

e il sistema di relazioni portuali alle necessità che città e hinterland produttivo esprimono.

Con il Piano Operativo Triennale si è tentato di raccogliere in un unico documento le prioritarie necessità del mondo produttivo e sono state poste le premesse per dare soluzione ai numerosi problemi che affliggono la realtà portuale veneziana. In particolare, la mancanza, come già accennato di sistematico escavo manutentorio dei canali di grande navigazione è un tema che attraversa l'intero Piano Operativo Triennale e del quale non si è tenuto conto nella definizione delle proposte di intervento, in quanto si è confidato nell'intervento che il Ministero dei Lavori Pubblici stava nuovamente predisponendo con la garanzia di un costante intervento manutentivo da parte del Servizio Escavazione Porti.

Nel 1997 si è avuta la prima revisione annuale del POT. Nel relativo documento si pone in evidenza che il problema dell'accessibilità nautica del porto di Venezia è stato avviato a soluzione grazie anche alle integrazioni al testo della legge 84/94 apportate dalla legge 23 dicembre 1996, n.647, che ha affidato alle Autorità Portuali la manutenzione ordinaria e straordinaria anche *“per il mantenimento dei fondali”* (art. 6, comma 1, lettera b, della legge di riordino).

3.2. Il Piano Regolatore Portuale

Precedentemente all'emanazione della legge 84/94, che assegna la competenza in materia di pianificazione portuale alle Autorità Portuali, sono stati emanati i seguenti piani regolatori che, ai sensi dell'art. 27, comma 3, della stessa legge, mantengono vigenza sino alla definizione del nuovo PRP previsto dal precedente art. 5. Il Piano Regolatore Portuale è tuttora in corso di elaborazione a cura del Segretario Generale dell'Autorità portuale.

3.2.1. Aree portuali di Marghera e terraferma

Il Piano Regolatore del porto e della zona industriale e commerciale di Venezia-Marghera fa ancora riferimento, allo stato attuale, ai progetti 15.07.1964 dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Venezia per la I^a e II^a Zona e 07.07.1964 del Consorzio Obbligatorio Porto e Zona Industriale per la III^a Zona.

Sui progetti si esprime favorevolmente, con voto n.322 del 12.03.1965, l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; il nuovo Piano Regolatore fu definitivamente approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici, con decreto n.319 del 15.05.1965.

Il Piano Regolatore relativo alla III^a Zona, anche in relazione alle successive disposizioni legislative, riveste ancora attualità per:

- il terminal S. Leonardo, unica opera realizzata, anche se parzialmente, in conformità al Piano;
- la Cassa di Colmata A, la cui utilizzazione a fini portuali è effettuata ai sensi dell'art. 12 legge 798/84.

Per quel che riguarda invece la I^a e la II^a Zona, il Piano redatto dal G.C.OO.MM. prevede essenzialmente la sistemazione (allargamento ed approfondimento) dei canali ed il completamento del banchinamento delle aree del porto commerciale.

In ordine alle aree non esiste alcuna particolare pianificazione, ma solo la previsione di costruzione di banchine nel porto commerciale; la zonizzazione divide le aree in I^a Zona Industriale Commerciale (senza alcuna distinzione) e II^o Zona Industriale.

3.2.2. Aree portuali del Centro Storico

Per le aree portuali del Centro storico il riferimento è ancora più "datato" in quanto si basa sul tuttora vigente Piano approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 15 maggio 1908 (voto n.603), emesso ai sensi della legge 14.07.1907 n.542.

L'Autorità ha manifestato l'intendimento che il PRP debba essere completamente rielaborato, anche per tener conto di quanto previsto dai nuovi strumenti urbanistici regionali e comunali adottati negli ultimi anni.

In data 27.06.1996 è stato costituito un Gruppo di Lavoro interno, di cui si avvale il Segretario Generale per redigere il Piano Regolatore Portuale. A tale provvedimento ha fatto seguito la costituzione di un Gruppo di Lavoro misto, composto da rappresentanti delle Amministrazioni Pubbliche interessate alla pianificazione portuale.

Tale iniziativa risponde all'esigenza di coordinare in via preventiva le scelte di pianificazione portuale, così da rendere più efficace l'applicazione degli atti conseguenti e la realizzazione di opere infrastrutturali. Il lavoro di redazione è inoltre integrato da studi specifici già avviati, o in corso di affidamento, per i necessari approfondimenti tecnico-specialistici.

