



AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

Relazione Annuale 2005

(art. 9, punto 3, lett. C, legge 28 gennaio 1994, n. 84)

INDICE

1. Aspetti organizzativi pag. 4
- 1.1 Notizie di carattere generale
 - 1.2 Consistenza dell'organico in relazione alla dotazione organica approvata
 - 1.2.1 Costo della struttura organizzativa
 - 1.3 Misure adottate in materia di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future
 - 1.4 Strumenti informatici disponibili e analisi di costi e benefici dell'automazione
 - 1.4.1 Sistema informativo aziendale
 - 1.4.2 Parco informatico e rete locale
2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto pag.11
- 2.1 Notizie di carattere generale
 - 2.2 Informazioni sul Piano Regolatore Portuale vigente
 - 2.3 Valutazioni sull'attualità del P.R.P. ed eventuali esigenze di aggiornamento
 - 2.4 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione
 - 2.5 Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri e previsioni di sviluppo per il futuro
3. Attività promozionale pag.20
- 3.1 Notizie di carattere generale
 - 3.2 Partecipazioni a eventi espositivi e promozionali
 - 3.3 Pubblicazioni e inserzioni su organi di stampa
 - 3.4 Uso delle moderne tecnologie con particolare riferimento alla ampiezza e tempi di aggiornamento dei siti Internet
4. Servizi di interesse generale pag.27
- 4.1 Notizie di carattere generale
 - 4.2 Elenco dei servizi affidati; soggetti affidatari; decorrenza e termine dell'affidamento
 - Servizio illuminazione
 - Servizio idrico
 - Servizi ecologici
 - Stazioni Marittime
 - Servizio di manovra di carri ferroviari
 - 4.3 Eventuali problematiche insorte in fase di gara per l'affidamento dei servizi

- 4.4 Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza
- 4.5 Valutazioni sulla qualità ed efficienza dei servizi

5. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali - Opere di grande infrastrutturazione: pag.33

- 5.1 Notizie di carattere generale
- 5.2 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate
- 5.3 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate
- 5.4 Grande infrastrutturazione: finanziamenti disponibili con indicazione della relativa fonte, elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione
 - 5.4.1 Problematica escavo dei fondali
- 5.5 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati ottenuti e prospettive future
- 5.6 Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza, finanziamento disponibili, elenco e stato di avanzamento degli interventi, risultati ottenuti e prospettive future
- 5.7 Eventuali effetti negativi del limite di spesa disposto dall'art. 1, co.57, della legge Finanziaria 2005 sulla realizzazione e sull'avanzamento delle opere infrastrutturali e benefici prodotti dagli art. 14 e 14 ter del decreto legge n. 115/2005, convertito con legge n. 168/2005

6. Gestione del demanio marittimo pag.44

- 6.1 Notizie di carattere generale
- 6.2 Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione ed eventuali azioni di recupero di morosità
- 6.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari e attività intrapresa per la normalizzazione
- 6.4 Prospettive future e previsioni sull'andamento delle entrate per canoni
- 6.5 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 Legge n. 84/94 distinti per funzioni e categorie
- 6.6 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 cod. nav. distinti per funzioni e categorie

7. Tasse portuali pag.48

- 7.1 Notizie di carattere generale

7.2 Andamento delle entrate per tasse e previsioni per il futuro (alla luce dell'introito al 100% delle stesse dal 1.01.2006)

7.3 Eventuali anomalie nella riscossione

8. Operazioni e servizi portuali – Lavoro portuale pag.49 temporaneo - Autorizzazioni

8.1 Notizie di carattere generale

8.2 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94

8.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94

8.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 (commi 2 o 5) e dell'art. 21, comma 1, lett. b) della Legge n. 84/94

8.5 Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 e tipo di attività svolta

9. Iniziative in materia ambientale pag.51

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale

Nell'ambito delle linee strategiche tracciate negli anni precedenti, l'Autorità Portuale di Napoli ha improntato la sua attività, anche nel 2005, all'attuazione di una serie di iniziative finalizzate al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- promozione e sviluppo dei traffici merci e passeggeri;
- adeguamento dello scalo partenopeo al costante e sempre più crescente incremento dei traffici;
- efficientamento dell'organizzazione interna per far fronte alle evoluzioni del settore;
- ammodernamento della struttura per affrontare le nuove e complesse competenze ad essa affidate.

Per quanto riguarda gli aspetti di organizzazione interna, la struttura è stata interessata da alcuni fattori di forte impatto in parte derivati proprio da queste scelte strategiche:

- gran numero di dimissioni incentivate con conseguente perdita di professionalità "storiche";
- acquisizione di unità lavorative direttamente dal mercato del lavoro;
- adattamento della struttura alle nuove procedure di lavoro.

1.2 Consistenza dell'organico in relazione alla dotazione organica approvata

Nella seduta del 27.07.2004, il Comitato Portuale ha deliberato la proposta di dimensionamento organizzativo della Segreteria Tecnica Operativa, definitivamente approvata dal Ministero vigilante in data 22.09.2004.

Questo documento deriva dall'esigenza di definire un piano di sviluppo della Segreteria Tecnica Operativa dell'Autorità Portuale di Napoli che tenga conto, in linea con quanto più sopra sintetizzato nelle premesse, delle seguenti necessità:

- adeguare l'organizzazione ai sempre maggiori compiti operativi;
- creare nuove figure professionali, di assicurare un normale turn over e di garantire una giusta crescita professionale;
- affrontare eventi che hanno interessato la struttura in passato quali, ad esempio, l'esodo di un gran numero di dipendenti.

Ne è derivato un aumento di organico che passa dalle 107 unità della S.T.O. previgente (2001) alle 133 unità previste dalla nuova S.T.O.

La Consistenza Organica della S.T.O. dell'Autorità Portuale di Napoli, all'inizio del 2005, era costituita da 94 unità, per poi passare alle 114 unità del 31.12.2005, come meglio specificate nella tabella di riferimento.

La Pianta Organica prevista dalla STO approvata presenta, quindi, ulteriori spazi vuoti, essendo fissata, come detto, in 133 unità.

I fattori che hanno caratterizzato il 2005 in termini di organizzazione nel rispetto delle linee strategiche tracciate nel documento "s.t.o." approvato dal Ministero vigilante, sono stati, sinteticamente, i seguenti:

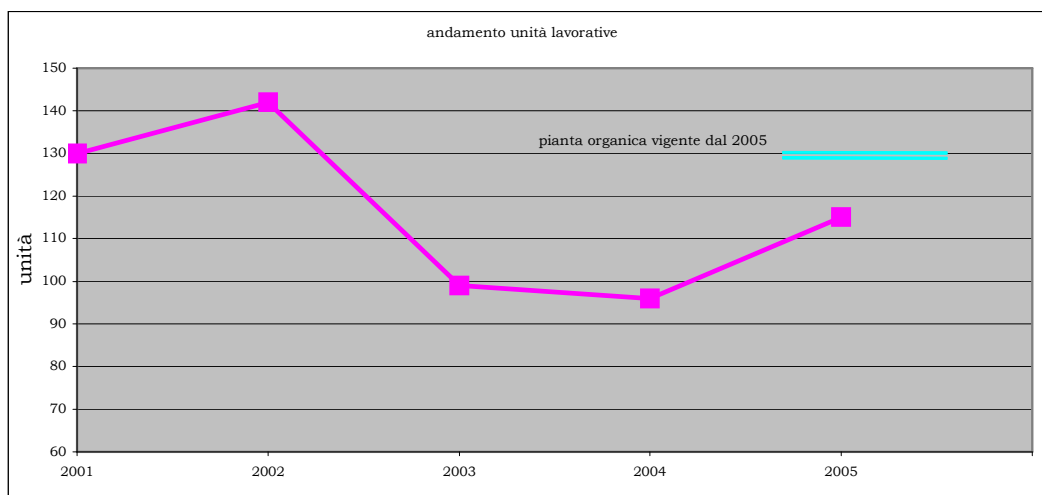
- E' stato ulteriormente portato avanti il programma di riduzione degli esuberi e riqualificazione del personale attraverso domande di dimissioni volontarie. Ne è derivato che 1 dipendente ha cessato la propria attività lavorativa nel corso del 2005.
- Sono state effettuate 6 promozioni da quadro a dirigente in linea con la strategia di riarticolazione degli uffici e dei servizi chiave.
- E' stato avviato e completato un percorso di selezione del personale che ha portato all'assunzione di 16 impiegati di III livello e 3 di IV livello. Al proposito giova evidenziare che le procedure pubbliche di selezione sono state effettuate su 4399 curricula, 581 candidati per esami scritti, 176 candidati per esami orali oltre 65 candidati per la selezione finale.
- Sono state effettuate ulteriori assunzioni per chiamata diretta di 3 quadri b, 1 di I livello e 1 di III livello.

