

- demolizione del magazzino 137 al Molo di Ponente di Marittima;
- costruzione di due tratti di binario nel parco ferroviario al Molo A di Marghera;
- ristrutturazione ed adeguamento impianto elettrico al fabb. 280 a Marittima;

Per quanto riguarda le opere finanziate si è dato inizio ai lavori di potenziamento della rete ferroviaria nei Moli A e B di Marghera, al rifacimento degli impianti elettrici di potenza al Silo Piemonte Molo B ed alla manutenzione straordinaria dei piazzali retrostanti la Banchina Veneto al Molo A di Marghera.

Con fondi del M.LL.PP. (convenzione straordinaria 1996-97) si darà seguito ai lavori di rifacimento degli impianti elettrici di illuminazione pubblica delle strade demaniali di accesso ai Moli A e B di Marghera, di restauro e rafforzamento della rampa di collegamento con la SS 11 e la zona portuale commerciale di Porto Marghera.

Con fondi legge 515/96 si è dato inizio ai lavori di escavo nel bacino di evoluzione n° 4 e nel primo tratto del canale industriale Sud a Porto Marghera ed al conferimento, all'isola delle Tresse, di fanghi provenienti dai canali di grande navigazione per un quantitativo stimato di 340.000 mc.

Con finanziamento del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (DM 18/11/96) si è dato seguito ai lavori di mantenimento dei fondali dei canali e degli accosti portuali nell'ambito del porto di Venezia ed in particolare:

- 1° Lotto A.T.I. - Coop. S. Martino;
- 2° Lotto – Ditta Ham;
- 2° Lotto – Ditta Ham (lavori suppletivi);
- escavo M/n Mondragone;
- escavo M/n Pegaso.

Manutenzioni

Le manutenzioni sostenute dall'Autorità Portuale hanno comportato una spesa complessiva di 3.097 ML, così suddivisa:

- 1.826 ML per manutenzioni immobili;
- 1.195 ML per manutenzione attrezzature, macchinari ed impianto;
- 76 ML per manutenzione mobilio e macchine d'ufficio.

Gli interventi di ordinaria manutenzione hanno interessato strade, piazzali, fabbricati, impianti elettrici, telefonici, di pesatura e di riparazione del parco macchine operatrici e dei meccanismi.

La spesa per manutenzioni è stata, nel 1997 inferiore di 1.897 ML rispetto a quella del 1996 a seguito di cessioni attrezzature portuali varie ed immobili alle imprese portuali

Il Personale

Al 1° gennaio 1997 la consistenza del personale in forza era la seguente:

• forza disponibile presso l'Ente	n.	204 unità
• dipendenti in distacco presso la T.M.B. S.r.l.	n.	14 unità
• dipendenti in distacco presso la Regione Veneto	n.	9 unità
• dipendenti in distacco presso la T.I.V. S.r.l.	n.	1 unità
• dipendenti in distacco presso la Multiservice S.r.l.	n.	2 unità
• dipendenti in distacco presso la Vecon S.p.a.	n.	<u>10 unità</u>
totale dipendenti in forza ¹	n.	<u>240 unità</u>

Al 31 dicembre 1997 la consistenza del personale in forza era la seguente:

• forza disponibile presso l'Ente	n.	137 unità
• dipendenti in distacco presso la T.M.B. S.r.l.	n.	60 unità
• dipendenti in distacco presso la V.T.P. S.p.a.	n.	13 unità
• dipendenti in distacco presso la Regione Veneto	n.	8 unità
• dipendenti in distacco presso T.I.V. S.r.l.	n.	1 unità
• dipendenti in distacco presso Multiservice S.r.l.	n.	2 unità
• dipendenti in distacco presso la Servizi Portuali S.r.l.	n.	1 unità
• dipendenti in distacco presso la Vecon S.p.a.	n.	<u>10 unità</u>
totale dipendenti in forza ¹	n.	<u>232 unità</u>