Con il Comune di Venezia, inoltre, sono in corso di perfezionamento intese in ordine al redigendo Piano Regolatore Portuale (come previsto dal D.P.R.

616/77, dalla normativa regionale e da quella comunale in vigore) relative alle varianti al Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia.

Tali atti, prodromici agli adempimenti richiesti dal comma 3 dell'art. 5 della legge 84/94, saranno sottoposti tempestivamente al Comitato Portuale prima della delibera di adozione del Piano Regolatore Portuale, in fase ormai di completamento, essendosi perfezionate le intese preventive con il Comune di Venezia.

Nel bilancio di previsione 1997 sono stati previsti e in parte affidati incarichi specialistici per Lire 600 milioni per studi relativi all'elaborazione del Piano Regolatore Portuale, in ottemperanza al disposto del Decreto legislativo 17 marzo 1995 n.157 (*"Attuazione della direttiva 92/50 CEE in materia di appalti pubblici di servizi"*).

3.3 Le diverse iniziative per la privatizzazione dello scalo

A quattro anni dall'entrata in vigore della legge 84/94, concernente il *"Riordino della legislazione in materia portuale"*, e successive modificazioni recate dalle leggi 23 dicembre 1996, n.617 (di conversione del D.L. 535/96) e 27 febbraio 1998, n.30 (di conversione del D.L. 457/97), mette conto procedere ad una rassegna dei principali atti posti in essere dall'Ente nel quadro della suindicata finalità:

- costituzione, dopo la nomina del Commissario dell'Organizzazione/Autorità Portuale avvenuta con D.M. del 11.7.94, della Società TMB S.r.l. per la gestione del Molo B in data 22.12.94, in applicazione dello studio di privatizzazione del Porto di Venezia mediante la costituzione di tre società per la gestione delle attività portuali nelle aree del Molo A, Molo B e Marittima;
- deliberazione dell'Assemblea dei Lavoratori Portuali del 14.2.95 e successiva trasformazione della locale CLP in tre Società di cui all'art.21 Legge 84/94, così come modificato dal D.L. 535 del 18.12.1995: per la gestione dei beni della ex-CLP, per la fornitura di servizi, ivi comprese mere prestazioni di lavoro in deroga alla Legge 1369/60 e per l'esercizio, in concorrenza, di attività di impresa portuale;
- determinazione per il 1995 del numero massimo delle Imprese Portuali con Ordinanza Commissariale n. 3 del 1.6.1995;
- stipula delle convenzioni, in data 14.5.95, relative all' *"affidamento in autonomia operativa delle attività di impresa portuale non terminalista, da*

svolgersi prevalentemente in aree designate del Porto Commerciale di Venezia” con le imprese storiche già operanti nell’area portuale veneziana, in via provvisoria ed in attesa dei decreti di attuazione di cui agli artt. 16 e 18 della L. 84/94, conseguenti alla *“Presa d’atto”* sottoscritta fra le parti con il patrocinio del Sindaco del Comune di Venezia;

- eliminazione dei vincoli merceologici e quantitativi, a decorrere dal 15.7.1995, a favore di tutte le 9 imprese portuali autorizzate, nel periodo 1988-1995, all’esercizio di attività operative precedentemente riservate al Provveditorato al Porto di Venezia, ai sensi del Cod. Nav. e della propria legge istitutiva (Ordinanza n. 1782);
- valutazione dei cespiti, non demaniali, affidata a società specializzata per la determinazione del *“Valore Corrente d’Utilizzo”* (V.C.U.), del novembre 1995;
- elaborazione di uno studio preliminare per il riassetto del porto di Venezia, con *“messa a punto di un progetto di privatizzazione”*, presentato nelle sue linee fondamentali al Comitato Portuale nella seduta del 16 maggio 1996.

Lo studio era in particolare indirizzato a definire i nuovi ruoli che l’Autorità Portuale doveva assumere in applicazione di quanto disposto dalla legge 84/94.

Veniva chiarito il ruolo dell’Autorità Portuale quale regista di una struttura reticolare basata, oltre che sulla stessa Autorità Portuale, su un insieme di più aziende dotate di piena autonomia nell’esecuzione delle operazioni portuali (imprese portuali) e una o più aziende volte alla produzione di servizi comuni (telematica, passeggeri, ecc.). Tale nuova visione superava la precedente basata sul ruolo di soggetto pubblico monopolista detenuto dall’ente portuale (Provveditorato al Porto).