Alla luce di quanto fin qui esposto, la consistenza organica della Segreteria Tecnica Operativa risulta la seguente:

CONSISTENZA ORGANICA S.T.O.					dotazione organica approvata
CATEGORIA	al 31/12/04	dimissioni passaggi di livello	assunzioni passaggi di livello	al 31/12/05	
DIRIGENTI	6	0	6	12	13
TOTALE PARZIALE	6	0	6	12	13
QUADRI					
QUADRI A	10	5	0	5	17
QUADRI B	21	2	3	22	23
TOTALE PARZIALE	31	7	3	27	40
IMPIEGATI					
I LIVELLO	29	1	0	28	35
II LIVELLO	9	0	0	9	19
III LIVELLO	7	0	18	25	12
IV LIVELLO	4	0	2	6	10
TOTALE PARZIALE	49	1	20	68	76
OPERAI					
II LIVELLO	3	0	0	3	3
III LIVELLO	1	0	0	1	1
TOTALE PARZIALE	4	0	0	4	4
TOTALE	90	8	29	111	133
DISTACCATI	3	1	0	2	
ESUBERI	1	0	0	1	
TOTALE COMPLESSIVO	94	9	29	114	

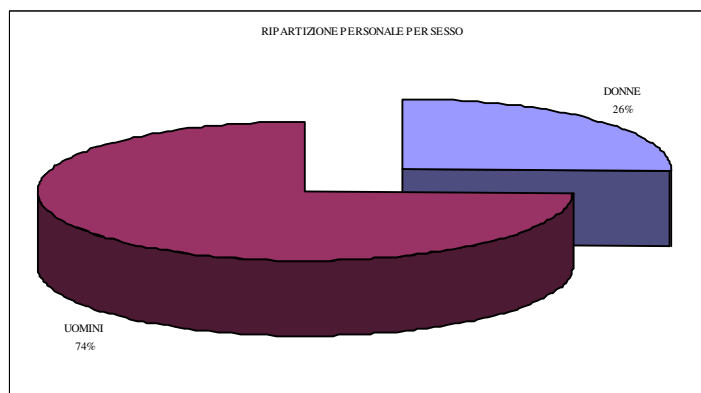
L'andamento nel quinquennio 2001-2005 delle unità lavorative in carico è, dunque, il seguente:

FIG.1



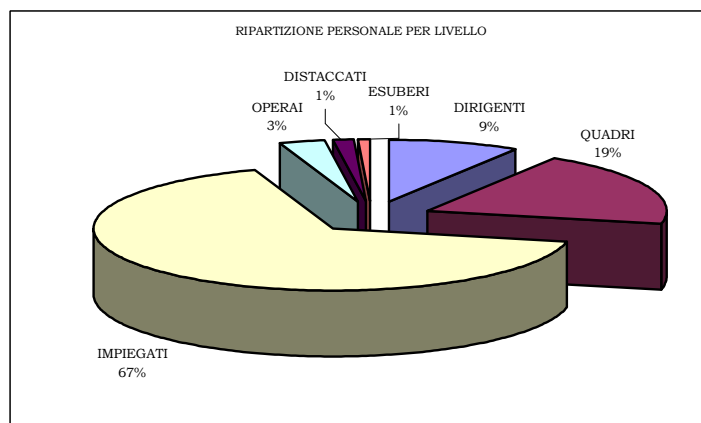
La ripartizione attuale delle unità lavorative per sesso è la seguente:

FIG. 2



Infine, la ripartizione attuale delle unità lavorative per livello è la seguente:

FIG. 3



1.2.1 Costo della struttura organizzativa

- *Costo del personale della sto.*

Il costo del personale della STO nel corso del 2005 con l'aggiunta degli oneri riflessi, al netto del costo dei dipendenti in distacco funzionale, è stato di € 5.509.873,98.

- *Contratti di collaborazione coordinata e continuativa.*

L'Ufficio Legale ha ultimato l'utilizzo di 2 unità acquisite con contratto di co.co.co. della durata di 1 anno, che hanno comportato unitamente alla collaborazione di una risorsa nel campo della ricerca e studio dell'attività nel porto di Napoli una spesa complessiva di € 28.596,00.

- *Incentivi per dimissioni.*

Al dipendente dimissionario è stato erogato il compenso incentivante di € 34.869,69.

- *Premio di risultato anno 2005.*

E' stato erogato il Premio Incentivo nel mese di Marzo 2006, relativo all'anno 2005, a tutto il personale impiegati, operai e quadri, con un esborso complessivo di € 213.524,03 così come previsto dalla contrattazione integrativa aziendale vigente.

- *Impegno somme per dimissioni incentivate.*

Restano disponibili le somme poste a carico del Bilancio 2004 al fine di agevolare la collocazione in quiescenza anticipata del personale soprannumerario e/o in distacco temporaneo e a cui, comunque, sono stati riconosciuti i benefici conseguenti all'applicazione dell'art. 13 co. 8 L. 257/92 per un importo di € 332.244,46.

- *Costo del personale in distacco.*

Il costo delle 2 unità in distacco funzionale è stato pari a € 85.319,01.

1.3 Misure adottate in materia di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future

Per quanto riguarda gli aspetti di organizzazione interna, così come più sopra accennato, l'amministrazione ha seguito nel corso del 2005 due linee strategiche principali già avviate nel corso del 2004:

- da un lato, si è proceduto ad incentivare un processo di *turn over* del personale, attraverso l'incentivazione degli esodi e, conseguentemente, attraverso l'inserimento di nuove figure professionali acquisite dal mercato del lavoro specialistico;
- dall'altro, si è avviato e si sta portando avanti un processo generale di revisione delle procedure interne finalizzato a snellire e semplificare i flussi informativi, anche attraverso l'utilizzo di nuovi sistemi informatici.

Attraverso un attento studio delle risorse disponibili si stanno riqualificando le unità lavorative in funzione delle nuove procedure di lavoro e dei nuovi strumenti informatici.

1.4 Strumenti informatici disponibili e analisi di costi e benefici dell'automazione

1.4.1 Sistema informativo aziendale

L'Autorità Portuale di Napoli ha avviato già nel corso del 2004 un profondo processo di cambiamento e informatizzazione con l'obiettivo di migliorare l'approccio al servizio e, soprattutto, adeguarsi a nuovi

dettati normativi in materia di gestione del servizio attraverso l'informatica.

La scelta dell'Autorità Portuale di investire nel cambiamento del sistema informativo aziendale (motivata essenzialmente dalla inadeguatezza ed insufficienza del sistema preesistente) è stata portata avanti con efficace determinazione.

Come si ricorderà, sul finire del 2004 si è deciso di implementare un sistema ERP basato su *Oracle Application. L'Enterprise Resources Planning* è un sistema architeturale che si basa su un sistema standard molto potente che viene customizzato in funzione delle esigenze del cliente. L'introduzione di un sistema ERP è una scelta che comporta un elevato impatto aziendale, non solo dal punto di vista tecnologico, ma soprattutto a livello culturale e organizzativo, pertanto, si è deciso di procedere per gradi: ammodernare il servizio ragioneria e implementare, successivamente, ulteriori moduli che abbracciano altre aree operative.

Il piano di lavoro progettato è stato pienamente rispettato:

- ad aprile 2005 è stato effettuato il passaggio della contabilità sul nuovo sistema e l'avvio dei moduli principali della ragioneria (contabilità generale, fatturazione e mandati di pagamento);
- a settembre 2005 è stato terminato il progetto dei nuovi moduli integrati;
- a gennaio 2006 è entrato in funzione il nuovo sistema per la gestione e l'archiviazione del protocollo;
- a febbraio 2006 è entrata in funzione il sistema per la gestione, la protocollazione e l'archiviazione elettronica delle delibere degli organi.

Il programma per il 2006 prevede ancora:

- avvio della contabilità per centri di costo;
- avvio della contabilità per commessa;
- avvio della gestione integrata cespiti ammortizzabili;
- avvio del nuovo sistema di fatturazione integrato con il db delle navi;
- avvio del nuovo modello di acquisizione dei dati per gli approdi al molo Beverello;
- avvio del sistema di protocollazione dei decreti presidenziali;
- messa a punto del sistema delle notifiche degli atti interni a mezzo e mail;
- implementazione della gestione delle pratiche demaniali;
- disegno delle procedure per la gestione delle statistiche portuali.

Si ricorda che il sistema in corso di costruzione risiede presso un *Host* esterno cui gli utenti accedono mediante un collegamento punto-punto ad alta velocità che garantisce elevata sicurezza. Questa scelta ha comportato l'eliminazione dei costi di hardware per server, manutenzione software e database (e, quindi, permette di rinunciare ad avere professionalità all'interno della struttura in

grado di assolvere a queste mansioni) sostituendoli con un canone mensile annullando così l'esborso iniziale e il rischio obsolescenza delle macchine.

Il costo totale del progetto è stato di circa € 85.000 iva inclusa mentre il costo del servizio *hosting* (abbonamento per archiviazione remota dei dati) è di 1.599 € al mese.

Rimane ancora in vita il sistema As400 che continua a gestire alcuni dati (statistica) in attesa della definitiva migrazione al nuovo sistema basato su *Oracle Application*.

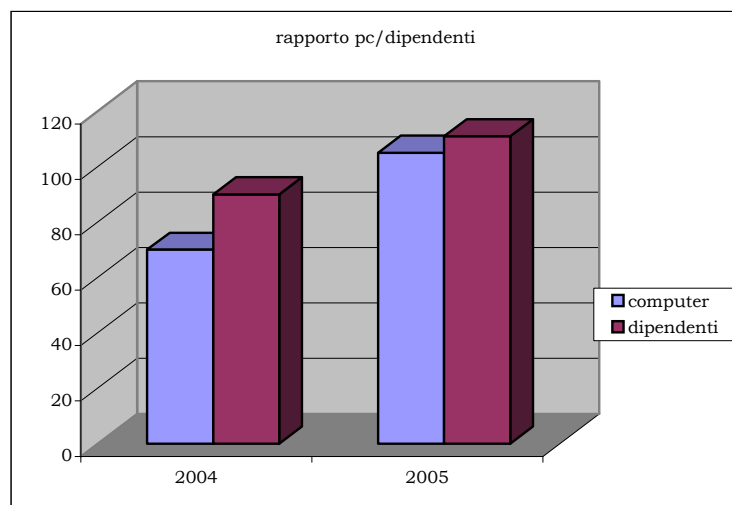
1.4.2 Parco informatico e rete locale

Anche dal punto di vista hardware sono stati compiuti sforzi eccezionali. Infatti, è stato spinto il completamento della rete aziendale, perfezionata la sicurezza con antivirus e *firewall* forniti direttamente dal gestore delle linee (abbattendo così i costi per le licenze software e i costi per gli aggiornamenti). Inoltre si è proceduto al parziale rinnovo del parco macchine acquisendo con la formula del noleggio circa 35 nuovi computer.