¹ escluso Segretario Generale

	Dipendenti disponibili presso l'Ente				Dipendenti in distacco		Totale	
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Enti	Imprese	Qualifica	Categoria
<i>Segretario Generale</i>	1	0	0	0	0	0		1
<i>Dirigenti</i>	5	0	0	0	0	0		5
<i>Quadri ed Impiegati</i>	0	17	74	0	7	40		138
- Quadri		17				4	21	
- Impiegati ammi. e ass.			41		7	3	51	
- Impiegati tecnici			9			3	12	
- Impiegati operativi			24			30	54	
<i>Operai</i>	0	0	0	41	1	47		89
- Operai di officina				22		15	37	
- Gruisti / Autisti				19		32	51	
- Operai altri					1		1	
	6	17	74	41	8	87		
	138				95			233

L'anno 1997 è stato caratterizzato da una profonda riorganizzazione del lavoro, sia per quanto riguarda la Segreteria Tecnico Operativa che per le attività operative portuali.

Il processo di trasformazione previsto dalla Legge 84/94 è stato ulteriormente accelerato con l'entrata in attività della T.M.B. S.r.l.. Dal 1° gennaio 1997 sono stati infatti distaccati presso detta impresa portuale inizialmente 14 dipendenti dell'Ente fino a raggiungere, a fine anno, le 60 unità.

Dal 1° giugno, con la costituzione della Società Venezia Terminal Passeggeri e la sua entrata in esercizio, altri 13 dipendenti sono stati distaccati presso la società a cui è affidata la gestione delle attività di servizio al traffico passeggeri. A questi valori va ad aggiungersi il personale in distacco presso le altre Imprese ed Enti Locali.

Anche le attività peculiari dell'Autorità Portuale sono state riorganizzate nel loro complesso in funzione delle competenze attribuite all'Ente dalla legge di riordino. Dal mese di febbraio è stato infatti assegnato un contingente di personale alla Segreteria Tecnico Operativa (38 unità), mentre il rimanente personale in esubero, escluso ovviamente quello in posizione di distacco, è stato assegnato a strutture di produzione di servizi.

Al fine di ridurre l'esubero di personale, il Comitato Portuale, recependo una norma contenuta nella Legge 647/1996, ha emanato un provvedimento volto a favorire le dimissioni volontarie dal servizio del personale in possesso dei requisiti per il diritto alla pensione di anzianità non appartenente alla Segreteria Tecnico Operativa. Hanno aderito sette dipendenti che hanno risolto il rapporto di lavoro a fronte del riconoscimento di una incentivazione economica.

Anche nel 1997 è proseguita l'attività di formazione ed aggiornamento attraverso corsi professionali, svolti sia all'interno, con personale qualificato dell'Ente, sia all'esterno, tramite Istituti specializzati. Nell'attività di formazione e addestramento sono stati coinvolti complessivamente circa 150 dipendenti, con particolare riguardo a quello addetto all'Ufficio Sicurezza.

Per quanto riguarda gli interventi a tutela dell'integrità fisica del personale, sono proseguite le indagini iniziate già negli anni scorsi, volte alla prevenzione delle patologie riconducibili ad attività lavorative maggiormente esposte.

Sul fronte delle relazioni industriali il 1997 è stato un anno di intenso confronto con le Organizzazioni sindacali; l'assegnazione del personale a nuove strutture ovvero alle imprese portuali ha comportato la revisione degli accordi sindacali che regolano l'impiego del personale e gli aspetti retributivi connessi.

Va menzionato, per l'impatto che ha avuto sull'organizzazione del lavoro portuale, l'accordo siglato nel gennaio 1997 che ha disciplinato il distacco del personale nelle imprese; di rilievo è anche l'accordo del maggio 1997 riguardante gli aspetti retributivi connessi alla nuova organizzazione del lavoro portuale.

Nel corso dell'anno sono stati siglati inoltre specifici accordi sindacali per il personale in distacco presso la T.M.B e la V.T.P., accordi che hanno risposto alla domanda di flessibilità del lavoro delle imprese in funzione delle loro esigenze operative.