Ne risultava una definizione di Autorità dotata oltre che di funzioni autoritative, di una concreta capacità di progetto e di azione, diretta alla funzionalità e allo sviluppo della competitività della rete portuale.

Tali concetti di base sono stati successivamente ripresi in più documenti prodotti dall’A.P. (Piano Operativo Triennale, Linee guida per la privatizzazione delle imprese portuali ecc.) ed hanno costituito il supporto logico e tecnico per l’elaborazione della struttura e dell’organico della Segreteria tecnico operativa. I concetti espressi sono inoltre serviti nella valutazione delle offerte di acquisto (prezzo e piano industriale) presentate dai potenziali acquirenti in occasione della cessione del pacchetto di maggioranza della VECON S.p.A. precedentemente detenuto dall’Autorità. Insieme ad una proposta di organico ottimale è stata

presentata al Comitato Portuale una relazione che, partendo dai principi fondamentali della legge di riordino e dai principali compiti affidati all'A.P., stabiliva tre caratteristiche fondamentali che la nuova organizzazione doveva possedere:

- ◆ **assetto agile** - adeguato e coerente con i programmi dell'A.P. ma senza inutili e costose ridondanze;
- ◆ **assetto focalizzato** - orientato al raggiungimento degli obiettivi strategici e al mantenimento delle condizioni di economicità nel rispetto della trasparenza e della legittimità degli atti;
- ◆ **assetto integrato** - capace di mobilitare e coordinare risorse superando le frammentazioni e il particolarismo, ricorrendo, ove necessario, alla logica della gestione per progetti e all'attivazione di risorse esterne.

Si stabilì quindi una dotazione organica di 61 unità articolata in 5 direzioni ed una struttura di staff.

Questa struttura organizzativa, organigramma e funzionigramma, è stata successivamente modificata in data 18 settembre 1997 e successivamente per corrispondere alle nuove esigenze organizzative conseguenti all'affidamento di ulteriori compiti all'A.P. e al provvedimento di prepensionamento di 117 dipendenti.

3.4. Lo stato di applicazione della legge n. 84/1994

Gli atti già compiuti dall'Autorità Portuale in tema di attuazione della legge 84/94 riguardano in particolare:

- ◆ la "Determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività d'impresa portuale da rilasciare per il 1996" (Ordinanza n. 8 del 25 gennaio 1996);
- ◆ la "Proroga delle concessioni e delle autorizzazioni per l'esercizio di attività d'impresa portuale" (Ordinanza n. 9 del 25 gennaio 1996);
- ◆ la "Istituzione del •Registro delle imprese portuali autorizzate• all'esercizio di attività portuali ai sensi della legge 84/94" (ordinanza n. 11 del 5 marzo 1996);
- ◆ la "Istituzione del •Registro dei lavoratori adibiti ad operazioni portuali• ai sensi della legge 84/94" (Ordinanza n. 12 del 20 marzo 1996);
- ◆ il passaggio (previsto dall'art. 23 della legge n. 84) alle dipendenze dell'Autorità Portuale, in continuità di rapporto di lavoro, del personale già

alle dipendenze dell'Organizzazione Portuale a decorrere dal 29 luglio 1996;

- ♦ l'approvazione da parte del Comitato Portuale nella seduta del 19 dicembre 1996 del documento *"Linee Guida per la privatizzazione delle attività portuali"*;
- ♦ la selezione di un *"global advisor"* a sostegno della definizione e realizzazione della procedura di cessione del pacchetto di maggioranza della VECON S.p.A. detenuto dall'Autorità Portuale;
- ♦ la pubblicazione su quotidiano economico ad elevata tiratura nazionale ed internazionale dell'invito a manifestare interesse all'acquisto della su citata quota, pubblicato in data 30 luglio e 1 agosto 1997;
- ♦ la costituzione di una società per la gestione del servizio ai passeggeri ai sensi dell'art. 23, comma 5, della legge di riordino e D.M. 14.11.1994;
- ♦ la pubblicazione delle domande (presentata dai soggetti che già operavano in regime convenzionale) di concessione di *terminals* portuali ai sensi dell'art. 18 e definizione degli atti di concessione.