In questo modo è garantito un parco macchine dotate di processore non inferiore al pentium IV e con sistema operativo Win Xp tranne pochissime eccezioni del tutto marginali.

Al momento attuale si è passati da un rapporto computer/addetti del 77% lo scorso anno ad un rapporto computer/addetti del 95%. Di circa 105 computer in dotazione oltre il 60% ha meno di un anno di vita; il 98% ha accesso alla rete ed è abilitato alla navigazione internet. Infine, il 98% dei dipendenti è dotato di e-mail istituzionale.

FIG. 4



Tutte le linee strategiche future dell'Autorità Portuale passano per i seguenti capisaldi:

- potenziamento della rete e completamento del parco informatico
- potenziamento della sicurezza

- sviluppo delle comunicazioni interne ed esterne via e-mail.

Attraverso il potenziamento informatico sarà possibile attuare la semplificazione delle comunicazioni e lo snellimento della circolazione del cartaceo in ogni fase lavorativa.

Si segnala, infine, che l'Autorità Portuale ha completato il processo di adeguamento alla privacy pervenendo anche alla definizione del Documento Programmatico per la Sicurezza.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Notizie di carattere generale

L'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni in materia di riordino della legislazione in materia portuale prevede che l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, siano delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Funzione preminente di un qualsiasi Piano Regolatore, e quindi anche di un Piano Regolatore Portuale, è quello di regolamentare le destinazioni d'uso delle superfici definendone la conformazione e l'utilizzo sia allo stato attuale sia in proiezione futura.

La specificità di un Piano Regolatore Portuale si estrinseca nella necessità di regolamentare ed ottimizzare non solo gli usi delle superfici a terra, ma anche di quelle a mare. Tale funzione risulta fondamentale in quanto ad essa sono legati i possibili sviluppi delle infrastrutture e l'incremento delle attività che si svolgono in ambito portuale.

2.2 Informazioni sul Piano Regolatore Portuale vigente

Il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) attualmente vigente nel Porto di Napoli è quello approvato con D.M. n. 2478 del 27.04.1958 e successive varianti.

2.3 Valutazioni sull'attualità del P.R.P. ed eventuali esigenze di aggiornamento

Considerata la data di redazione del P.R.P. di cui al punto precedente lo stesso risulta datato ed incompatibile con le moderne esigenze del Porto di Napoli nonché inadeguato ai requisiti richiesti dalla legge 84/94.

Per tale motivo è stato redatto un **nuovo Piano Regolatore Portuale** di cui è attualmente in corso l'iter approvativo le cui fasi già espletate vengono qui di seguito brevemente sintetizzate :

- in data 19.12.2000, con delibera n. 77/2000, il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Napoli approvava il nuovo *Piano Regolatore del Porto di Napoli e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero della Circostrizione dell'Autorità Portuale* ed autorizzava la trasmissione dei relativi atti al Comune di Napoli al fine di promuovere l'intesa di cui dell'art. 5, comma 3 della legge n. 84/1994;
- in data 26.07.2002, con delibera n. 261, il Comune di Napoli ha approvato l'intesa preliminare all'adozione del Piano Regolatore del Porto di Napoli, ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28.01.1994 n. 84;
- in data 23.10.2002, con delibera n. 31/2002, il Comitato Portuale, vista la precitata delibera n. 261 del Consiglio Comunale di Napoli, adottava il nuovo Piano Regolatore Portuale;
- con note n. 1630 del 26.02.2003 e n. 3750 del 16.05.2003, l'Autorità Portuale di Napoli trasmetteva al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per esame e parere ai sensi dell'art. 5 della legge 84/94, comma 3, il nuovo Piano Regolatore Portuale di Napoli;
- con voto n. 65 del 18.06.2003, l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici esprimeva il parere di restituire la proposta di Piano Regolatore del Porto di Napoli affinché fosse integrata ed adeguata secondo le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse all'interno dello stesso voto;
- con nota n. 5272 del 7.07.2004 l'Autorità Portuale di Napoli trasmetteva al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per esame e parere, ai sensi dell'art. 5 della legge 84/94, comma 3, il nuovo Piano Regolatore Portuale di Napoli integrato ed adeguato secondo le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni contenute nel precitato voto n. 65 del 18.06.2003;
- in ultimo, con voto n. 203 del 29.10.2004 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole, con osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni, sulla proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale di Napoli.

Alla ricezione del citato voto, trasmesso con nota prot. 3775 del 3.11.2004 ed assunto a prot. A.P. n. 7912 del 10.11.2004, questa Autorità Portuale ha dato inizio alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale, prescritto dall'art. 5 della legge n. 84/94.

A tal fine ed ai sensi della specifica normativa, con nota n. 2788 del 12.04.2005 l'Autorità Portuale di Napoli ha richiesto al Ministero dell'Ambiente e del Territorio la nomina degli "Osservatori" che potessero dare utili suggerimenti per il completamento di detto studio.

Dopo una prima audizione è stata modificata la composizione della commissione VIA Ministeriale.

Nel frattempo sono stati svolti ulteriori indagini e studi necessari al completamento dello Studio di Impatto Ambientale.

Resta comunque necessario l'adeguamento di detto piano alle prescrizioni del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, alla progettazione del *waterfront* portuale promossa dalla società controllata Nausicaa s.p.a., nonché alle ulteriori esigenze che si sono nel frattempo manifestate.

2.4 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) rappresenta il documento fondamentale attraverso il quale l'Autorità Portuale, in conformità con quanto stabilito dalla legge n. 84/1994, stabilisce gli obiettivi da perseguire nel triennio successivo, definendo i piani che ne consentano il raggiungimento e le eventuali verifiche.

La Legge n. 84/94 fa riferimento all'approvazione dei P.O.T. da parte delle Autorità Portuali e alla loro revisione annuale.

La necessità di tale previsione scaturisce da una serie di ragioni che sono intrinseche alla stessa azione sviluppata dall'Autorità Portuale, sia a livello di precisazioni e aggiornamenti del programma degli investimenti, sia a livello della molteplice serie di azioni e di iniziative assunte da questa Autorità Portuale per focalizzare, condividere, promuovere, le direttrici dello sviluppo del porto, i processi da avviare, le iniziative da assumere verso gli organi dello Stato, le categorie degli operatori, le Istituzioni, il territorio.

Le scelte indicate nel piano sono il frutto di un confronto continuo con le istituzioni locali e con le categorie imprenditoriali e sindacali coinvolte. Rappresentano, in tal senso, un riferimento fondamentale per qualsiasi intervento mirato allo sviluppo e al potenziamento del sistema portuale di Napoli.

Tali scelte derivano da un'attenta analisi dello scenario del trasporto marittimo, che ha permesso di definire un chiaro posizionamento strategico per il porto di Napoli, con riferimento ai quattro settori di attività: traffico commerciale, cantieristica, traffico turistico, traffico cabotiero.

Con delibera n. 17 in data 21.06.2005, il Comitato Portuale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2005/2007.

L'attività fino ad oggi promossa ha indubbiamente avuto un notevole rallentamento specie per quanto riguarda gli investimenti, fortemente condizionati dalle limitazioni derivanti dalla Legge Finanziaria, mentre le attività amministrative in esso previste hanno potuto svilupparsi grazie ad un assiduo impegno degli uffici interessati.

Infatti, allo stato attuale gran parte degli obiettivi strategici previsti nel P.O.T. sono stati conseguiti o sono stati avviati soprattutto mediante la costituzione e/o il riordino di società controllate e/o partecipate dall'Autorità Portuale di Napoli.

Nell'ambito degli interventi di promozione della logistica, si ricorda che l'Autorità Portuale è socia di **LOGICA s.c.p.a.**, Agenzia Campana di Promozione della Logistica, che ha come fine la valorizzazione nazionale ed internazionale della Campania come territorio di eccellenza nella logistica e nei trasporti.

Nell'anno 2005 l'attività di studio di Logica si è concretizzata, tra l'altro, nella redazione di due studi di fattibilità su linee marittime miste passeggeri – merci sulle rotte Napoli – Barcellona e Salerno – Setè (Francia), e di uno studio sulla capacità ferroviaria della regione Campania in collaborazione con RFI.

Tali studi sono stati effettuati in stretta collaborazione con l'Autorità Portuale di Napoli ed hanno prefigurato scenari interessanti per le possibilità di sviluppo intermodale dei traffici che potranno coinvolgere il porto di Napoli.

Per quanto riguarda il **progetto di riqualificazione dell'area monumentale** del porto di Napoli (Angioino – Beverello – Darsena Acton e Molo S. Vincenzo), la società **NAUSICAA s.p.a.**, holding pubblica, costituita dall'Autorità Portuale di Napoli, dal Comune, dalla Provincia di Napoli e dalla Regione Campania, ha provveduto all'aggiudicazione del concorso di progettazione per la riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area che va dal Molosiglio all'Immacolatella Vecchia al gruppo di progettazione di cui è capofila l'Arch. Michel Euvé.

