

6. Il Segretariato Generale

Quanto al Segretariato Generale - composto dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnica operativa - va sottolineato che il primo è stato nominato con deliberazione del Comitato Portuale n.5/1996, del 16 maggio 1996, con decorrenza dal 1° giugno 1996.

L'organico della Segreteria tecnico operativa è stato determinato in 61 unità, con deliberazione n.16/1996, del 30 luglio 1996, approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione. Tale organico è stato successivamente rideterminato in 69 unità, con deliberazione n.22/1997, del 18 settembre 1997, approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

7. Il costo del personale

- Anno 1994 (dipendenti° al 31.12 n.244): L. 25.329 milioni (compreso TFR);
- anno 1995 (dipendenti° al 31.12 n.243): L. 21.573 milioni (compreso TFR);
- anno 1996 (dipendenti° al 31.12 n.241): L. 23.071 milioni (compreso TFR);
- anno 1997 (dipendenti° al 31.12 n.232): L. 24.808 milioni (compreso TFR).

Per quanto riguarda i prepensionamenti, se si eccettua una unità prepensionata in conto dell'anno 1994, negli anni 1995-1997 non vi è stato alcun provvedimento. Sono stati riconosciuti esuberi al 31.12.1997 per 163 unità. Il relativo smaltimento per 117 unità avverrà nel corso dell'anno 1998.

° compreso il personale in distacco presso enti e imprese.

COSTO MEDIO UNITARIO DEL PERSONALE

(in milioni di lire)					
	1993	1994	1995	1996	1997
Costo globale del personale	25.930	25.330	21.750	23.071	25.047
Consistenza del personale	357	244	243	241	233
Onere medio unitario	73	104	89	96	107

RAPPORTO COSTO DEL PERSONALE - ENTRATE-USCITE CORRENTI

(in milioni di lire)					
	1993	1994	1995	1996	1997
Costo personale	24.932	23.419	19.921	21.555	23.678
Entrate correnti	77.938	83.277	72.243	62.273	56.811
Rapporto %	32%	28%	28%	35%	42%
Uscite correnti	81.952	74.810	61.140	54.950	48.647
Rapporto %	30%	31%	33%	39%	49%

7 bis. Dotazione organica e funzionigramma dell'Ente

Avuto riguardo alla complessità della fase di trasformazione e delle specifiche esigenze dello scalo, la Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità si articola in 5 direzioni generali, oltre alla segreteria e all'area professionale "Affari legali e fiscali", come segue:

Dotazione organica: 61 unità

- Segreteria direzionale: 2 unità
- Area professionale "Affari legali e fiscali" per la gestione del contenzioso con concessionari ed altri soggetti, etc.: 3 unità
- Direzione demanio, comprensiva di un'area tecnica per le istruttorie di nuove concessioni, l'esame di progetti dei concessionari, il rilascio di autorizzazioni, etc. e di un'area concessioni, per la definizione di atti concessionali, i rapporti con i concessionari, controllo degli adempimenti per il perfezionamento degli atti, etc.: 7 unità
- Direzione tecnica, distinta in un'area tecnica per la pianificazione e la progettazione di nuove opere, direzione lavori, rilievi topografici, etc. e di un'area sicurezza e igiene ambientale, per la predisposizione di norme operative di sicurezza, vigilanza sulla sicurezza, indagine e studi sull'ambiente portuale, etc: 3 unità
- Direzione promozione, pianificazione e controllo imprese, comprendente l'area pianificazione e promozione (marketing) per la stesura dei documenti di pianificazione, indagini e ricerche di mercato, produzione di pubblicazioni specialistiche in materia portuale e trasportistica, nonché dell'area controllo e gestione relazioni con imprese per la valutazione economico-finanziaria di piani d'impresa, per le procedure di operatività di imprese portuali non concessionarie, per la vigilanza e il controllo dell'attività delle imprese portuali, etc.: 11 unità
- Direzione A.G., relazioni industriali e gestione risorse umane, comprendente l'area A.G. e personale, per il controllo giuridico dei provvedimenti amministrativi, per la gestione del trattamento economico del personale, per il contenzioso riguardante il personale etc, nonché l'area relazioni industriali, per l'acquisizione e sviluppo risorse umane, i rapporti sindacali, la pianificazione degli organici, etc, ed un pool di supporto per il supporto agli organi collegiali dell'Autorità portuale, i servizi ausiliari (autisti, telefonisti), etc: 17 unità