Il Demanio

Con riferimento ai dati del fatturato 1997 per concessioni demaniali, si precisa che per il momento si continuerà nella distinzione dei flussi di entrate per canoni annuali e per canoni pluriennali mentre è in corso di valutazione la possibilità di pervenire ad una più funzionale distinzione di tali flussi anche alla luce del rilascio di concessioni ex art. 18 con canoni provvisori per imprese terminaliste. Pertanto, premesso quanto sopra, si precisa che:

Fatturato canoni concessioni per licenza

come noto il preventivo per rinnovo licenze 1997 ammontava a 9.950 milioni di cui 4.500 milioni per le imprese terminaliste. Al riguardo il consuntivo ammonta per le sole licenze annuali a 5.938 milioni, essendo il dato riferito alle nuove imprese terminaliste iscritte alla voce successiva.

Fatturato canoni concessioni pluriennali

come noto il preventivo per il 1997 ammontava a 6.050 milioni. Al riguardo il consuntivo ammonta a 10.561 milioni e comprende anche i canoni delle concessioni provvisorie ex art. 18 Legge 84/94 dei terminal portuali ai moli A, B e Sali di Porto Marghera.

Il consuntivo reale dei canoni pluriennali tradizionali ammonta a £. 5.740 milioni ed il differenziale per il minor introito è dovuto alla rinuncia di alcune concessioni con canoni di una certa rilevanza in zona industriale a Porto Marghera.

Fatturato indennizzi

il consuntivo degli indennizzi ammonta a 900 milioni e comprende anche quanto fatturato alla Amministrazione dei Monopoli di Stato per le occupazioni al molo Sali nel 1997.

Per quanto attiene la gestione dei flussi di entrate demaniali essa nel 1997 è stata caratterizzata :

- dall'entrata in esercizio dei terminal portuali a Porto Marghera per i quali, in attesa del decreto ministeriale attuativo dell'art. 18 della Legge 84/94 si è

proceduto al rilascio di licenze provvisorie in attesa di poter pervenire alla stipula di atti pluriennali una volta presentati dai soggetti interessati i piani di sviluppo ed investimenti a supporto della durata della concessione;

- dalla revoca dell'atto di concessione Vecon e dalla concomitante stipula di un nuovo atto formale pluriennale a fronte di un nuovo piano di investimenti presentato e della avviata procedura di privatizzazione della società medesima;
- dall'insediamento della società Venezia Terminal Passeggeri S.p.a., con graduale e progressivo impegno di spazi e fabbricati di Marittima, Santa Marta e San Basilio, il tutto pure disciplinato per licenza in attesa di pervenire alla stipula di un atto pluriennale;
- dal rilascio di concessioni provvisorie ex art. 18 Legge 84/94 anche ad altre imprese portuali operanti per conto terzi in zone esterne all'insula commerciale di Porto Marghera nonché ad imprese portuali operanti per conto proprio ed agli stabilimenti industriali di Porto Marghera già in regime di autonomia funzionale;
- dalla graduale imposizione alla Compagnia Lavoratori Portuali S.c.a.r.l., per le occupazioni di beni demaniali a Marittima e Marghera, di un nuovo canone risultante dall'applicazione delle voci di tariffa;
- dalle rinunce come già detto a concessioni in zona industriale (Enichem can ind. Nord: 200 milioni II semestre, Agip can. ind. Ovest: 40 milioni annui, Alutekna can ind. Nord: 50 milioni annui);
- dall'affidamento in concessione al Comune di Venezia di tutti gli ormeggi operativi per mezzi gran turismo in bacino di San Marco ed al Tronchetto mantenendo l'Autorità Portuale rapporti di concessione diretti con gli operatori nel settore solo per punti di stazionamento non operativi.

I Sistemi Informativi

Da anni nel porto di Venezia è stato avviato un ambizioso progetto di sviluppo di un sistema telematico "a rete", imperniato su un nodo "centrale", la cui finalità è la fornitura, a titolo oneroso, di *"servizi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni alle Amministrazioni pubbliche, agli Operatori privati, all'Utenza e, più in generale, ai Servizi*

Marittimi”, nel rispetto di quanto previsto dal decreto 14 novembre 1994 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, attuativo della Legge di riforma n. 84 del 28 gennaio 1994.