L'Autorità Portuale è attualmente impegnata nella individuazione delle opere di interesse pubblico finanziabili con oneri a carico del pubblico distinti dagli interventi supportabili attraverso strumenti di finanza innovativa. Una volta effettuata tale verifica, la Nausicaa provvederà a verificare il possesso dei requisiti minimi di capacità tecnico-finanziaria del gruppo vincitore al fine di affidare allo stesso, a trattativa privata, la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi proposti sulle opere di interesse pubblico come individuati dall'A.P.

Con atto di concessione trentennale rep. n. 4347 del 10-1-2005 sono stati assentiti in uso esclusivo alla **S.p.a. Terminal Napoli** i beni demaniali marittimi siti al Molo Angioino del Porto di Napoli per una superficie complessiva di mq. 88.867 – comprensivi anche di specchi acquei, per l'esercizio conto terzi delle attività connesse alla gestione della Stazione Marittima del Porto di Napoli e dei servizi di supporto ai passeggeri sulle navi da crociere e sulle navi traghetto nonché autoveicoli al seguito in arrivo e/o in partenza nell'ambito portuale connesso al Molo Angioino; il tutto per la gestione del terminal crocieristico di Napoli.

Nel corso dell'anno 2005, allo scopo di rendere effettiva la gestione del suddetto terminal, sono state avviate le previste procedure collegate per la individuazione delle attività preesistenti da mantenere presso l'edificio della Stazione Marittima in quanto ben inserite nella relativa gestione nonché la delocalizzazione presso altri siti nell'ambito del Porto di Napoli di quelle attività non compatibili, ovvero la disponibilità dei locali siti all'interno dell'edificio Stazione Marittima da parte dei soggetti non autorizzati a permanere. Tale attività si è immediatamente palesata complessa per i vari interessi pubblici e privati da coordinare per il raggiungimento dell'obiettivo sotteso all'emissione dell'atto formale sopra indicato.

In data 23.6.2005 la s.p.a. Terminal Napoli ha presentato, in attuazione dell'art. 4 del predetto atto, un **progetto di restauro e rifunzionalizzazione della Stazione Marittima**, il quale è stato approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 35 del 5-10-2005; in particolare nella predetta ipotesi progettuale è prevista una omogeneizzazione delle aree da destinare alle attività commerciali, terminalistiche e allo svolgimento dei compiti istituzionali da parte degli organi di polizia e di controllo ed a tal fine, in via procedimentale, sono state tenute apposite e prodromiche conferenze dei servizi con tutte le Amministrazioni pubbliche interessate le quali hanno dato il loro parere favorevole in merito.

Nel corso dell'anno 2005 si sono concluse le procedure tecniche ed amministrative per il rilascio degli atti concessivi pluriennali a favore della **Magazzini Generali**. In tal modo si è pervenuti ad un'armonica organizzazione del settore con corrispondenti riflessi anche per il settore della cantieristica e delle riparazioni navali in quanto la Magazzini Generali dismetterà le aree site al Molo Carmine che saranno destinate ed assegnate alla **Nuova Meccanica Navale S.p.a.**

Sulla base degli indirizzi programmatici per il riordino della **cantieristica e delle riparazioni navali** nel porto di Napoli, indicati dal Comitato Portuale nella delibera n. 52 del 31-7-2001 e successive delibere ad essa collegate, il Presidente dell'Autorità Portuale, in esito a tutta l'attività amministrativa sino ad allora svolta, ha deliberato, mediante Delibera n. 535 del 22-12-2005, l'affidamento in concessione ad un consorzio di riparatori navali del **bacino galleggiante n. 5**, previo acquisto dello stesso da parte dell'Autorità Portuale di Napoli.

Per quanto attiene alla gestione della **Darsena Acton del Porto di Napoli**, mediante ordinanza n. 2 del 6-4-2005, è stato approvato e reso esecutivo il *Regolamento degli approdi di unità a vela adibite al Charter nautico presso la Darsena Acton del Porto di Napoli*; in attuazione della disciplina sono state rilasciate, a seguito di apposita procedura, n. 14 autorizzazioni alle società selezionate e riscossi €. 27.500,00, a titolo di canone demaniale per l'utilizzo di un posto di ormeggio per ciascuna società.

Nell'anno 2005 si è dato avvio alla riqualificazione e potenziamento degli **approdi di Mare Chiaro, Gaiola e Riva Fiorita**; tale procedura si è attuata mediante l'esame preliminare dei progetti presentati dal Comune di Napoli che attualmente è ancora in corso; in ogni caso si è già attuato la liberazione dall'area demaniale di Riva Fiorita dei manufatti abusivi ivi posizionati nel corso degli anni e la rimozione delle unità da diporto e da pesca presenti sulla spiaggia della località Mare Chiaro del Comune di Napoli.

Nell'ambito della programmazione e riorganizzazione delle aree da destinare all'esplicazione delle **attività terminalistiche** del Porto di Napoli ed in relazione a quanto previsto dall'art. 18 della Legge 84/94 circa la concessione di aree e banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16, per l'espletamento delle operazioni portuali, l'Autorità Portuale, a seguito di apposita istruttoria ed idonea pubblicizzazione delle istanze dei richiedenti, previa acquisizione del parere favorevole della Commissione consultiva locale e del Comitato Portuale, mediante le delibere nn.27-28-29 del 27/07/05, ha deliberato il rilascio degli atti formali di concessione pluriennale (di durata trentennale) a favore dei terminalisti **Conateco, Terminal Traghetti Napoli e Terminal Flavio Gioia** per la gestione dei rispettivi terminals.

Richiamando quanto indicato nella Relazione dell'anno 2004 circa la restituzione delle somme depositate a seguito della **gara pubblica per aggiudicazione di un pontile bilaterale in località Borgo Marinari** ed, in forza di conferma della legittimità dei provvedimenti emessi in sede di impugnativa giurisdizionale dinnanzi al TAR Napoli, in data 17 maggio 2005 è stato rilasciato l'atto concessorio con validità quadriennale a favore del Centro Nautico Santa Lucia.

Di particolare rilievo è l'attività svolta nella zona di **Bagnoli - Coroglio** per la attuazione delle concessioni rilasciate a favore delle imprese/società facenti parte del **Consorzio CO.MA.BA** e finalizzate alla gestione di strutture destinate a stabilimenti balneari e alla gestione di aree demaniali ad accesso libero e servizio facoltativi a pagamento (c.d. regolazione delle c.d. spiagge libera attrezzate) sul litorale di Bagnoli; tale attività ha comportato l'avvio delle procedure di bonifica dell'intero litorale di Coroglio/Bagnoli con l'intervento, tra l'altro, del Commissario Straordinario per gli interventi di Bonifica, del Comune di Napoli, della Regione Campania e delle Autorità Sanitarie; si prevede che nel corso dell'anno 2006 saranno portati a termine i relativi interventi che all'attualità hanno riguardato solo alcuni tratti di arenile demaniale.

2.5 Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri e previsioni di sviluppo per il futuro

Traffico Container

Il **traffico container** del porto di Napoli per l'anno 2005, rispetto al 2004, ha fatto registrare un + 7,5% sul traffico totale, attestandosi sui 373.706 teu's, rispetto ai 347.537 dell'anno precedente.

Tale aumento di traffico compensa in parte la perdita registrata nell'anno 2004 (- 19,8 %).

Il calo di traffico del 2004, infatti, era stato causato da fattori legati alla complessa vicenda dei rapporti commerciali Italia - Cina con effetti che avevano portato alla perdita di competitività del sistema - porto di Napoli rispetto ad altri scali italiani ed europei.

Nell'anno 2005, pur mantenendosi invariato l'attenzione ai controlli doganali (una media del 30% di container controllati in import sul totale, a fronte di una media europea dell'8%), si evidenzia un efficientamento delle procedure di controllo attuato attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie e di aree dedicate ed attrezzate dall'Autorità Portuale per le verifiche, il che ha consentito un rapido recupero della competitività dello scalo partenopeo.

Per l'anno 2006 si prevede un ulteriore aumento del traffico container, (circa il 20%).

Anche il **tonnellaggio totale di merci** transitate per il porto di Napoli questo anno fa registrare un aumento: nel 2005 infatti sono state movimentate tonn. 21.009.231 rispetto alle 19.667.400 dell'anno precedente, per un aumento del 6,8% %.

Tale aumento è effetto combinato dell'incremento del traffico ro-ro (+ 10,7%), del traffico container (+ 9,7%) e delle rinfuse solide (+ 9,4%), accompagnati da un lievissimo calo delle rinfuse liquide (- 1%).

Per quanto riguarda i **flussi di traffico** container, il porto di Napoli si conferma come crocevia essenziale dei rapporti commerciali all'interno del mar Mediterraneo, a conferma, altresì, della vitalità delle imprese campane e del Mezzogiorno, in quanto la maggior parte delle merci in uscita è di produzione del territorio di riferimento.

Il porto di Napoli è, altresì, collegato direttamente con il medio e l'estremo Oriente, il centro e nord America, l'Africa, e, via trasbordo, con tutto il mondo.