- Direzione amministrazione, comprendente l'area finanza credito e fornitori, per i rapporti con gli istituti di credito, il controllo di regolarità delle fatture, la tenuta del partitario dei fornitori, etc, nonché dell'area contabilità e bilancio, per la stesura del bilancio, degli inventari, la gestione patrimoniale, economato, etc. :
8 unità

PARTE III

Gli andamenti gestori

8. Attività di indirizzo e regolamentazione

Per quanto concerne l'attività "*autoritativa*" relativa alle imprese che operano in porto, pur nello stato di incertezza derivante dal continuo reiterarsi dei DD.LL. che introducevano modifiche alla legge 84/94, sono state predisposte, già all'inizio del 1996, apposite Ordinanze al fine di disciplinare localmente le molteplici problematiche correlate all'attuazione del Regolamento di cui all'art. 16 della legge 84/94, pubblicato sulla G.U. del 26.2.1996.

Il previsto parere della Commissione Consultiva Locale (ricostituita nel corso del 1996) ha reso possibile l'emanazione delle Ordinanze nn. 19, 20, 21, 22 e 23, 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 di impresa.

- Per quanto attiene al controllo sulle tariffe delle operazioni portuali stabilite dalle stesse imprese, è stata prevista l'indicazione delle tariffe stesse, sin dalla fase istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione, nonchè l'obbligo di comunicare all'Autorità tutte le variazioni al fine di aggiornare il citato registro delle imprese. Si è altresì previsto che l'applicazione da parte delle imprese di tariffe superiori a quelle comunicate all'Autorità Portuale (e contestualmente all'Associazione fra le Case di Spedizione, Spedizionieri e Agenti Marittimi) sia motivo di sospensione o di revoca della stessa autorizzazione.

9. Servizi di interesse generale

L'Ente portuale è stato riorganizzato nei seguenti servizi di interesse generale:

- telematica;
- passeggeri;
- ferrovie e pesature;
- tecnico e servizi generali (illuminazione - reti elettriche e telefoniche - servizi idrici ed impianti di riscaldamento - servizi ambientali).;
- manutenzioni operative.

I servizi indicati dal Ministero con DM 14.11.1994 e DM 4.04.1996 non sono la totalità di quelli proposti a suo tempo dall'Autorità Portuale di Venezia; essi ricoprono però buona parte dei servizi svolti in precedenza dall'Organizzazione Portuale.

L'Autorità Portuale si è avvalsa della facoltà dell'attuazione diretta dei servizi generali prevista nell'art. 23 co. 5 della legge 84/94; non sono stati dati in concessione servizi, ad eccezione di quello delle pulizie del porto affidate con gara d'appalto.

Alla data attuale è stata costituita una società per la gestione dei servizi passeggeri, cui partecipa anche l'Autorità Portuale con il 35,5% del capitale, ricorrendo le condizioni previste dall'art. 23, della legge 84/94.

10. Manutenzione delle parti comuni

Sono state stipulate con il Ministero dei LL.PP. due distinte convenzioni.

La convenzione sottoscritta il 15.12.1995, ha avuto efficacia dal 1.01.1995 al 31.12.1997, ed ha riguardato la pulizia di specchi acquei ed aree portuali, manutenzione degli impianti elettrici e spese fornitura di energia elettrica, nonché la manutenzione ordinaria di strade, piazzali e manufatti demaniali destinati all'uso comune in ambito portuale. Essa ha comportato un finanziamento annuo di Lire 1.269.540.000.

La convenzione firmata il 23.12.1996, aggiuntiva alla precedente, e quindi con la stessa efficacia temporale, ha riguardato le manutenzioni straordinarie delle parti comuni su ambito portuale, ivi compresa la manutenzione dei fondali e ha comportato un finanziamento annuo pari a L. 5.822.471.000.