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

Durante il 1997 è stata attuata una considerevole migrazione verso una struttura composta da “*sistemi aperti collegati in rete*”. Il sistema centrale (Host computer), ha ridotto progressivamente le funzioni tradizionali di elaborazione dati, per accrescere quelle di banca dati comune (*Community Data Base*), di smistamento messaggi (*Message switching*), di predisposizione e/o conversione messaggi (*EDI*), di posta elettronica, di nodo *Internet* (a livello mondiale) e di nodo *Intranet* (a livello locale). I sistemi “proprietary” sono migrati verso sistemi standard (*Unix* e *Windows-NT*). I terminali tradizionali hanno lasciato definitivamente il posto a postazioni dotate di capacità elaborativa propria (*personal computers* e *workstations*), collegate in rete:

- si è provveduto a selezionare e installare un nuovo applicativo per la contabilità e la gestione delle retribuzioni dell'Autorità Portuale;
- sono state svolte attività di analisi sulle esigenze telematiche degli Operatori portuali finalizzate all'individuazione di servizi tali da giustificare la costituzione e garantire l'esercizio di una Società dedicata alla telematica portuale, senza trascurare gli aspetti relativi alle banche e alle assicurazioni;
- sono stati attuati corsi per la formazione di operatori “esperti in telematica portuale”;
- sono state maturate significative esperienze nell'ambito della gestione di un nodo di messaggistica basato su tecnologia GEIS.

Soddisfacenti risultati sono stati conseguiti:

- nell'ambito del progetto europeo BOPCom (Basic Open Port Communication system), finalizzato all'individuazione di un modello operativo portuale standard in ambito comunitario;
- per l'integrazione dei sistemi informativi di Venezia e Chioggia, previsto dalla Regione Veneto nell'ambito dell'intervento "Obiettivo 2";
- per l'attuazione di un sistema di interscambio messaggi in un ambiente *openEDI* (progetto MURST: *V.E.L.O.CE*);
- per l'integrazione dei sistemi informativi marittimo-portuali operanti nell'area Adriatica (progetto *G.I.L.D.A.*).

L'Amministrazione

Nell'ambito delle attività amministrativo-contabili, anche il 1997 presenta caratteristiche di straordinarietà soprattutto legate alla trasformazione dell'Organizzazione Portuale in Autorità e per la convivenza contestuale di attività economiche e pubblico/istituzionali nel medesimo soggetto tali da far dichiarare il legislatore che "...fino all'avvenuta dismissione delle attività portuali, l'organizzazione portuale e l'autorità portuale sono considerate, anche ai fini tributari, un unico soggetto" (art. 20 comma 5, L. 84/94 e succ. variazioni).

Tale particolare situazione è dovuta da una parte alla mancanza dei provvedimenti di esodo previsti e non ancora attuati dei quali solo a fine esercizio (DL 457 del 30.12.1997 convertito con Legge 27.2.98 n. 30) si è potuto avere la certezza normativa; dall'altra l'assetto e la costituzione di nuove società, hanno di fatto reso più impegnativa l'attività amministrativa, con l'avvio di lavori specifici e dettagliati promossi allo scopo di meglio approfondire le interconnessioni fra attività dell'Autorità e quella delle Imprese o società costituite, anche in vista della capitalizzazione di queste ultime, della cessione dei beni e della ripetizione degli oneri per i servizi comuni.

La riforma fiscale in atto, poi, con l'introduzione dell'IRAP, le modifiche alla Legge 633/72 sull'I.V.A. e la revisione dell'intera normativa per gli Enti definiti non commerciali, (leggi la doppia anima dell'Ente - commerciale e pubblico/istituzionale) ha contribuito ulteriormente

ad accrescere le preoccupazioni per una definizione amministrativo/contabile adeguata agli obblighi ed alle finalità previsti dalla legge istitutiva delle Autorità Portuali, il cui regolamento, recentemente deliberato dal Comitato Portuale nella seduta del 15.1.1998 e non ancora approvato dai Ministeri vigilanti, non appare ancora sufficientemente esaustivo.

In questo contesto l'introduzione di una nuova procedura di contabilità, più moderna, più flessibile, tecnologicamente più adatta ai nuovi software ed hardware, appare quantomai opportuna ed auspicabile, soprattutto alla luce dei nuovi compiti e problematiche connesse all'introduzione dell'EURO.