In generale, il flusso prevalente prevede l'import dall'Oriente (circa il 70% della quota import totale), di ogni tipologia di merce (parti elettriche, prodotti finiti elettronici, giocattoli, ceramiche, corsetteria, prodotti semilavorati, abbigliamento, e quanto altro si produce in Oriente), con sbarco nel porto di Napoli e di qui rimbarco di prodotti dell'area di riferimento (pasta e prodotti alimentari per il 65%, nonchè arredamento e prodotti finiti in genere) soprattutto per il Centro e Nord America (circa il 65% della quota export totale), passando attraverso vari porti di trasbordo, anche del Sud America e dell'Africa, mercato, quest'ultimo in forte espansione.

Per l'anno 2006 si prevede un ulteriore rafforzamento del ruolo mondiale del porto di Napoli nel settore container, in quanto alcune compagnie internazionali hanno manifestato il loro interesse per lo scalo partenopeo quale crocevia di collegamento per le rotte del Mediterraneo occidentale, nonché verso la Grecia e il Mar Nero, l'Africa settentrionale e l'America settentrionale.

Ancora in aumento il traffico ro-ro, la cui crescita è dovuta essenzialmente al successo delle linee per la Sicilia, consolidando il trend di crescita fatto registrare nel 2004.

Il tonnellaggio totale di questo traffico nel 2005 ammonta a 8.172.429 tonnellate e, pertanto, rispetto alle 7.380.355 tonnellate dell'anno precedente fa segnare un aumento del 10,7 %.

Per quanto riguarda gli altri traffici non containerizzati si riafferma il traffico di cellulosa, concentrato in misura maggiore dal Canada, ed il business plan della principale società di stoccaggio di prodotti forestali del porto di Napoli, che ha fatto registrare performances tali da far incrementare del 9,4% il traffico delle rinfuse solide (da 3.616.567 tonn. del 2004 a 3.955.179 del 2005) è tale da prefigurare un trend di crescita anche per il 2006.

Traffico Crocieristico

Nel 2005 si riafferma il trend di crescita del settore crocieristico: i croceristi, infatti, sono stati 830.158.

580 sono stati gli approdi delle navi da crociera, per un incremento del 7,4% rispetto al 2004.

I dati confermano l'attestarsi del Porto di Napoli quale porto di riferimento per i *cruise operators* internazionali.

La citata crescita esponenziale è attribuibile non solo alla posizione geografica della città di Napoli e quindi del suo porto, che inevitabilmente attira i clienti residenti nelle aree centro-meridionali del Paese, ma anche all'impegno dell'Autorità Portuale teso a potenziare e migliorare i servizi ai passeggeri e, in generale, l'intera offerta rivolta ai *cruise operators*.

A tal riguardo, molto importante è risultata la già avviata gestione innovativa del terminal crocieristico, che ha visto l'ingresso nella compagine azionaria di compagnie crocieristiche di primaria importanza mondiale: Costa Crociere, *Royal Caribbean* ed Msc Crociere, ognuna presente al 20%.

I considerevoli risultati ottenuti dal Porto di Napoli nell'arco dell'ultimo quinquennio lo hanno posto all'attenzione internazionale al punto tale da essere scelto come *location* per una delle più prestigiose manifestazioni dello shipping internazionale, il **Seatrade Mediterranean Cruise & Ferry Convention**, che si svolgerà alla Stazione Marittima di Napoli dal 18 al 20 ottobre 2006.

In chiave previsionale, si deve segnalare che il traffico crocieristico anche nel 2006 dovrebbe subire un ulteriore incremento (circa il 15%), in quanto gli approdi già confermati si attestano intorno ai 600.

Da questo dato si può facilmente ipotizzare che i croceristi sfioreranno il milione di presenze, il che porterebbe alla definitiva affermazione del porto di Napoli ai vertici dei porti d'Italia e diretto concorrente, in Europa, del porto di Barcellona.

Traffico del golfo

Oltre all'evidente crescita del traffico relativo al mercato crocieristico, anche il traffico dei passeggeri diretti alle isole del golfo ha raggiunto nel 2005 valori importanti: 7.500.000 sono i passeggeri che hanno transitato per il Molo Beverello, diretti alle località turistiche circostanti.

Altre Destinazioni

Il porto di Napoli è stabilmente collegato anche ad altre destinazioni rispetto a quelle considerate, quali la Sardegna, le isole Pontine, le isole Eolie, la Corsica e Tunisi.

“Autostrade del mare”

Il peso commerciale del settore, come detto sopra, è aumentato di circa il 10%, mentre il peso come trasporto passeggeri è rimasto stabile, in quanto il pur notevole numero di passeggeri trasportati (circa 900.000) è rimasto invariato, confermando quanto questa tipologia di trasporto si stia specializzando nel trasporto di mezzi pesanti, confermandosi come canale sempre più alternativo al trasporto stradale.

Progetti Europei

L'Autorità Portuale di Napoli, nel corso del 2005, ha continuato a svolgere il duplice ruolo di partner principale e di ente collaboratore delle istituzioni locali riguardo i diversi progetti europei a cui ha aderito. L'obiettivo principale perseguito dai suddetti progetti è quello di far risaltare il ruolo della portualità e delle tematiche ad essa afferenti in ambito nazionale ed internazionali.

L'A.P. aderisce ai seguenti progetti:

- Progetto **ArcheoMed**: il Mediterraneo un mare di Archeologia. ArcheoMed rientra nell'iniziativa comunitaria Interreg III B Archimed, Asse 3 “Gestione integrata e durevole delle risorse culturali e naturali e dei paesaggi, e gestione dei rischi”, misura 3.4 “Sviluppo del turismo sostenibile”. Il progetto intende costruire un partenariato transnazionale tra Pubbliche Amministrazioni, Agenzie di Sviluppo Regionale, più altri Enti e soggetti (Autorità Portuali, Associazioni di categoria per servizi al turismo, Compagnie di Navigazione), al fine di valorizzare e promuovere un'offerta turistica di

eccellenza, unica per specificità di prodotti congiuntamente proposti: mare ed archeologia, in una logica di sistema a rete. La rete costituita avrà il compito di definire ed attuare una politica di turismo sostenibile che sappia, nel pieno rispetto delle diversità e peculiarità caratterizzanti ciascun territorio, indicare, dopo un'attenta analisi della domanda e dell'offerta turistica, un modello/prodotto alternativo di turismo sostenibile e la creazione di un circuito funzionale al sistema crocieristico.

Il territorio di riferimento è quello che si estende lungo la costa a sud della città di Napoli. Si tratta di una fascia costiera compresa tra il vulcano Vesuvio ed il mare, Pompei, Ercolano, Oplonti nonché una serie di siti minori quali gli scavi di Stabia e Boscoreale. La Provincia di Napoli è l'ente capofila del progetto e Tess Costa del Vesuvio, in qualità di agenzia locale di sviluppo, il soggetto attuatore (Data di inizio: giugno 2005);

- Progetto Pilota **P.P.T.I.E** Regione Campania – “Progetto di partenariato per la cooperazione integrata tra i porti di Miami e Napoli e le rispettive aree geografiche”. L'ente proponente è la Regione Campania, il Paese estero gli Stati Uniti, la rete partenariale regionale è costituita dalla regione Campania, L'Autorità Portuale di Napoli ed attori socio-economici campani, la rete partenariale estera è composta dalla Contea di Miami, l'Autorità Portuale di Miami, la Camera di Commercio Italiana di Miami, il Consolato italiano a Miami. L'Ente attuatore è il Centro Internazionale di Formazione dell'O.I.L. Obiettivo del progetto è quello di rafforzare la collaborazione internazionale tra i porti di Miami e Napoli in materia di sicurezza, di gestione del traffico crocieristico, altresì, di valorizzare il patrimonio culturale ed economico del territorio campano presso l'area di Miami per consentire ai due porti di valutare la possibilità di istituire nuove linee di trasporto tra i due scali (Data di inizio: giugno 2005).

3. ATTIVITA' PROMOZIONALE

3.1 Notizie di carattere generale

L'attività promozionale del settore commerciale dell'Autorità Portuale di Napoli per l'anno 2005 si è concentrata soprattutto sulla partecipazione a manifestazioni fieristiche, sulla stipula di accordi bilaterali, su missioni all'estero nonché sull'accoglienza di delegazioni straniere ed italiane.

Parallelamente, per l'attività promozionale del comparto turistico – crocieristico, l'anno 2005 ha rappresentato un anno denso di appuntamenti fieristici, manifestazioni inaugurali e convegnistiche, partecipazioni ad eventi nazionali ed internazionali che hanno permesso all'Autorità Portuale di essere sempre più presente nella filiera economica di settore.

3.2 Partecipazioni a eventi espositivi e promozionali

Per il **settore commerciale**, l'Autorità Portuale di Napoli ha partecipato alle seguenti fiere commerciali:

Nauticsud (Napoli 11 – 19 marzo 2005)

Tale manifestazione è la più importante del Sud Italia per il settore della nautica da diporto.

L'Autorità Portuale di Napoli è stata presente per due ragioni fondamentali: promuovere i porti turistici presenti nella propria circoscrizione di competenza e rappresentare i progetti di costruzione di nuovi approdi turistici.

La manifestazione ha avuto grande successo, considerando che si tratta della più importante del settore in Italia seconda solo al Salone Nautico di Genova.

SIL (Barcellona, 17 – 20 maggio 2005)

La fiera SIL di Barcellona rappresenta il più importante appuntamento della logistica spagnola, ed uno dei più importanti (se non il più importante) di tutto il Mediterraneo. La presenza di tutti i porti Italiani (Napoli, Civitavecchia, Livorno, Piombino, La Spezia, Genova, Savona, Palermo, Augusta, Catania, Messina, Trapani, Bari, Taranto, Brindisi, Cagliari) denota l'importanza dell'evento.