Per quanto riguarda la manutenzione straordinaria inerente alle operazioni di escavazioni dei porti, l'Autorità Portuale, oltre alla convenzione di cui al precedente punto a), ha sottoscritto anche una convenzione con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione dell'importo di L. 5.700.000.000. In tale convenzione sono previsti sia interventi da effettuarsi con mezzi e personale del Servizio Escavazioni Porti, sia escavi da dare in appalto a ditte terze. Al 31.12.1997 erano in corso di esecuzione i seguenti lavori con mezzi SEP:

- escavo canale Malamocco - Marghera per complessivi 50.000 mc;
- escavo bocca di porto di Lido per complessivi 142.000 mc.

L'Autorità Portuale ha inoltre in corso l'appalto per il noleggio di mezzi effossori per ulteriori escavi pari a circa 450.000 mc. nel canale Malamocco-Marghera al fine di portare i fondali alla quota di - 10 m slm.

11. Attività promozionale

L'art. 6, comma 1 della legge 84/94 inserisce tra i compiti dell'Autorità Portuale quello relativo alla promozione.

Se finora tale attività si è limitata alla partecipazione ad alcune manifestazioni ed alla predisposizione di materiale illustrativo, nel prossimo futuro è nei programmi dell'Autorità includere tra i suoi obiettivi primari:

- il rafforzamento del legame tra il porto ed il mondo della produzione e del trasporto;
- la diffusione delle informazioni riguardanti i servizi offerti, sottolineando le caratteristiche differenziali dell'offerta del porto di Venezia;
- il miglioramento dell'immagine del porto, con particolare riguardo alla ricerca di un più forte legame con l'opinione pubblica.

In vista di tali obiettivi l'Autorità Portuale ha nel 1997 intensificato la collaborazione già avviata con altri enti pubblici su specifiche iniziative. La spesa annua, prevista in £.250 milioni, verrà coperta attraverso autofinanziamento.

Nel porto di Venezia è stato avviato un importante progetto di sviluppo di un sistema telematico a rete, imperniato su un nodo portuale "*centrale*", in cui vengono offerti servizi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, all'utenza e ai servizi marittimi.⁴

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

Attualmente in ambito portuale sono operativi collegamenti telematici, attraverso varie architetture, fra i diversi soggetti istituzionali e tecnici (Capitaneria di Porto, Dogana, Piloti, Rimorchiatori, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, ecc.) e gli operatori commerciali del porto (imprese portuali, Agenti marittimi, Spedizionieri e Case di Spedizione, Provveditorie, ecc.).

⁴ Durante il 1997 sono state poste le basi per la costituzione di una società (con la partecipazione di importanti operatori finanziari ed estesa ad altre Autorità portuali adriatiche) avviata nel corso del 1998, con la denominazione di "Teleporto Adriatico".

12. Attività concessoria

Il porto di Venezia è costituito da tre distinti ambiti:

- 1) Venezia-Marittima, destinato al traffico passeggeri e solo in parte a traffico commerciale (in attesa di un suo definitivo trasferimento nella zona portuale di Marghera);
- 2) il porto "*commerciale storico*" di Marghera, interamente demaniale;
- 3) il porto "*industriale*" di Marghera, ove l'ambito demaniale è costituito esclusivamente dai canali di grande navigazione e dalle relative fasce demaniali (la cui profondità varia dai 10 ai 20 metri).

L'ambito demaniale di cui al punto 2 è stato suddiviso in 4 terminal, (indicati nell'Ordinanza n.29 del 27 febbraio 1997) :

- a) Terminal Vecon S.p.A. (già operativo dal 1989);
- b) Terminal Molo B;
- c) Terminal Molo A;
- d) Terminal Molo Sali.

Nel 1997, anche in considerazione dei nuovi compiti attribuiti all'Autorità Portuale in ordine alle manutenzioni dei canali portuali (in particolare fondali e segnalamenti), a seguito di accordi assunti con i Ministeri dei LL.PP. e dei Trasporti e della Navigazione, in sede di apposita conferenza di servizi tenutasi a Roma in data 16 luglio 1997, si è proceduto ad una verifica dei canali ancora classificabili "*di grande navigazione*", al fine di una puntuale individuazione (alla luce di quanto previsto dal D.M. 6.04.1994 applicativo della norma di cui all'art. 6 della legge 84/94) dell'ambito demaniale costituente la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Venezia.