La Commissione Consultiva è operante dal dicembre 1996. Una prima conclusione cui è pervenuta è che risulta economicamente vantaggioso mantenere l'unitarietà dell'insediamento costituente il Terminal del Molo B. Il risultato che deriverà dalla procedura innanzi delineata è condizionato prevalentemente da due elementi:

- 1) la definizione dei canoni e le modalità di rilascio delle relative concessioni (con particolare riferimento al valore dei primi e alla durata delle altre);
- 2) la possibilità di impiego del personale presso le società di cui all'art. 20, comma 3, e presso le altre imprese di cui agli artt. 16 e 18 della legge n. 84.

Per quanto attiene al punto 1, si è da tempo in attesa dell'emanazione di apposito decreto ministeriale ai sensi dell'art. 18, comma 1 della legge 84/94 che, oltre a stabilire le *"idonee forme di pubblicità"*, dovrebbe altresì indicare:

- a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione, ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;
- b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare in rapporto alla durata della concessione, gli investimenti previsti, al valore delle aree e degli impianti utilizzabili, ovvero al solo valore delle aree, qualora il concessionario rilevi gli impianti all'atto della concessione.

L'emanazione di tale decreto **non appare più procrastinabile**, attesi i gravi riflessi negativi in materia di entrate per le Autorità.

3.5. Finanziamento degli interventi

L'Autorità Portuale di Venezia ha reperito, dopo l'approvazione del 1° Piano Operativo Triennale nel luglio 1996, risorse sia per la realizzazione degli interventi previsti dal Piano stesso, sia per l'esecuzione di lavori di escavo dei canali di grande navigazione.

A ciò vanno aggiunti gli importi relativi alle convenzioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni, stipulate con il Ministero dei Lavori Pubblici, e pari complessivamente, per il biennio 1996-1997, a 14.000 milioni di lire.

Si riporta, in sintesi, il quadro relativo:

Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Finanziamento di cui all'art. 1 comma 21 D.L. 535/96 convertito con Legge 647/96 - DM 18.11.96 utilizzato come segue

Importo 5.700 milioni di lire

Elenco interventi: *(tutti già ultimati)*

· convenzione con S.E.P. (draga Pegaso)	Lit. 412.171.220
· convenzione con S.E.P. (draga Mondragone)	Lit. 377.813.124
· noleggio mezzi effossori escavo canale Malamocco-Marghera 1° lotto	Lit. 1.185.030.000
· noleggi mezzi effossori escavo canale Malamocco-Marghera 2° lotto (compresa perizia suppletiva)	Lit. 3.724.000.000
Totale	<u>Lit. 5.699.014.344</u>

Comune di Venezia:

Finanziamento ai sensi dell'art. 6 lett. d) legge 798/84, delibera n. 253 del 13.11.95 - Accordo di programma del 15.10.96.

Importo 5.000 milioni di lire

Elenco interventi *(tuttora in corso)*:

- rifacimento degli impianti elettrici di potenza al porto commerciale di Venezia - sezione di Marghera - Molo b - Silo Piemonte (*lavori in corso, consegnati il 18.11.1997 durata 360 giorni*)
(al netto ribasso d'asta pari al 18,25%) Lit. 2.354.095.072
- sistemazione piazzali operativi al servizio di banchina Veneto (*lavori in corso, consegnati il 14.4.1998, emesso 1° SAL per L.750.482.462 durata 180 gg.*)
(al netto del ribasso d'asta del 10,23%) Lit. 2.558.445.000

Unione Europea Fondi strutturali Docup Obiettivo 2 - 1997/1999**Importo 16.000.000 ECU**

- Molo A - costruzione della nuova banchina di testata banchina Trento (*progettazione in corso*) Lit. 7.000.000.000
- Costruzione banchina Liguria - Canale Ovest (*indetta gara: aggiudicazione appalto prevista per il 5.8.1998*) Lit. 12.500.000.000
- Costruzione di nuovi ormeggi per navi traghetto in testata Marmi banchina Piave (*appalto aggiudicato il 10.7.98*) Lit. 3.543.727.997
- Realizzazione di un collegamento in quota tra mag.103 e mag.107 (*progettazione in corso*) Lit. 2.000.000.000
- Completamento ristrutturazione fabbricato 103 con utilizzo 2 piani Lit. 7.000.000.000
(*progettazione in corso*)

Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica**Delibera CIPE 23/04/97****Finanziamento di grandi progetti infrastrutturali con i fondi di cui all'art.4 della legge 341/95****Importo 15.miliardi.**

Elenco interventi:

Ristrutturazione e bonifica di magazzini portuali ai moli A e B di Marghera.

