate in esclusiva dalla legge 1342 del 1929 al Provveditorato al Porto di Venezia, ad ente regolatore di settore, così come definito dalla legge 84/94. Con la conclusione del processo di privatizzazione sono scomparse le poste straordinarie, derivanti dalla vendita delle partecipazioni detenute in imprese terminaliste²³, che avevano caratterizzato i rendiconti degli ultimi due esercizi²⁴.

Le poste straordinarie derivanti da cessione di beni e materiali non più utilizzabili per i fini propri dell'Autorità Portuale ammontano a Lire 2.732 milioni (m.€ 1.410) e si riferiscono in particolare alla cessione dell'ultima Gottwald passata in proprietà dell'Ente nel settembre 1999 (Lire 2.620 milioni; 1.353 m.€). I risultati di bilancio sono quindi sempre più indipendenti da poste straordinarie mentre nel contempo la gestione corrente ha progressivamente ridotto il proprio peso rispetto a quella in conto capitale e ciò è particolarmente evidente nella sezione "Uscite".

²³ Sono corrispondentemente scomparse anche le voci relative agli investimenti da esse finanziati: come già ricordato in altri documenti di questa Autorità infatti (Cfr. Bilanci Consuntivi esercizi 1998 e 1999; Secondo Piano Operativo Triennale – Prima Revisione annuale pag.68) *"tutti i proventi derivanti dal processo di privatizzazione, che ha riguardato anche la cessione di beni (ai sensi dell'art.20, comma 2, lett. c), sono stati contabilmente impegnati nello stesso esercizio in cui sono stati conseguiti, in operazioni di investimento (finanziamento e cofinanziamento interventi, acquisizione di aree di espansione) e non hanno pertanto influenzato i risultati del bilancio finanziario dell'Ente"*.

²⁴ Infatti, il bilancio dell'esercizio 1998 è stato positivamente influenzato dalla cessione del pacchetto di maggioranza della VECON S.p.A. (lire 15.000 milioni, di cui 14.500 nel bilancio 1998) e quello del 1999 dalla cessione di T.M.B. s.r.l. (lire 30.150 milioni). Nel corso del 2000 è stato peraltro possibile mantenere un elevato livello di investimenti in conto capitale grazie all'autofinanziamento ed all'utilizzo di altre fonti esterne (in particolare legge 413/98).

Entrate (mio/lit)	1998	1999	2000
Entrate Correnti	56.226	48.687	41.316
Entrate C.to Capitale	66.484	92.963	96.508
E. Correnti/E. C.to capitale	84,6%	52,4%	42,8%
Uscite (mio/lit)	1998	1999	2000
Uscite Correnti	49.865	34.938	27.934
Uscite C.to Capitale	65.107	100.062	104.573
U. Correnti/U. C.to Capitale	76,6%	34,9%	26,7%

Da un lato ciò rappresenta il conseguimento di importanti risultati sotto l'aspetto più propriamente gestionale con la progressiva riduzione della spesa derivante dal miglioramento di efficienza delle strutture dell'Ente, dall'altro deriva dalla messa in atto delle linee strategiche che, oltre a comprendere il già citato miglioramento di efficienza dell'apparato tecnico-amministrativo, prevedevano il progressivo ammodernamento delle infrastrutture fisiche del porto e la nascita di nuovi servizi specializzati, anche attraverso la costituzione di apposite società, con funzione di supporto allo sviluppo delle attività più strettamente portuali. I valori su indicati derivano infatti, come è evidenziato dai grafici seguenti, dalla crescita dei