La verifica ha comportato l'esclusione (confermata e formalizzata in occasione di una seconda conferenza di servizi fra le medesime Amministrazioni, tenutasi in data 19.12.1997), in quanto non più di interesse strettamente portuale, di canali per una lunghezza di m.34.250 precedentemente sottoposti alla giurisdizione dell'ex Provveditorato al Porto sui quali insistono 749 segnalamenti in prevalenza realizzati in struttura lignea (2.370 pali).

Per effetto di detta dismissione e della conseguente restituzione di detti canali alla giurisdizione del Magistrato alle Acque per il tramite dell'Autorità marittima, l'Autorità portuale, a decorrere dall'1.01.1998, ha un minor introito per canoni di concessione per circa L. 186.000.000 (n.79 licenze concernenti in gran parte insediamenti per cantieristica minore, per mitilicoltura e attraversamenti di servizi). Sopporta, tuttavia, un considerevole minor onere per manutenzioni, valutabile, per la sola parte afferente ai segnalamenti, nel prossimo

quinquennio (a costi 1997) in circa £.1.900 milioni (1.360 milioni nel primo biennio e 560 milioni nel triennio successivo).

Per quanto attiene all'ambito territoriale del porto, nel corso dello stesso anno è stato formalizzato il rilascio di atti di concessione ai seguenti soggetti imprenditoriali.

1) Nella zona di Venezia-Marittima (con S. Basilio e centro storico):

- alla V.T.P. S.p.A. che gestisce il traffico dei passeggeri ed i servizi ed attività collegati.

La concessione, esulando dalla normativa contenuta negli artt. 16 e 18, per la natura dell'attività svolta, è disciplinata ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav.. Il territorio assegnato è di complessivi mq 56.900 con disponibilità di banchine per m.2691. La licenza di concessione ha carattere di provvisorietà ed è stata rilasciata in attesa di stipula di atto formale pluriennale; ciò per consentire un graduale inserimento dell'attività imprenditoriale da parte del nuovo soggetto e l'individuazione, per quanto possibile definitiva, dei beni demaniali e del territorio da concedere. Il canone di concessione è stabilito in via definitiva non essendo soggetta la sua determinazione alla disciplina prevista dall'art. 18 co. 1 della legge 84/94.

2) Nel porto commerciale "*storico*" di Marghera, interamente demaniale:

- alla **T.M.B. S.r.l.**, costituita ai sensi dell'art. 20 co 5 della legge di riordino, impresa portuale ai sensi dell'art. 16 della stessa legge. La concessione, rilasciata ex lege, è disciplinata secondo i principi dettati dall'art. 18 per la parte di immediata attuazione ed ha durata annuale (1.01.1997 - 31-12-1997). L'ambito territoriale è di complessivi mq 268.700 con banchine che si sviluppano per m. 1.758.
- Alla **T.I.V. S.r.l.**, società costituita dalla Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, ai sensi dell'art. 21 della legge 84/94 ed impresa portuale ai sensi dell'art. 16 della stessa legge. La concessione rientra nella normativa dell'art. 18 ed è anch'essa disciplinata in via provvisoria (1.06.1997 - 31.12.1997). L'ambito territoriale è di complessivi mq 242.530 con banchine per m. 1.756.
- Alla **Multi Service S.r.l.**, impresa portuale ai sensi dell'art. 16.

La concessione attualmente concerne un territorio di mq 64.300 con sviluppo di banchine per m 656; tuttavia l'insediamento del terminal è destinato ad espandersi nell'adiacente Molo Sali, ove sono previsti lavori per la realizzazione di una nuova banchina nell'ambito demaniale, le cui operazioni di restituzione da parte dei Monopoli di Stato alla disponibilità dell'Autorità Portuale sono pressochè ultimate (riconsegna formalizzata il

28.01.1998). Il terminal in gestione a detta impresa, ad infrastrutturazione ultimata, sarà quindi di complessivi mq 175.500, con banchine per m 1774.

Le concessioni rilasciate ai tre soggetti terminalisti ora citati sono provvisorie, in attesa che il rapporto venga disciplinato con atto pluriennale. E' prevedibile che entro il 1998 si giunga al perfezionamento degli atti pluriennali, una volta presentati dagli interessati i piani di sviluppo e degli investimenti a supporto della durata della concessione.