Inoltre sul piano finanziario, l'Ente ha dovuto fare i conti con i vincoli di tesoreria che il Ministero del Tesoro ha imposti in ottemperanza alle disposizioni della legge 31.12.96 n. 669. Con i decreti di attuazione e le circolari successive si è infatti posto il vincolo di contenimento dei flussi di cassa entro il 90% dei prelevamenti dell'anno precedente ed il divieto di superare il 20% delle giacenze esistenti al 31.12.1996. Ciò ha determinato, da un lato, un appesantimento della prassi amministrativa per le continue deroghe richieste ed ottenute per il superamento di detto plafond del 90%, dall'altro, il blocco totale degli introiti di somme dovute dai Ministeri sulla base di convenzioni sottoscritte e scadute, per consistenti valori in parte anticipati dalla stessa Autorità e per i quali, solo ad inizio 1998, si è potuto addivenire al loro incasso.

Tutto questo ha in sostanza determinato l'annullamento di ogni sforzo rivolto ad incrementare i fondi fruttiferi di tesoreria, con il risultato di azzerare quasi totalmente ogni beneficio derivante dalla maturazione di interessi attivi sui depositi, come ripetutamente segnalato dall'Amministrazione dell'Autorità Portuale.

In ottemperanza alle disposizioni di cui alla Legge 515/96, l'Ente ha sottoscritto, dopo gli esiti di gara, due importanti mutui quindicennali per finanziare opere di competenza dell'Autorità:

- con la *Cassa di Risparmio di Venezia*, in data 19.12.96 per complessivi 39.500 milioni, di cui prelevati 3.067 milioni nel corso dell'esercizio;
- con il *Banco di Napoli*, in data 28.11.97 per complessivi 28.500 milioni, per il quale non è stato ancora effettuato alcun prelievo.

Infine, alla data attuale, non risulta alcun bilancio in sospeso in attesa di approvazione da parte dei Ministeri vigilanti ed appare proficuo, regolare ed improntato alla massima correttezza e collaborazione il rapporto con gli organismi di controllo quali il Collegio dei Revisori ed il Magistrato della Corte dei Conti.

Le Assicurazioni

Agli inizi del 1997 è stata effettuata una gara per l'affidamento del servizio di consulenza e brokeraggio assicurativo.

Il nuovo broker è subentrato al precedente in tutti i rapporti assicurativi in corso, ivi compresa la gestione unitaria della polizza RC, che copre ancora una parte delle operazioni portuali.

E' stato dato incarico al broker di studiare modalità e condizioni per la stipulazione, a mezzo di pubblica gara, di idoneo contratto assicurativo per l'accantonamento del trattamento di fine rapporto dei dipendenti dell'Autorità Portuale.

Nulla di rilevante da segnalare per le altre polizze assicurative.

Il Contenzioso Legale

Nel corso del 1997 non sono state avviate né a favore né contro l'Autorità nuove azioni civili di risarcimento danni o pagamento somme di rilievo, eccezion fatta per la causa civile instaurata dalla Società Esso Italiana S.p.A. per un presunto indebito pagamento.

Si segnalano inoltre alcuni contenziosi giudiziali amministrativi sorti nel corso dell'esercizio per presunte illegittimità di provvedimenti dell'Ente portuale, tra cui il ricorso al TAR del Veneto promosso da una società partecipante alla procedura per la cessione della partecipazione societaria di Vecon S.p.A., la quale però ha autonomamente ritirato la richiesta di sospensiva in precedenza presentata.

E' stata conclusa transattivamente la causa promossa nei confronti del Ministero dei Trasporti, del Ministero del Tesoro, del soppresso Ministero della Marina Mercantile e della SAVE S.p.A. per ottenere un indennizzo per il passaggio dei beni dal Provveditorato al Porto alla SAVE medesima, con il pagamento da parte di quest'ultima di una somma a favore dell'Ente portuale.

Parimenti si è concluso in via transattiva il contenzioso promosso dalla Furlanis S.p.A, oggi Costruzioni Maltauro, relativamente al riconoscimento a quest'ultima, di alcune riserve apposte sui lavori di costruzione di una banchina sul Canal Grande.