Per questa edizione, lo stand dell'Autorità Portuale di Napoli era inserito in una collettiva campana insieme a Logica, Autorità Portuale di Salerno, Interporto di Marcianise e Sticcosped.

La presenza alla collettiva si è estrinsecata in una presentazione presso la stampa spagnola e agli operatori spagnoli dei servizi logistici offerti dall'Autorità Portuale di Napoli e da tutti gli altri operatori della collettiva campana, accompagnata dall'offerta di prodotti tipici della Regione Campania.

La presentazione ha avuto molto successo e l'eco riportata sulla stampa nei giorni successivi ha confermato questa impressione.

La partecipazione alla fiera è stata importante per due motivi fondamentali: ha consentito di intensificare i contatti con gli operatori logistici locali (autotrasportatori e spedizionieri) nonché di valutare la domanda per un'eventuale linea marittima di cabotaggio misto passeggeri-merci con la Spagna.

In contemporanea è importante notare che Logica ha presentato uno studio di linea marittima Napoli – Barcellona, conseguenza degli input ricevuti negli anni passati presso la stessa fiera.

Intermodal Sud America (San Paolo del Brasile, 01 – 03 giugno 2005)

L'Autorità Portuale di Napoli è stata presente, per la seconda volta, all'Intermodal Sud America, appuntamento principe per la logistica dell'America latina. Fine della presenza alla manifestazione era sondare l'interesse verso il porto di Napoli presso il mercato sudamericano, considerando le scarse relazioni di traffico tra il porto di Napoli e tutto il continente sudamericano.

La presenza si è dimostrata sicuramente proficua. Diversi operatori logistici (soprattutto spedizionieri locali, ma anche di tutto i paesi dell'America del sud, quali Cile, Argentina, Perù, ecc.) hanno, infatti,

mostrato interesse per il porto di Napoli, in quanto, per certi tipi di spedizioni, ancora non esiste un canale preferenziale ed abituale con gli operatori locali.

Infatti, tale interesse si è concretizzato nel corso dell'anno con la venuta a Napoli di un operatore del settore forestale incontrato alla fiera, ed il cui interesse ad un traffico con il porto di Napoli prosegue tuttora.

Echoitalia (Montreal, giugno 2005)

L'Autorità Portuale di Napoli è stata presente alla suddetta manifestazione, organizzata dalla Camera di Commercio italiana in Canada, con una mostra fotografica sull'emigrazione da Napoli al Canada nel corso del secolo scorso.

La mostra ha avuto grandissimo successo presso la comunità italiana a Montreal, per i legami affettivi e storici che gli italiani all'estero hanno con l'Italia.

Durante la manifestazione una serie di eventi promozionali è stata organizzata insieme alla Regione Campania, rappresentata dal Presidente della Giunta Regionale, a conferma anche del rapporto creato con l'Autorità Portuale di Montreal grazie al gemellaggio firmato nell'anno 2004.

Italexpolibia (Tripoli, 19 – 23 settembre 2005)

L'Autorità Portuale di Napoli è stata presente come espositore alla manifestazione Italexpolibia, la fiera più importante per lo stato africano.

Obiettivo della fiera era di promuovere le attività del porto di Napoli in Libia, paese in grande crescita nei rapporti internazionali.

La presenza in Libia è stata finalizzata anche a fornire apporto alle compagnie amatoriali campane presenti a Tripoli per studiare la fattibilità di una linea marittima Napoli – Tripoli.

Meditertrans (Napoli, 23 – 25 settembre 2005)

La fiera Meditertrans, tradizionalmente legata al mondo dell'autotrasporto, da quest'edizione si è dedicata anche alla logistica. Per tale motivo l'Autorità Portuale di Napoli ha deciso di parteciparvi con un proprio stand, considerando anche il fatto che si è tenuta a Napoli.

I risultati sono stati interessanti, in quanto c'è stata la possibilità, per la prima volta, di promuovere il porto di Napoli in una manifestazione nella propria città, con conseguente rafforzamento dell'immagine del porto nei confronti della comunità locale.

Intermodal (Bilbao, 08 – 10 novembre 2005)

La fiera, la più importante del settore europeo per la logistica, conferma una sua caratteristica particolare e cioè la presenza di un numero di rappresentanti qualificati di tutte le società di logistica ed

enti istituzionali di maggior spicco a livello Europeo. Proprio a questa fiera sono stati attivati i contatti con il porto di Rotterdam, i cui rapporti si concretizzeranno nel 2006 in uno scambio di visite e di workshop.

Anche quest'anno la presenza dell'Autorità Portuale è servita a confermare e supportare la positiva tendenza di crescita del porto di Napoli anche nel settore delle merci qualificandosi sempre di più come piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo.

Per quanto riguarda il **settore crocieristico** l'Autorità Portuale è stata presente ai seguenti appuntamenti:

BIT (Milano, 12 - 15 febbraio)

Per il quarto anno di seguito, l'Autorità Portuale ha partecipato alla principale fiera turistica internazionale con uno stand di 24 mq allestito nel Padiglione interamente dedicato alla Regione Campania. L'ubicazione non è stata casuale: essa, infatti, ha consentito a tutti i visitatori ed operatori di settore di avere una chiara percezione dell'attività istituzionale - promozionale che l'Autorità Portuale continua a portare avanti, costituendo un prezioso supporto a tutto il processo di valorizzazione turistico-regionale e comunale.

L'obiettivo è quello, appunto, di realizzare quelle sinergie necessarie affinché il Porto sia considerato parte integrante della filiera istituzionale turistico locale, sviluppando i processi di marketing territoriale.

Seatrade (Miami, 14 - 17 marzo)

Il Seatrade di Miami, rappresenta ormai un appuntamento consolidato per l'A.P. di Napoli.

Il Seatrade, infatti, è considerato da sempre il principale evento fieristico di settore, dove sono presenti non solo i più importanti porti del mondo, ma anche i maggiori armatori e rappresentanti dei *tour operators*, impegnati nella definizione degli itinerari, nonché tutti coloro che si occupano del sistema navale in genere.

L'A.P. anche quest'anno ha partecipato all'evento con uno proprio stand all'interno del padiglione ICE, presenza che ha dato l'opportunità anche ai numerosi operatori campani, agli agenti marittimi, ai *cruise operators*, di avviare ulteriori relazioni necessarie non solo ad incrementare i traffici, ma anche per potenziare e migliorare tutti i servizi offerti ai consumatori finali, cioè ai passeggeri che transitano per il nostro scalo.

La novità dell'edizione 2005 è stata la partecipazione alla manifestazione insieme alla Terminal Napoli s.p.a., la società recentemente costituita per la gestione della Stazione Marittima. Lo stand è stato per questo caratterizzato dalla descrizione su pannelli, display e immagini dei programmi messi in campo dall'Autorità e dalla Terminal Napoli.

Nel corso della manifestazione si sono succeduti numerosi incontri e riunioni con i vertici delle più importanti compagnie crocieristiche mondiali nonché con i rappresentanti della *Port Authority* di Miami per mettere a punto una serie di iniziative legate al gemellaggio tra i due scali avviato nel corso del 2004.

BMT (Napoli, 8 - 10 aprile)

Anche la Borsa Mediterranea del turismo, alla sua quinta edizione, rappresenta per l'Autorità Portuale una consuetudine. Dopo la Bit ed insieme al TTG di Rimini, essa è, infatti, la manifestazione più significativa per tutti gli operatori turistici.

La presenza dell'Autorità Portuale, così come per la Bit di Milano, è stata prevalentemente di carattere istituzionale. Ubicati nel Padiglione dove erano presenti la Regione Campania, il Comune di Napoli, La Camera di Commercio e tutte le altre Associazioni turistiche locali, abbiamo, attraverso anche il materiale promozionale prodotto, illustrato i progetti generali e soprattutto quelli relativi alla trasformazione di tutto il *waterfront* portuale con la costituzione della Nausicaa s.p.a.

Seatrade Europe (Amburgo, 1 - 2 novembre)

Il Seatrade di Amburgo è sempre un evento della filiera delle manifestazioni crocieristiche ma, a differenza del Seatrade di Miami, è un appuntamento biennale dove vengono coinvolti gli operatori impegnati prevalentemente nel mercato europeo. Il 2005 ha visto per la prima volta la presenza di una delegazione dell'AP con lo scopo di consolidare le relazioni con i principali operatori del settore e aumentare la visibilità internazionale del Porto di Napoli anche in vista del Seatrade Med del 2006.

Assemblea Generale MedCruise (Cipro, 20 - 21 ottobre)

Il 2005 ha visto la presenza dell'A.P. alla ventisettesima Assemblea Generale di MedCruise (Associazione dei porti del Mediterraneo, di cui questa Autorità è membro dal 1998, che si propone di promuovere, sviluppare ed incentivare le relazioni tra i vari armatori ed i porti turistici e crocieristici, occupandosi inoltre di produrre analisi dei mercati di riferimento) per partecipare all'elezione del nuovo Consiglio di Amministrazione e del Presidente dell'Associazione per i prossimi tre anni.

Galassia Gutenberg (Napoli, 25 - 28 febbraio)

L'Autorità Portuale di Napoli ha partecipato alla manifestazione Galassia Gutenberg tenutasi a Napoli presso il quartiere fieristico della Mostra d'Oltremare. Il tema prescelto di questa edizione è stato "Il Mediterraneo e le sue culture". La fiera ha proposto una vetrina internazionale della letteratura, della poesia, dell'informazione, della

musica e della cultura alimentare dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, luogo di incontro, confronto e contaminazione di diverse culture e tradizioni.