Al riguardo si evidenzia che anche per tali casi lo strumento della licenza provvisoria consente di attendere l'assestamento sia territoriale che dell'attività dei nuovi soggetti imprenditoriali subentrati alla Organizzazione portuale nella gestione del porto commerciale secondo i principi informatori della legge 84/94.

Peraltro solo di recente (con nota del 21.07.1997) il Ministero dei trasporti e della navigazione ha riconosciuto la piena autonomia delle Autorità portuali in merito al rilascio, in particolare, di atti di durata pluriennale con riferimento alla norma transitoria contenuta nell'art.20 della legge 84/94. Secondo tale disposizione, in caso di mancata emanazione di norme regolamentari (nello specifico D.M. di attuazione dell'art. 18) si deve aver riguardo alla normativa vigente (Codice della navigazione). In tal modo è stata implicitamente abrogata la direttiva ministeriale emanata con lettera circolare del 24.08.1994 la quale stabiliva il rilascio alle imprese portuali di licenze annuali provvisorie previa, comunque, sottoposizione degli atti all'approvazione ministeriale.

E', quindi, possibile rilasciare una concessione pluriennale, strumento che consente al concessionario di programmare la propria attività d'impresa in un arco temporale ragionevolmente lungo, ma resta comunque l'atipicità della situazione che si crea come conseguenza della mancata emanazione del decreto ministeriale di disciplina, in particolare, dei limiti minimi dei canoni e della durata delle concessioni.

In effetti l'elemento economico quantificato in via provvisoria e quindi non determinato nè determinabile (una clausola di concessione stabilita dal Ministero obbliga il concessionario ad attenersi a quella che sarà la misura del canone secondo i criteri del regolamento da emanare) non sembra coerente con le fisiologiche esigenze di stabilità e di certezza del rapporto scaturente dall'atto pluriennale. Occorrerà, pertanto, che quanto prima il Ministero vigilante ponga mano alla invocata disciplina.

Secondo i principi da ultimo evidenziati è stato disciplinato il nuovo rapporto pluriennale (25 anni) di concessione alla Vecon S.p.A., impresa portuale che gestisce il terminale contenitori (Molo A/B) di Marghera, il cui ambito territoriale è oggi di 180.000 mq ed è destinato ad espandersi in un'area adiacente di proprietà comunale che sarà servita dalla nuova banchina Liguria di prossima costruzione.

Il canone di concessione viene determinato secondo criteri già adottati e consolidati per le concessioni di banchine ed aree nella zona industriale di Porto Marghera e per altre concessioni ex art. 36 di particolare rilevanza.

12.1 Concessioni di aree portuali per altri usi

Vi sono aree e immobili nell'ambito portuale demaniale (moli A, B, Sali) individuate quali zone di servizi (viabilità, officine, uffici, etc) oggetto di concessione per operatori portuali, agenzie marittime e spedizionieri. Alcuni sono riservati quali sedi delle Amministrazioni Pubbliche (Dogana, Finanza, Pubblica Sicurezza, Capitanerie di Porto, ecc.) ai sensi del primo comma dell'art. 18 della Legge 84/94. Limitrofe all'ambito portuale (circuito doganale) vi sono altre aree destinate (in concessione) comunque ad attività collegate a quella portuale (autotrasporto, deposito) o di servizio (officine meccaniche, servizi portuali).

12.2 Concessioni demaniali marittime per usi turistico-ricreativi

Alcune concessioni (di esiguo numero e di modesta entità) sono assegnate a società remiere e a circoli velici, con durata annuale e con canone provvisorio a "tariffa".

12.3 Concessioni demaniali marittime per altri usi

- ♦ Concessioni di specchi acquei sia in centro storico (specie bacino di S. Marco), sia in altri canali portuali per lo stazionamento o l'operatività di natanti per il trasporto di persone, di merci, per servizi portuali;
- ♦ concessioni di locali ad uso ufficio o a magazzino/provveditorie marittime e a punti di ristoro.

In generale i canoni vengono comunque determinati (per le concessioni di particolare rilevanza) secondo i criteri innanzi accennati oppure applicando le voci di tariffa delle "tabelle canoni demaniali" (concessioni di non rilevante entità).

