

Sono Organi dell'Autorità Portuale, 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.



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;

¹⁴ Di cui al D.M. 04/04/1996.

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.

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

- b) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
- c) gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate nel porto di Venezia²⁰;
- d) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) entrate diverse.

²⁰ Ridotte al 50% per effetto dell'applicazione di quanto disposto dall'art. 28, comma settimo, legge 84/94.

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

L'evoluzione congiunturale dell'economia mondiale nel 2004 ha evidenziato il tasso di crescita più elevato dal 1976 con una crescita stimata attorno al 5% (3,9% nel 2003).

L'espansione è stata sostenuta dagli Stati Uniti e dalle economie emergenti dell'Asia, mentre nell'area dell'euro la crescita stenta a consolidarsi (+2%) e nel complesso si è fermata al 2% con un ulteriore indebolimento della seconda metà dell'anno.

Tra i paesi asiatici, la Cina ha evidenziato un tasso di espansione economica del 9,5%, seppure nel corso dell'anno il governo cinese abbia attuato una politica di raffreddamento dell'economia temendo tensioni da crescita sia sul versante interno che su quello internazionale. Ciò non ha impedito che l'improvvisa ed elevata domanda di materie prime espressa dal gigante asiatico causasse la rottura dei delicati equilibri nel sistema degli scambi internazionali con una forte tensione sui prezzi e sui noli marittimi. La crescita della domanda ha interessato, ovviamente, anche il settore dei prodotti energetici con un aumento generalizzato dei prezzi. Tra il dicembre del 2003 e lo stesso mese del 2004 l'incremento del prezzo del petrolio è stato del 30% con pesanti ripercussioni sulle economie industrializzate e un conseguente rallentamento delle stesse evidenziato dai dati trimestrali del PIL.

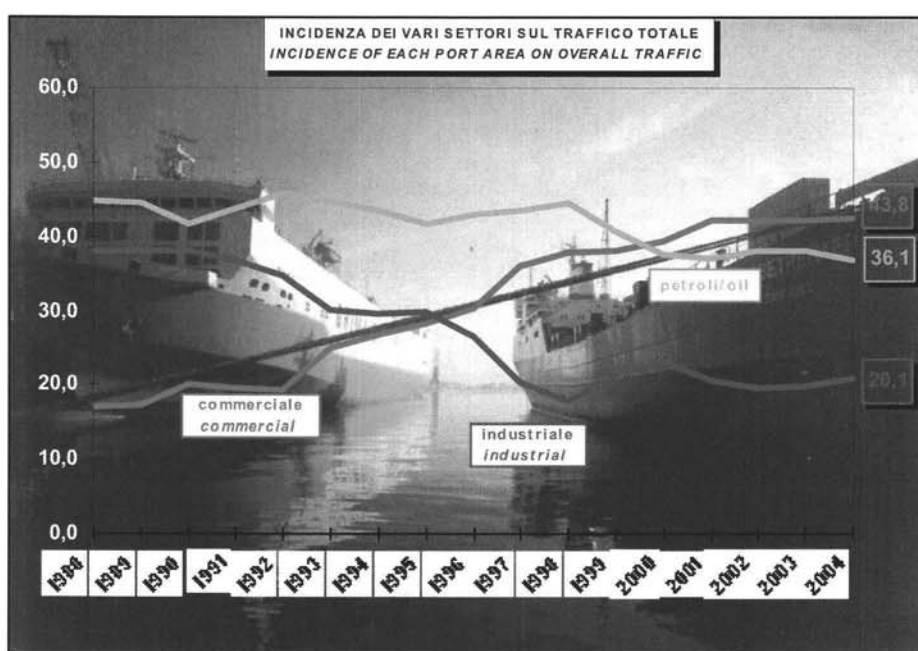
L'area dell'euro è tornata a crescere nel 2004, ma sempre a ritmi inferiori di oltre due punti percentuali rispetto agli Stati Uniti. Germania e Italia hanno segnato tassi di sviluppo inferiori a quelli degli altri paesi dell'area di circa un punto percentuale e nell'ultimo trimestre presentano tassi di crescita negativi.

Nel 2004 l'espansione del commercio internazionale di beni e servizi è stata prossima al 10% (4,8% nel 2003), con un rallentamento nella seconda parte dell'anno, collegato ovviamente con la frenata della crescita economica. Anche in questo caso si sono verificati divari tra i tassi di crescita delle diverse aree e quella asiatica ha presentato la più alta dinamicità, in particolare la Cina ha evidenziato una forte crescita dell'interscambio con il

resto del mondo sia nelle importazioni che nelle esportazioni¹.

Per l'Italia l'espansione del commercio internazionale è stata limitata, risentendo della perdita di competitività dell'economia, le importazioni sono cresciute (in valore) del 2,5% e le esportazioni del 3,2% rispetto al 2003².

In questo contesto economico internazionale il traffico del nostro porto ha subito una lieve flessione che ha interessato in modo differenziato i tre settori.



Infatti, dopo i buoni risultati del 2003, la crescita è stata frenata da problemi di accessibilità nautica che ha comportato una riduzione del pescaggio utile all'accesso delle navi nel nostro porto il quale non è stato così in grado di cogliere le opportunità offerte da uno scenario internazionale che ha visto, seppur con i limiti riguardanti il nostro Paese, la crescita dell'interscambio mondiale via mare. Il mancato escavo dei canali di grande navigazione, con particolare riguardo al Canale Malamocco-Marghera, canale di adduzione alle banchine della Zona di Marghera nella quale si svolgono tutte le attività legate al traffico merci, ha causato quindi gravissime ripercussioni sulla situazione economico-operativa del nostro porto, anche

¹ La Cina esporta prevalentemente prodotti finiti il cui principale mercato è costituito dai paesi industrializzati: il 17% nella UE.