(aggiudicato il 1° lotto dei lavori - in attesa della corresponsione del finanziamento di parte del Ministero dei trasporti e della Navigazione D.G.M.T.C.)

Legge 515/96 - Interventi urgenti per la salvaguardia di Venezia 1997

Importo finanziato 3.500.000.000/anno rata mutuo quindicennale a partire dal 1997

Elenco interventi

- Completamento del banchinamento del Molo Sali Lato bacino molo A (compreso escavi sottobanchina) Lit. 17.000.000.000
(progettazione in corso)
- Escavo accosti portuali commerciali e canali industriali nella zona di Marghera (prima fase) Lit. 13.000.000.000

Legge 515/96 interventi urgenti per la salvaguardia di Venezia - 1998

Importo finanziato 2.500.000.000/anno (rata mutuo quindicennale a partire dal 1998)

Elenco interventi:

- Riconfigurazione testata Molo Sali con eliminazione strettoia lato canale nord compresi sbancamento e banchinamenti accosto ro-ro ed escavi Lit. 10.000.000.000
(in attesa di progettazione)
- Sistemazione aree all'interno isola potuale di Marghera compreso completamento spostamento punto franco Lit. 4.000.000.000
(in attesa di progettazione)
- Escavo accosto portuali commerciali e canali industriali Marghera (seconda fase) Lit. 8.000.000.000

(distinta interventi, come appresso)

Con riferimento agli interventi di cui alla legge 515/96 e relativi sia al 1997 che al 1998 si ritiene opportuno illustrare le previsioni di spesa relative all'escavo dei canali portuali.

La disponibilità, determinata dall'Autorità portuale con la suddivisione dei fondi di cui *supra*, è la seguente:

in conto 1997	Lit. 13.000.000.000
in conto 1998	Lit. 8.000.000.000

TOTALE	Lit. 21.000.000.000
--------	---------------------

La suddivisione di spesa prevista è quella sotto riportata:

Escavo bacino 4

(esclusa messa a dimora fanghi Tresse) *lavori ultimati* Lit. 750.000.000

Convenzione AMAV (*ultimata*) Lit. 6.800.000.000

Palancole canale Sud - Primo tratto ca. Lit. 1.450.000.000

(*in corso; convenzione con Magistrato alle acque*)

Palancole canale Sud - Secondo tratto ca. Lit. 6.250.000.000

(*firmata convenzione con Magistrato alle acque: i lavori inizieranno in autunno*)

Escavo accosti portuali comm.li e canali ind.li Lit. 5.750.000.000

(*eseguito per oltre il 50%*)

TOTALE Lit. 21.000.000.000

PARTE II

La struttura

4. Gli organi

4.1 Cenni generali

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

Presidente	:	Decreto Min. Trasporti e della Navigazione del 21.12.1995
Comitato Portuale	:	Decreto Presidente dell'Autorità n. 19 del 12.3.1996
Segretariato Generale	:	Delibera Comitato Portuale n. 5 del 16.5.1996
Collegio Revisori	:	Decreto del Min. Trasporti e della Navigazione del 15.1.1996