Importante è la definizione del contenzioso insorto a seguito della notifica di due avvisi di rettifica dell'Ufficio I.V.A. concernenti l'asserito mancato assoggettamento ad I.V.A. dei corrispettivi per canoni demaniali in luogo di quello, effettuato dall'Autorità Portuale, ad imposta proporzionale di Registro. L'Ufficio I.V.A. ha chiesto al Giudice Tributario di dichiarare cessata la materia del contendere riconoscendo la correttezza di quanto operato dall'Autorità Portuale.

E' definitivamente cessato il procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nei confronti del Provveditorato al Porto per presunte violazioni della L. 287/90 sulla tutela della concorrenza e del mercato. Nel mese di febbraio, infatti, la citata Autorità Garante ha comunicato l'archiviazione del procedimento sulla scorta dei provvedimenti successivamente adottati dall'Ente.

Restano ancora da definire le situazioni di contenzioso rilevate nel precedente esercizio e riferite al recupero del credito nei confronti dei Monopoli di Stato, del Banco di Napoli e le cause reciproche di risarcimento danni con la Mantovani, nonché il contenzioso promosso dalla Esso Italiana.

Le Partecipazioni

Nell'ambito del processo di dismissione delle attività operative ex art. 20 L. 84/94 si è proceduto alla cessione dell'intera partecipazione del 52,998% in Vecon S.p.A. Tuttavia, in attesa del parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, la procedura di cessione della partecipazione e la formale girata dei titoli azionari non è ancora stata perfezionata.

A seguito del conferimento di beni e denaro, il capitale sociale della T.M.B. S.r.l., è stato determinato in L. 8.500.000.000. La società è stata costituita ed è interamente partecipata dall'Ente. Si ritiene possa essere collocata sul mercato nel corso dell'esercizio 1998, con la procedura analoga a quella adottata per la cessione della quota di controllo della Vecon S.p.A.

La partecipazione del 51% in Venice Intertrans S.r.l. è stata ceduta alla nominata T.M.B. S.r.l. dopo che quest'ultima ha acquistato le rimanenti quote dagli altri soci; si è quindi operata una *fusione per incorporazione* della Venice Intertrans S.r.l. in T.M.B., ciò sempre in armonia con quanto disposto dalla L. 84/94.

Ai sensi di quanto disposto dagli artt. 6 e 23 della L. 84/94 è stata inoltre costituita la Società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., con capitale sociale di lire 6.000.000.000, per la gestione dei servizi di interesse generale riguardanti il traffico dei passeggeri.

La partecipazione iniziale dell'Ente è stata pari al 44%, per poi essere ceduta rispettivamente per il 4,5% ed il 4% al Comune di Venezia ed alla Camera di Commercio di Venezia, non appena ottenute le autorizzazioni dai propri Organi di controllo. E' stato così possibile, solo

successivamente, perfezionare le predette cessioni, determinando la partecipazione dell'Ente, al 31.12.97, in L. 2.130.000.000 pari al 35.5%, di cui risultano versati solo i tre decimi.

Il Consorzio per la Depurazione delle Acque ha deliberato il dimezzamento del fondo consortile per adeguarlo alle proprie esigenze con conseguente rimborso delle quote ai consorziati. L'Ente, comunque, vede incrementata la propria percentuale di partecipazione nella misura dello 0,7843% a seguito della rinuncia di alcuni consorziati.

Null'altro da segnalare per le altre partecipazioni.

Il Controllo delle Imprese

Il 1997 può senz'altro definirsi il primo anno di *stabilità e di certezza giuridica* relativamente alla Legge di riforma portuale 84/94. Infatti, dopo la sistematica reiterazione dei DD.LL. che per ben 3 anni hanno introdotto continue modifiche alla citata legge di riforma portuale, finalmente, con la Legge di conversione n. 647 del 23 dicembre 1996 la normativa in questione ha assunto una veste definitiva che, nel corso dell'intero 1997, non ha più subito variazione alcuna.

Ciò ha consentito di avviare la delicata fase di primo assestamento dell'operatività portuale nel suo complesso, esaminando le richieste avanzate in particolar modo da imprese e stabilimenti (ai sensi delle Ordinanze n. 20 e n. 21 emanate a fine 1996) allo scopo di ottenere l'autorizzazione all'esercizio di attività portuali prevista dall'art. 16 della citata Legge 84/94.