Beijing International Tourism Expo (Pechino, 22 - 24 giugno)

L'Autorità Portuale di Napoli ha partecipato alla manifestazione all'interno dello stand di 90 mq della Regione Campania, unica regione italiana ad essere presente, per svolgere una forte azione di marketing territoriale e di promozione del sistema turistico campano e per consolidare i rapporti commerciali e turistici tra lo scalo partenopeo e i porti cinesi.

Altre iniziative

Sempre nell'ambito degli eventi organizzati nel 2005, il 2 marzo si è tenuta la cerimonia di **inaugurazione della nuova banchina Flavio Gioia**, che dopo il prolungamento del Molo Bausan, in concessione al Terminal Conateco ed il prolungamento del Molo dell'Immacolatella, costituisce un'altra importante opera infrastrutturale che permetterà di migliorare ed incrementare il traffico commerciale. All'inaugurazione hanno presenziato i vertici del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che hanno manifestato soddisfazione per l'attività svolta e la capacità di spesa dimostrata in questi anni dall'Autorità Portuale di Napoli che, con l'avvio e la realizzazione di importanti opere infrastrutturali, ha consentito un miglioramento dell'efficienza ed un incremento della competitività dello scalo partenopeo.

Il 18 ottobre scorso si è inoltre avuta l'inaugurazione della mostra multimediale **“Per Napoli...Noi Lavoriamo In Comune...”**, progetto presentato già a Roma al Forum della Pubblica Amministrazione del 9 - 13 giugno, che ha visto la partecipazione dell'Autorità Portuale per sottolineare come il grande sviluppo avuto in questi anni dallo scalo partenopeo sia anche il frutto delle sinergie programmatiche e operative determinatesi con le Istituzioni locali, e con il Comune in primo luogo.

3.3 Pubblicazioni e inserzioni su organi di stampa

Per quanto riguarda l'*house organ* dell'Autorità Portuale di Napoli “Porto di Napoli” si è proseguito nel compito di veicolare attraverso il giornale dell'Autorità Portuale di Napoli l'attività di programmazione, indirizzo, controllo e promozione dell'Ente. Anche per il 2005 il giornale è stato stampato in 2000 copie distribuite in massima parte via posta ad una mailing list ragionata di 1.600 destinatari.

L'Autorità Portuale ha realizzato nel 2005 una campagna pubblicitaria ampia che ha diffuso l'immagine dell'Ente sulle testate locali, nazionali e internazionali.

Numerosi, inoltre, sono stati i comunicati stampa, le interviste, gli interventi del Presidente e del Segretario Generale dell'A.P. che hanno trovato spazio sulle principali testate giornalistiche di settore, locali e nazionali. Per i maggiori eventi sono state organizzate apposite conferenze stampa.

3.4 Uso delle moderne tecnologie con particolare riferimento alla ampiezza e tempi di aggiornamento dei siti Internet

Il sito Internet dell'Autorità Portuale, il cui indirizzo è www.porto.napoli.it, ha registrato nel 2005 45mila nuovi visitatori. Ad un anno dalla sua apertura, dunque, il sito ha funzionato appieno come strumento di comunicazione primario per l'Autorità Portuale. Da settembre 2005 il sito è visitabile anche nella versione in lingua inglese.

Nell'anno 2005 il sito si è arricchito di nuove pagine: la pagina dei bacini e la pagina degli accosti. Da quest'ultima si può accedere, ogni giorno, ad una tabella con l'elenco delle navi presenti nel porto di Napoli con i relativi punti di attracco. Il sito, inoltre, è costantemente aggiornato sul piano delle iniziative, delle opere completate, delle news ecc.

Il sito risponde ad una logica duplice: essere un sito di servizio e di informazione. E' un sito pensato in maniera articolata e complessa e che per questo si sviluppa in circa 150 pagine. *Sull'home page* si trovano due livelli di "bottoni". Un primo livello che comprende le principali voci di competenza e di attività dell'Autorità Portuale e un secondo livello, a piè di pagina, che richiama l'attenzione su alcune voci importanti per un sito di informazione e "istituzionale" al contempo, come il *collegamento al tabellone del Beverello* con gli orari di arrivo e partenza di aliscafi e traghetti, *la mappa interattiva*, *i contatti*, *i link ad altre Istituzioni*. In apertura di pagina, su ogni pagina, scorre un *banner* con le ultime notizie e questo per sottolineare la funzione informativa e di comunicazione propria del sito.

Dal sito dell'Autorità Portuale è possibile collegarsi ai siti delle principali compagnie da crociere che scalano il porto di Napoli, agli armatori del settore commerciale che attraccano ai terminal container e merci del porto, alle società di logistica, agli interporti, nonché alle società che operano nel porto di Napoli. Ma non solo. Una particolare attenzione è riservata all'utente comune, che capita sul sito. Per questo si trovano notizie sulle condizioni meteo, sugli orari di arrivo e partenza del Beverello, sulla posizione del porto rispetto alla città e alle principali mete turistiche, sui collegamenti cittadini (tram, bus, taxi), e inoltre sono previsti *links* a Trenitalia s.p.a. ed all'aeroporto internazionale di Capodichino.

4. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

4.1 Notizie di carattere generale

L'Autorità Portuale ha ultimato la dismissione della gestione diretta dei servizi di carattere generale, affidando alla società IDRA PORTO s.r.l. il servizio di fornitura idrica portuale: in data 22.03.2005 si è, infatti, conclusa la procedura di affidamento con il rilascio del titolo concessorio avente validità decennale a far data dal 1.01.2004.

L'A.P. ha tuttavia conservato, in maniera diversa, quote societarie nelle diverse società affidatarie dei servizi al fine di esercitare il necessario ed opportuno controllo sull'efficienza del servizio stesso. Per la citata Idra Porto, infatti, l'A.P. detiene una quota societaria pari al 20%.

4.2 Elenco dei servizi affidati; soggetti affidatari; decorrenza e termine dell'affidamento

Servizi di interesse generale distinti per soggetti affidatari:

SERVIZIO DI ILLUMINAZIONE

Le attività di verifica e controllo dell'impianto di illuminazione allo scopo della tenuta in servizio e per rilevare eventuali anomalie vengono attuate nell'ambito dei lavori appaltati di manutenzione straordinaria.

SERVIZIO IDRICO

Come già detto, a far data dal 1° gennaio 2004 la gestione del servizio idrico è completamente affidata alla società IDRA PORTO.

L'attività è finalizzata alla gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni, per la fornitura idrica alle navi in porto ed in rada, ai concessionari e agli utenti in genere mediante utilizzo delle rete idrica portuale. Per l'espletamento del suddetto servizio sono stati concessi alla Srl sopracitata alcuni locali demaniali, ubicati al piano terra ed al primo piano della palazzina sita sul Molo Pisacane da destinare a spogliatoi del personale, officina, deposito, ricovero automezzi ed uffici. Alla concessionaria sono state, altresì, consegnate le attrezzature e gli autoveicoli necessari per l'espletamento del servizio.

Nonostante si sia costituita la suddetta società per la gestione dell'acquedotto portuale, è stato comunque necessario effettuare alcuni interventi di manutenzione che hanno interessato la pavimentazione ed i cunicoli della rete idrica a causa di alcuni cedimenti verificatisi. Nell'ambito di tali interventi comunque la

società IDRA PORTO è intervenuta sul ripristino delle tubazioni, nei casi ove si è verificata la necessità.

SERVIZI ECOLOGICI

Per quanto riguarda il servizio di pulizia degli specchi acquei portuali, degli arenili, delle scogliere e della pulizia delle aree portuali mediante raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti solidi urbani nulla è cambiato rispetto allo scorso anno: questo servizio è sempre gestito dalla Società SEPN, in cui l'Autorità Portuale partecipa con una quota del 25%.

La SEPN si occupa anche di provvedere al servizio di pulizia delle scogliere cittadine, sia quelle raggiungibili da terra che quelle raggiungibili da mare.

Con apposita convenzione stipulata tra l'Autorità Portuale di Napoli e la S.E.P.N. sono state individuate le zone demaniali marittime su cui la Società affidataria può esercitare la gestione dei rifiuti intesa come complessiva attività di spazzamento, conferimento, raccolta, trasporto, trattamento, smaltimento, recupero e riciclaggio, a cadenza giornaliera nell'intero arco solare, condizioni meteo-marine permettendo, e previa acquisizione delle necessarie autorizzazioni previste dalla legge, con particolare riguardo alla normativa in materia di sicurezza ed antinfortunistica.

Detto atto regolamentare ha validità quadriennale, tacitamente rinnovabile se non disdetto formalmente da una delle parti.

La vigente Convenzione, rinnovata in data 3.11.2004, ha decorrenza dal 2.1.2005 all'1.1.2008.

Nel 2004 è stato, inoltre, affidato alla SEPN anche il servizio di rimozione dei rifiuti ingombranti, speciali e pericolosi esistenti nell'ambito del Porto di Napoli.

STAZIONI MARITTIME

L'apertura del porto alla città attuata negli scorsi anni ha fatto registrare, anche per quest'anno, un *trend* positivo per l'attività congressuale alla Stazione Marittima che, per la sua ubicazione e la sua bellezza, viene scelta non solo da società campane ma anche da operatori nazionali come "*location*" ideale per eventi di particolare rilievo.

La gestione dell'intera Stazione Marittima è passata alla Terminal Napoli s.p.a. Il progetto della Terminal Napoli relativo alla ristrutturazione della Stazione Marittima, oltre al miglioramento dei servizi da offrire ai croceristi prevede, altresì, lo sviluppo della attività congressuali e commerciali.