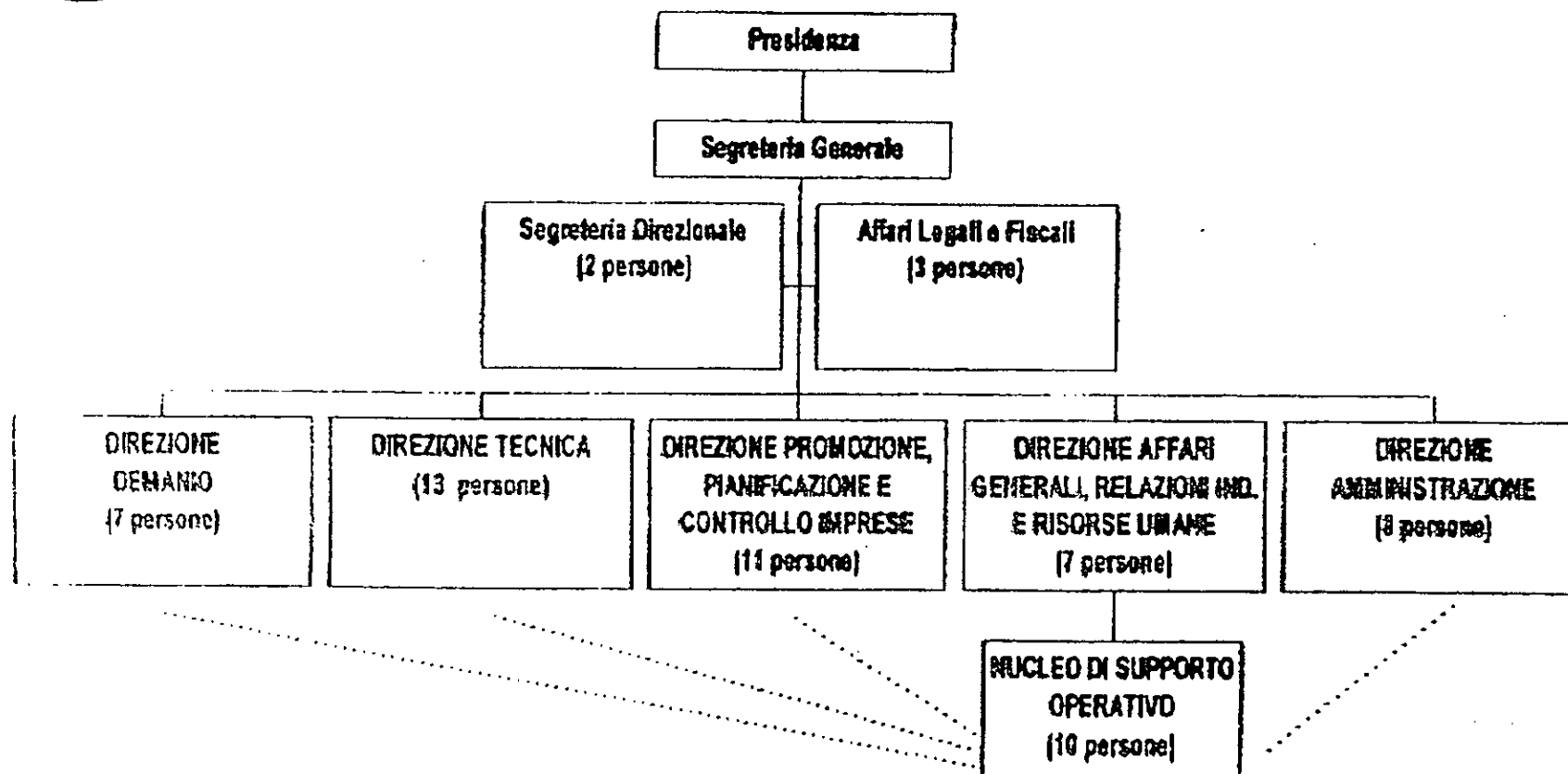
All'Autorità Portuale sono affidati i seguenti compiti:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali;
- b) manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti nè strettamente connessi alle operazioni portuali.

La Legge n.30/98 ha inoltre ampliato gli strumenti per raggiungere i compiti sopra indicati.



Struttura Organizzativa della Segreteria Tecnico-Operativa



4.2 Attuale struttura dell'Autorità

Il Presidente dell'Autorità Portuale - nominato con D.M. 21.XII 1995 - ha posto fine ad una gestione commissariale durata 29 mesi e condotta dai comandanti del porto pro-tempore ¹.

Gli eventi che hanno dato luogo al Commissariamento hanno condizionato non poco l'attuazione della Legge 84/94 all'interno del porto di Venezia; e, invero, il periodo commissariale posteriore al varo della Legge di riordino non ha consentito di evadere molti degli adempimenti richiesti dalla legge.

Nel caso veneziano molti dei principi informatori della legge di riordino hanno trovato - e ancora trovano - grandi difficoltà applicative, causate dalla presenza di difficoltà interne (inerenti alla struttura interna dell'Ente) ed esterne; fra queste ultime si distingue lo stato di fatto su cui si regge l'economia del porto di Venezia, da tempo impegnato in una rilevante terziarizzazione dei servizi.

Per ciò che concerne la struttura dell'Ente, va ricordato il grave stato di inerzia e di incertezza in cui versavano gli Uffici, in parte da attribuire anche alla incertezza delle situazioni per continua reiterazione dei decreti legge modificativi della Legge 84/94, fino alla conversione con legge n. 623 del 23.12.1996 e n. 30 del 27 febbraio 1998.