Tale fase istruttoria, che volutamente era stata prevista venisse svolta contemporaneamente nei confronti della complessità delle richieste, ha trovato il proprio momento valutativo conclusivo nelle riunioni del 5 ed 11 giugno della Commissione Consultiva Locale (dedicato soprattutto alle imprese "terminaliste") nonché del 23 ottobre e 15 dicembre, per quanto riguardava soprattutto gli stabilimenti industriali.

Da tali date, e compatibilmente con l'avvenuta formalizzazione di taluni indispensabili aspetti documentali, in prevalenza a carattere demaniale, si è provveduto via via al rilascio delle relative autorizzazioni, per cui l'inizio del 1998 trova legittimati ad agire ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/94, nel pieno rispetto del numero massimo fissato con l'Ordinanza 48 del 15 dicembre 1997, i seguenti soggetti:

a) 12 imprese portuali (autorizzate ex Ord. 20/96) per conto terzi o per conto proprio:

♦ 7 all'interno dell'isola:

- 4 terminalisti conto terzi:

MULTI SERVICE

TIV

TMB

VECON

- 1 deposito conto terzi:

SERVIZI PORTUALI

- 1 terminalista conto proprio:

ILVA

- 1 sbarco conto proprio:

ERACLIT VENIER

♦ 5 al di fuori dell'isola:

- 3 terminalisti conto terzi:

CIA

SILOS GRANARI

TRM

- 2 terminalisti conto proprio:

FINTITAN

PAGNAN

b) 6 stabilimenti industriali (autorizzati ex Ord. 21/96) già in autonomia funzionale:

ENEL (Fusina)

GRANDI MOLINI

ENEL (Marghera)

ITALCEMENTI

ENICHEM

NUOVA SIRMA

c) 18 operatori portuali (autorizzati ex Ord. 22/96), i quali forniscono servizi di movimentazione merce ad imprese e stabilimenti di cui sopra:

- 10 prevalentemente su
traffico commerciale:

- 8 prevalentemente su
traffico industriale:

ALL SERVICES

ICCO

ATTIVA

PROCYON

CARV

ICEM

FUNZIONI MULTIPLE

S. GIUSTO

CREPALDI

S. MARCO

INGECO

SATURNO

GARBIN

SER.MEC.

PORTO INDUSTRIALE

TRANSPED

GUADAGNIN SERVICES

Una novità, introdotta con la citata legge di conversione n. 647/96, è senz'altro quella dell'attribuzione all'Autorità Portuale dei poteri di vigilanza di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione ed alla conseguente iscrizione in apposito Registro, precedentemente di competenza della Capitaneria di Porto, di determinate attività svolte nell'ambito del demanio portuale.

Dopo l'iniziale recepimento della normativa applicata da quest'ultima, ed il provvisorio ausilio della Capitaneria stessa nella relativa fase istruttoria, l'Autorità Portuale ha emanato in materia apposita nuova ordinanza, la n. 41/1997, ed ha iniziato dal 1° ottobre a svolgere in proprio le competenze in merito.

A tutt'oggi, pur continuando a mantenere valide in proroga transitoria anche le precedenti iscrizioni al Registro tenuto dalla Capitaneria previste a scadenza nel 1998, risultano già iscritti al nuovo Registro tenuto dall'Autorità Portuale, dopo l'ovvio esperimento delle previste istruttorie, n. 24 soggetti che espletano le attività, riguardanti nello specifico le navi, le merci ed i passeggeri, di cui all'art. 3 della citata Ordinanza n. 41.

Per quanto attiene la ex CLP (ora Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia soc. coop. a r.l.), dal 1 giugno 1997 è stato dichiarato inabile al lavoro portuale n. 1 lavoratore, per cui la consistenza organica della stessa, al 01/01/98, risulta la seguente:

♦ soci:	: ex lavoratori portuali	169
	: ex addetti ai servizi	36
♦ dipendenti	: ex addetti impiegati	18
	: ex addetti operai	1

Gli impieghi complessivi di lavoratori (soci) nel corso dell'anno 1997 ammontano ad un totale di 44.762 giornate, mentre nello stesso periodo sono state invece usufruite dai medesimi lavoratori 7.470 giornate di Cassa Integrazione Guadagni, pari a circa 24 unità.