² Importazioni: area euro +6,3%, Germania +6,4%, Francia +8,4%, Spagna +9,0%. Esportazioni: area euro +6,0%, Germania +8,6%, Francia +3,8%, Spagna +4,5%.

se queste non vengono direttamente rilevate dalle statistiche che mostrano soltanto una lieve flessione del traffico.

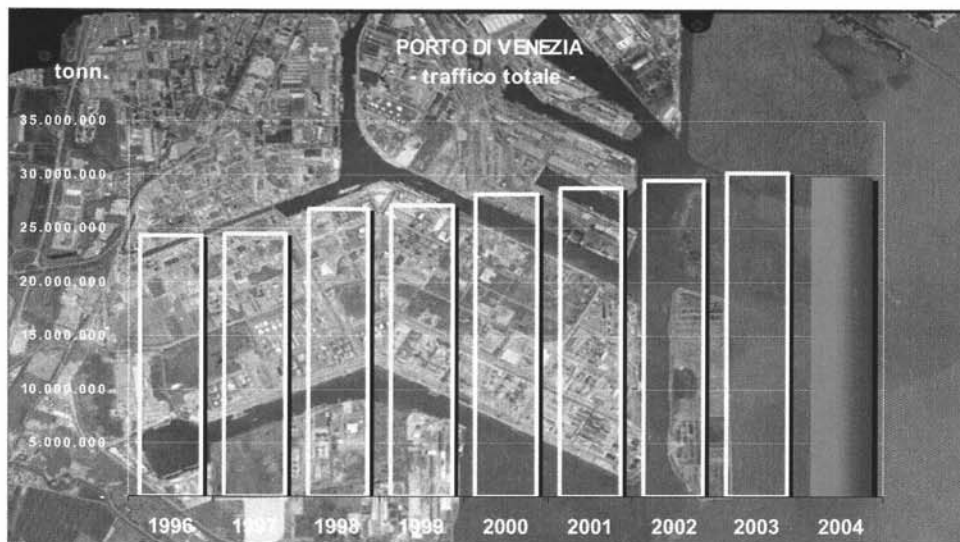
Come è noto, i lavori di escavo hanno subito a più riprese rallentamenti e blocchi legati alla carenza di idonei siti ove conferire i materiali meno inquinati risultanti dalle attività di manutenzione dei canali portuali e destinati al ripristino di morfologie lagunari, secondo il protocollo del 8 aprile 1993 sui criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia (ex art. 4, comma 6, Legge 360/91) sottoscritto da Ministero dell'Ambiente, Magistrato alle Acque di Venezia, Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Comune di Chioggia.

A seguito della gravissima situazione venutasi a determinare sia per problemi di accessibilità nautica che igienico-sanitari, in data 23 luglio, in data 28 settembre e in data 18 novembre 2004, il Presidente della Regione Veneto ha chiesto la dichiarazione dello stato di emergenza evidenziando la necessità di provvedere urgentemente alla rimozione dei sedimenti depositatisi nei canali lagunari. Con decreto 3 dicembre 2004, il Presidente del Consiglio dei Ministri, ritenuto necessario attuare tutti gli interventi straordinari per il superamento dell'emergenza, ha dichiarato lo stato di emergenza, fino al 31 dicembre 2005, in relazione alla crisi socio-economico-ambientale determinatasi nella laguna di Venezia in ordine alla navigabilità dei canali portuali ed ha emanato l'Ordinanza n. 3383 del 3 dicembre 2004 con la quale ha disposto la nomina di un "commissario delegato a provvedere urgentemente all'individuazione ed alla realizzazione di tutte le iniziative finalizzate alla sollecita attuazione degli interventi necessari a rimuovere i sedimenti inquinati nei canali di grande navigazione, eliminando la situazione di pericolo e pregiudizio per il normale svolgimento delle attività di navigazione che interessano il porto di Venezia".

Sono state quindi riavviate le procedure previste per l'escavazione dei canali di grande navigazione e in data 22 marzo 2005 sono iniziati i lavori di escavo.

Si ricorda inoltre che sul finire del 2004, all'incertezza correlata all'impossibilità di eseguire gli scavi manutentori dei canali navigabili, si era aggiunta quella relativa al blocco della movimentazione dei rottami ferrosi, componente assai rilevante del traffico del porto di Venezia e destinata all'industria dell'acciaio, per i quali erano sorti dubbi interpretativi circa l'applicabilità, o meno, della normativa europea in tema di trattamento dei rifiuti. La materia,

tuttora controversa, è in attesa di definitiva chiarificazione da parte delle preposte Autorità³.



Nonostante il succitato quadro d'incertezza e all'interno di una congiuntura economica di non facile lettura, il traffico del porto nel 2004 si è sostanzialmente avvicinato al massimo storico raggiunto nel 2003, registrando comunque nuovi record nel settore commerciale e nel traffico container.



Ai buoni risultati raggiunti dal traffico portuale, considerate le profonde penalizzazioni su ricordate, si affiancano i buoni risultati ottenuti dall'Ente in ambito economico e finanziario.

³ Corte Costituzionale.