L'inerzia interna è da ricollegarsi alle difficoltà che il personale ha incontrato di fronte al cambiamento richiesto dalla legge di riordino; il personale si è mostrato piuttosto disorientato dagli adempimenti imposti dalle nuove normative e non ha potuto o saputo indirizzare con efficacia l'azione dei commissari nell'attuazione della legge 84/94.

A fondamento di questa considerazione, secondo gli organi dell'Ente, vanno identificati cinque principali motivi:

- a) la convinzione del personale interessato che la legge 84/94 non potesse essere direttamente applicata se non prima degli esodi (prepensionamenti);
- b) la complessa originalità strutturale in cui si articola lo scalo veneziano (suddivisione nei due ambiti di Venezia e Marghera, nel porto industriale ed in quello commerciale) che, vista la stessa genesi del porto, non rende facile una sua ripartizione geografica ed economica (terminal);
- c) il grave stato di ansietà in cui gran parte del personale dell'organizzazione portuale ha vissuto gli ultimi due anni, a causa delle suggestioni provocate da una mal interpretata idea di privatizzazione del porto.

¹ Il Presidente è stato nominato successivamente al commissariamento disposto prima dell'emanazione della legge 84/94, in dipendenza della tragica scomparsa del precedente Provveditore al Porto, avvenuta l'8 settembre 1993. Durante il periodo indicato si sono avvicendati quattro commissari straordinari.

I dipendenti dell'Ente hanno infatti sofferto di una carente informazione circa gli strumenti applicativi che la legge 84/94 ha predisposto in materia di personale, tanto da deprimere spesso le proprie potenzialità e la stessa professionalità;

- d) non sono state infine del tutto assenti preoccupazioni derivate dalla presenza nel porto di Venezia di operatori "nuovi" dotati di maggiore capacità commerciale rispetto agli operatori tradizionali. Anche questi fattori hanno contribuito ad imporre maggiore prudenza nella fase della definitiva dismissione di beni pubblici. Tale prudenza, se ha consentito l'adozione di procedure trasparenti, tali da rendere il più possibile completo ogni accertamento sulla natura dei soggetti acquirenti o assegnatari di beni pubblici, è andata peraltro in molti casi a discapito della rapidità.

4.3. Il periodo commissariale dopo la legge 84/94

Va doverosamente segnalato, innanzitutto, che i ritardi che vengono addebitati alle Autorità Portuali (almeno nel caso veneziano) trovano una parte di spiegazione in fatti pregressi.

Ciò premesso, i principali atti proposti dai commissari in ordine all'attuazione della legge 84/94 sono stati cronologicamente i seguenti:

- affidamento incarico di assistenza professionale - (12/08/1994);
- costituzione di una società per la gestione di operazioni portuali al Molo B di Porto Marghera ai sensi della legge 84/94 - T.M.B. srl (22/12/1994);
- criteri ed organizzazione operativo-contabile per lo svolgimento di attività di impresa portuale in zona commerciale del Molo B di Marghera (17/05/1995);
- affidamento attività operativa del Terminal Molo B alla T.M.B. Srl (11.12.1995);
- ricapitalizzazione sociale della T.M.B. Srl (18.12.1995);
- convenzioni per l'uso di aree e beni già in uso all'Organizzazione Portuale a Marittima e a Marghera (maggio 1995).

Secondo l'Ente, i provvedimenti adottati durante il periodo commissariale, propedeutici alla dismissione di beni ed infrastrutture, non sono stati sufficienti a realizzare i passaggi chiave della privatizzazione. Ciò in quanto:

- i commissari si trovarono nella grave difficoltà di non poter utilizzare con celerità i diversi strumenti offerti dalla Legge 84/94 in materia di cessione di beni ed infrastrutture, dato che era completamente assente un effettivo ridisegno

del territorio portuale. Era, inoltre, poco agevole riuscire a valorizzare i beni dell'Organizzazione Portuale come azienda da dismettere, non essendo chiaro se tale decisione dovesse essere presa dividendo o meno in parti il porto;