Non esiste contenzioso relativo all'applicazione dei canoni di concessione per le diverse categorie.

13. Autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali (art.16)

13.1 Programmazione autorizzatoria

La programmazione del numero massimo delle autorizzazioni, previamente determinate dall'ente in relazione alle ritenute esigenze di funzionalità del porto e del traffico ai sensi dell'art. 16/7, è contenuta in apposita Ordinanza (n.24 del 7.11.1996) relativa all'anno 1997. Secondo l'ordinanza tale numero è fissato come segue:

- A) 7 imprese di sbarco/imbarco, deposito e movimentazione, per conto terzi, concessionarie;
- B) tutte le imprese di sbarco/imbarco, deposito e movimentazione, per conto proprio, concessionarie;
- C) 3 imprese di sbarco/imbarco e movimentazione, per conto terzi, non concessionarie;
- D) tutte le imprese di sbarco/imbarco e movimentazione, per conto proprio per l'intera nave, non concessionarie;
- E) 2 imprese di deposito e movimentazione, per conto terzi, concessionarie;
- F) 2 imprese di trasbordo e/o allibo, per conto proprio e di terzi, con impianti fissi o mobili.

13.2 Attività autorizzatoria

L'attività autorizzatoria ha riguardato:

- a) 12 imprese portuali per conto terzi o per conto proprio;
- b) 6 stabilimenti industriali già in autonomia funzionale;
- c) 18 operatori portuali, i quali forniscono servizi di movimentazione merce ad imprese e stabilimenti di cui sopra;
- d) 1 compagnia portuale trasformata nei modi previsti dall'art. 21 legge 84/94.

14. Interventi in materia di lavoro portuale: in particolare, il fattore lavoro

Pur non essendo un tema direttamente collegato all'assetto normativo disposto dalla Legge 84/94, va ricordato come lo stato di sicurezza dei dipendenti è stato a lungo un fattore di resistenza nei confronti della legge di riforma. Dal luglio 1996 è stato possibile avviare la ristrutturazione richiesta dalla legge 84 secondo i criteri che la stessa forniva rovesciando la prospettiva fino ad allora invalsa: e, invero, organizzando prima la struttura della Segreteria tecnico-operativa, poi quella dei servizi ed infine quella dell'Organizzazione Portuale si è reso possibile determinare con precisione il numero degli esuberi. Questi ultimi, come noto, tecnicamente ammontano alla differenza fra l'organico del Provveditorato al Porto e quello, almeno progettato, della Segreteria tecnico-operativa e dei servizi di interesse generale che l'Autorità Portuale è autorizzata a fornire a titolo oneroso mediante società operative. Tale differenza è valutabile in sede centrale in 110 unità, mentre gli esuberi sono maggiormente concentrati nell'area operativa dell'ex Provveditorato.

La realizzazione della Segreteria Tecnico-Operativa dell'Autorità Portuale di Venezia è stata prefigurata sulla base dell'utilizzo dei moderni criteri di organizzazione del lavoro, poichè con meno di 70 persone l'Autorità provvede ad adempiere alle funzioni assegnate dalla legge di riordino⁵.

14.1 Interventi per la fornitura di lavoro portuale temporaneo (art.17).

14.1.1 Circa l'eventuale costituzione del consorzio volontario fra le imprese portuali, va segnalato che:

- a) l'Ente ha già avviato incontri fra le imprese che hanno richiesto l'autorizzazione alle attività di cui agli artt. 16, 18 e 21, onde promuovere l'adesione e quindi pervenire quanto prima alla eventuale costituzione del consorzio volontario;
- b) non si sono pertanto emanate autorizzazioni in deroga alla legge 1369/60, attesa la puntuale previsione di cui al comma 2 dello stesso art. 17.

14.1.2 Circa l'eventuale costituzione dell'Agenzia per l'erogazione di mere prestazioni di mano d'opera (art.17, 1/b) nel caso non venga costituito il consorzio volontario, si attende (art. 17, comma 2) la tempestiva

⁵ Ad esclusione delle nuove competenze derivate dalla conversione in legge del D.L. 535 del 21.10.96, n. 647 del 23.12.1996.

emanazione delle apposite norme di competenza ministeriale per l'istituzione ed il funzionamento dell'Agenzia.