- si addivenne, pertanto, ad una suddivisione per complessi non unitari del porto e tale divisione comprendeva anche la presenza e l'incremento di operazioni portuali nell'area di Venezia-Marittima, contraddicendo ad indirizzi quasi decennali fino ad allora assunti dal Provveditorato al Porto;²
- fu, inoltre, costituita una società nel dicembre 1994 (Terminal Molo B S.r.l.), con lo scopo di dismettere i beni ancora appartenenti all'Organizzazione Portuale, a cui non fu mai dato peraltro assetto operativo (se non da parte dell'Autorità Portuale nel gennaio 1997);
- nè va sottaciuta la circostanza che la zona industriale portuale di Marghera, nata all'inizio del secolo e sviluppatasi definitivamente negli anni 60/70, si estende su un'area di circa 2.000 ettari e comprende poco meno di 100 accosti; di questi solamente una trentina sono di diretta competenza dell'ex Provveditorato al Porto, ovvero rappresentano l'area portuale commerciale. Orbene, uno degli elementi che condizionano tuttora una puntuale applicazione della Legge 84/94, va ricercato nel tentativo che l'Autorità Portuale (come già il Provveditorato al Porto) compie per evitare una proliferazione di terminal. Questo fenomeno a Venezia (conosciuto come "*porto diffuso*") più che essere un tentativo di limitare la concorrenza, è volto ad impedire che una eccessiva *deregulation* sia foriera di un grave impoverimento delle attività portuali.³

² Tale divisione rispondeva a criteri più di opportunità che non di applicazione della legge 84/94. Infatti non si può fare a meno di ricordare che per giungere ad un accordo convenzionale con il gruppo CLP (Compagnia) e con l'impresa Multiservice per l'utilizzo di beni ed aree del porto, fu necessaria la mediazione del Sindaco di Venezia. L'accordo (convenzione), inoltre, pur costituendo un passo in avanti per l'individuazione di un corrispettivo per l'uso del porto da parte di queste imprese, non prendeva ancora in considerazione la nascita di veri e propri terminal (ex art. 18 Legge 84/94), rimandando di fatto all'attuale Amministrazione ogni decisione in merito.

³ E' noto che al di fuori della zona commerciale operano industrie private, nate a ridosso di una zona industriale costiera e quindi legate alla portualità in senso lato, ma per nessuna di esse era stato mai posto il divieto da norme dello Stato di superare il limite dell'autonomia funzionale. La legge 84/94 prevede infatti che tale limite sussiste solo per imprese del settore siderurgico e metallurgico e quindi rende più confuso il mantenimento di questa distinzione, rinviando alle disposizioni di Piano Regolatore, agli atti di programmazione triennale qualsiasi scelta in merito nonchè al pieno funzionamento degli Organi dell'Autorità portuale ogni decisione operativa.

4.4. Le spese relative agli organi istituzionali

L'indennità di carica corrisposta al Presidente e al Commissario è stata di 212 milioni lordi annui, pari alla retribuzione del Direttore generale, maggiorata del 20%.

Al Commissario aggiunto è stata corrisposta un'indennità pari ad un terzo di quella corrisposta al Commissario:

Al Presidente del Collegio dei revisori dei conti è stato corrisposto, sulla base di apposito decreto del Ministro vigilante, un emolumento lordo annuo di lire 9.360.000, ai revisori di lire 7.800.000, e ai revisori supplenti di lire 4.680.000 (per un totale lordo annuo di lire 29.640.000, oltre a gettoni di presenza).

Ai componenti del Comitato Portuale ed al magistrato della Corte dei conti è stato corrisposto un gettone di presenza di lire 100.000 determinato dal comitato portuale in via provvisoria in attesa che il Ministro vigilante emani il decreto previsto nell'art. 7, comma 2 della legge n.84/94.

5. Vigilanza

L'attività di vigilanza si è dispiegata attraverso l'approvazione ministeriale prescritta dall'art 12 della legge n. 84/1994.

Ha costituito oggetto di particolare rilievo la proposta di costituzione di società ferroviaria con la FS. S.p.A. e della Società Teleporto S.r.l., quest'ultima considerata alla luce della recente disposizione dell'art. 8 bis lett. d) del D.L. n.457/1997, introdotta con la legge di conversione n.30/1998.

E' stata anche oggetto di particolare esame la costituzione della Società VECON, per la gestione del terminal containers, nonché la vendita dei beni ed attività conferiti alla stessa dopo gara a livello internazionale, in lingua inglese, atteso lo "*standing*" internazionale della società e la presenza di acquirenti anglo-cinesi. La dismissione ha avuto esito positivo.