14.2 Trasformazione delle sopresse Compagnie e gruppi portuali (art. 21).

In data 14.02.1995 la Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia ha deliberato di trasformarsi in:

- 14.2.1** una società a responsabilità limitata (Terminal Intermodale Venezia Srl) per l'esercizio delle operazioni portuali di terminalista e, per quanto attiene al personale, è stata deliberata l'utilizzazione di 35 unità in mobilità dalla successiva....
- 14.2.2.**cooperativa a responsabilità limitata (Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Società Cooperativa a r.l.) per la fornitura di servizi o di mere prestazioni di lavoro. Nella cooperativa in questione, ai sensi dell'art. 21 comma 3 legge 84/94, sono transitati assieme ai 266 lavoratori portuali-soci anche i 59 addetti della ex Compagnia ed i 102 dipendenti delle società controllate (per un totale di n.427 unità, ora diminuite, anche a seguito degli intervenuti prepensionamenti, a n.314);
- 14.2.3** una cooperativa a responsabilità limitata (Società Cooperativa Portuali San Marco Venezia a r.l.), per la gestione dei beni già appartenuti alla ex CLP. Di tale cooperativa non è stato definito l'organico.

14.3 Incentivi dell'ente all'impiego di unità in mobilità (art. 23/6)

- 14.3.1** L'impiego di personale dell'ente da parte delle imprese è stato incentivato con l'Ordinanza Commissariale del 07/12/1995, che in via sperimentale e fatto salvo quanto conseguirà all'emanazione delle norme attuative contemplate dalla legge 84/94, prevede in caso di mobilità, il riconoscimento di una riduzione degli oneri concessori.
- 14.3.2** Al 31 dicembre 1997, nelle more dell'attuazione del D.L. 457/97, i dipendenti dell'ente assegnati in mobilità ad altre imprese ammontavano a poco meno di cento unità.

15. Attuazione della “privatizzazione”

L'attuale Amministrazione ha individuato come segue alcuni passaggi chiave per dismettere definitivamente le operazioni portuali a norma dell'articolo 20 della legge di riforma.

Tali passaggi sono:

- a) la determinazione dei valori dei beni e degli impianti cedibili;
- b) la determinazione geografica dei terminal ex art. 18, funzionale alla cessione di beni ed infrastrutture, ai sensi di quanto disposto dall'art. 20 e contestuale alla concessione di terminal ai sensi degli artt. 16 e 18;
- c) la determinazione del valore delle quote da cedere per il caso in cui debbano essere cedute partecipazioni in società che effettuano operazioni portuali, secondo il disposto dell'art. 20 della legge 84/94 e per non incorrere nel divieto previsto dal disposto dell'art. 6 legge 84/94;
- d) la determinazione della procedura per l'individuazione delle offerte di cui al punto precedente;

La determinazione dei valori economici di cessione di beni, infrastrutture e degli altri valori a questi collegati (quest'ultima tuttora in corso) è un elemento indispensabile per dare compiuta ottemperanza al dettato dell'art. 20 della legge 84/94, considerando che solo grazie alle stime svolte e conclusesi nel 1996, si è potuto conoscere il valore dei beni da dismettere.

Resta da osservare al proposito che al momento della cessione degli impianti e della determinazione dei valori di concessione demaniale ex art.18, occorre ricomprendere il valore positivo costituito dall'esistenza di una sorta di avviamento d'impresa .

Nello scalo veneziano vi è un'ulteriore variabile grazie alla quale possono mutare i valori reali e potenziali degli impianti da cedere nonché quelli scaturenti dalla costruzione del valore del canone demaniale per le imprese terminaliste ex art.18: tale determinante è costituita dall'escavo dei canali portuali. Questa importantissima opera di manutenzione - non effettuata a Venezia da circa 15 anni - ha causato una pesante perdita di efficienza dello scalo veneziano, condizionando la redditività di beni e infrastrutture. Se i lavori di manutenzione possono essere avviati secondo una seria programmazione, il valore potenziale e reale dei beni e delle infrastrutture da cedere è destinato a salire, con evidente vantaggio sia per le dismissioni sia per la produttività delle aziende portuali veneziane.