Per il polo Congressuale l'obiettivo del progetto è la ristrutturazione e l'adeguamento tecnologico delle tre sale esistenti e la costituzione di due nuove sale laterali, ricavate con interventi di demolizione di alcuni ambienti laterali non utilizzati. Dette sale saranno dotate di

sale regia – proiezioni – traduzioni simultanee oltre, ovviamente, da modernissime apparecchiature elettroniche di audio e video.

Le cinque sale congressuali saranno servite da un'ampia galleria laterale e potranno essere in totale ospitati oltre 1000 congressisti. La data presumibile per l'inaugurazione del Centro Congressi è prevista per maggio 2006.

L'attività congressuale, attraverso un accordo datato 20.04.2005, sarà gestita congiuntamente dall'Autorità Portuale e dalla Terminal Napoli attraverso un "Comitato di gestione" che ha il compito di dare esecuzione a tutti gli atti connessi alla programmazione, organizzazione e utilizzazione dell'area congressuale.

Il progetto prevede, tra le altre cose, l'utilizzo della nuova hall come area expo e per numerose attività commerciali (negozi, punti informazione etc.)

SERVIZIO DI MANOVRA CARRI FERROVIARI – FERPORT s.p.a

La società di movimentazione ferroviaria portuale, la FERPORT, la cui composizione societaria è data per il 60% dalla partecipazione Serfer (Trenitalia s.p.a) e per il 40% dall'Autorità Portuale di Napoli, ha visto l'attivazione del contratto stipulato con Trenitalia nello scorso anno. Ciò ha comportato un miglioramento sia delle proprie statistiche che del bilancio.

Durante l'anno sono proseguite le trattative tra i due soci per una trasformazione dell'oggetto sociale ed una modifica della componente azionaria, al fine di trasformare la società in una vera e propria impresa ferroviaria e permetterne l'ingresso di nuovi soci e farne sempre più un protagonista del trasporto intermodale nel mercato della logistica integrata. Per l'anno 2005 i carri ferroviari movimentati si attestano intorno ai 13.300.

4.3 Eventuali problematiche insorte in fase di gara per l'affidamento dei servizi

Non sono insorti ostacoli procedurali e/o amministrativi per l'affidamento dei servizi di interesse generale affidati alle suddette società partecipate.

4.4 Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza

La **SEPN** ha comunicato per l'anno 2005 le tabelle relative alle tariffe applicate all'utenza per l'espletamento del proprio servizio, che l'Autorità Portuale ha provveduto a pubblicizzare nei modi di legge mediante affissione delle stesse al proprio Albo.

Si elencano di seguito le tariffe RSU relative all'anno 2005

CAT.	Tipologia concessione	Euro x mq.	Minimo fisso
A	Uffici privati	4,99	249,50
A1	Negozi	4,99	249,50
B	Alloggi	1,30	65,00
C	Uffici pubblici	Vedi tabella 1/C	
D	Depositi e provveditorie	2,90	141,11 (tab. 4/D)
E	Esercizi pubblici (bar/ristorante)	9,67	483,50
F	Officine Meccaniche Navali	1,30	65,00
G	Biglietterie	4,52	226,00
H	Pontili/aree scoperte/parcheggi	2,90	145,00 (tab. 2/H)
I	Aree scoperte (terminal)	0,30	Tabella 3/L
L	Cantieri navali	0,21	

TABELLA 1/C - UFFICI PUBBLICI

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	0,64
Da mq. 510 a mq. 1000	0,54
Da mq. 1001 a mq. 2000	0,36
Da mq. 2001 a mq. 3000	0,23
Da mq. 3001 a mq. 5000	0,16
Oltre mq. 5000	0,09

TABELLA 2/H Pontili/aree scoperte/parcheggi

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	2,90
Da mq. 501 a mq. 2000	2,82
Da mq. 2001 a mq. 5000	2,74
Da mq. 5001 a mq. 10.000	2,70
Oltre mq. 10.000	2,59

TABELLA 4/D Depositi e Provveditorie

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	2,90
Da mq. 501 a mq. 2000	2,82
Da mq. 2001 a mq. 5000	2,74
Da mq. 5001 a mq. 10.000	2,70
Oltre mq. 10.000	2,59

TABELLA 3/L Aree scoperte terminal

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 5000	0,30
Da mq. 5001 a mq. 10.000	0,26
Oltre mq. 10.000	0,23

La società **FERPORT**, nell'anno 2005, ha applicato una tariffa unica di € 5,16 per carro.

In osservanza all'art. 11 dell'atto di concessione n. 126/2005, la **S.r.l. IDRA PORTO** ha comunicato le tariffe per il servizio idrico, le quali, debitamente pubblicate da questa Autorità Portuale, sono di seguito riportate:

TABELLA TARIFFARIA DEL SERVIZIO IDRICO NEL PORTO DI NAPOLI

TABELLA A TABELLA PER LA FORNITURA DI ACQUA ALLE NAVI

A1) Navi e galleggianti mercantili:

Tariffa Ordinaria.

fino a 20 mc	€ 35,78 diritto fisso
per ogni mc. oltre i 20 e fino a 50 mc.....	€ 1,89 al mc.
per ogni mc. oltre i 50 e fino a 150 mc.....	€ 1,79 al mc.
per ogni mc. oltre 150 e fino a 300 mc	€ 1,76 al mc.
per ogni mc. oltre i300 e fino a 500 mc	€ 1,72 al mc.
per ogni mc. oltre i 500.....	€ 1,66 al mc.

A2) Navi e galleggianti mercantili:

Tariffa ordinaria e festiva:

fino a 20 mc	€ 42,33 diritto fisso
per ogni mc. oltre i 20 e fino a 50 mc.....	€ 2,31 al mc.
per ogni mc. oltre i 50 e fino a 150mc.....	€ 2,15 al mc.
per ogni mc. oltre 150 e fino a 300 mc	€ 2,09 al mc.
per ogni mc. oltre i300 e fino a 500 mc.....	€ 2,02 al mc.
per ogni mc. oltre i 500.....	€ 1,93 al mc.

A3) Navi Militari Nazionali ed Estere

Tariffa forfettizzata € 2,16 al mc.

A4) Navi Cisterna che effettuano il trasporto di acqua:

€. 1,50/mc.-----per rifornimenti a navi cisterna che effettuano il trasporto oltre le 100 miglia;

€. 1,76/mc.-----per rifornimento a navi cisterna che effettuano il trasporto al di sotto delle 100 miglia;

A5) Impiego manichette:

Per ogni fornitura effettuata con l'impiego di manichette su banchine dotate di condotte regolarmente funzionanti, saranno corrisposti i seguenti diritti fissi:

a) per ogni attacco di manichetta di proprietà della nave o dell' IDRA PORTO € , 4,74;

b) in caso di impiego di manichette dell' IDRA PORTO al compenso per l'attacco va aggiunto un compenso fisso al mc. di acqua erogata pari ad € , 0,10;

c) nel caso di impiego, per ogni attacco, di due o più manichette di proprietà della IDRA PORTO sarà applicata una maggiorazione oraria (corrispondente al costo orario di un operaio spec.) € . 18,81;

TABELLA B

TARIFFA PER LA FORNITURA IDRICA ALLA UTENZA PORTUALE

B1) Utenti Fissi Privati:

La tariffa per la fornitura di acqua agli utenti fissi privati esistenti in porto, è stabilita come segue:

Canone..... € , 1,39 a mc;

Eccedenza.....€ . 1,56 al mc.

B2) Pubbliche Amministrazioni:

Canone..... € . 1,23 al mc;

Eccedenza..... € , 1,33 al mc.

B3) Utenti di alloggi demaniali:

La tariffa per la fornitura di acqua ai beneficiari (dipendenti A.P. e C.P.) di alloggi demaniali in porto è stabilita come segue:

Canone..... € . 0,90 al mc.

Eccedenza..... € . 1,33 al mc.

B4) Cantieri del Mediterraneo S.p.A.

Canone fino a 15.000 mc. tariffe di cui alla tab. B1..€ . 1,39 al mc.

Canone oltre i 15.000 mc.....€ . 1,09 al mc.

Eccedenza..... € . 1,19 al mc.

B5) Piccoli rifornimenti:

Per i piccoli rifornimenti di cui agli art. 7 e 17 del vigente Regolamento si applica il diritto fisso da 1 a 20 mc. della tabella A1) pari ad € 35,78.

TABELLA C
TARIFFA PER LAVORI IN CONTO UTENZA
DIRITTI FISSI

C1) Constatazione e preventivo per lavori di nuovi allacciamenti.....	€. 72,83
C2) Constatazione e/o preventivo per lavori di pronto intervento interruzione e ripristino fornitura per morosità, nonché per rescissione contratto	€. 47,34

Nota A: Il costo della manodopera per la fornitura e messa in opera del materiale necessario, sono determinati in proporzione alle unità lavorative ed ai materiali impiegati.

Nota B: l'importo globale della fattura per lavori in conto utenza è maggiorata del 20% a copertura delle spese generali e di amministrazione.

TERMINI DI PAGAMENTO:

Il pagamento delle fatture emesse per la fornitura idrica deve essere effettuato entro 30 giorni dalla data di emissione delle fatture stesse.
Il pagamento delle fatture emesse a carico di Pubbliche Amministrazioni inviate con Raccomandata R.R. deve essere effettuato entro 60 gg. dalla data di ricezione.
Decorso i termini sopraindicati dovrà essere corrisposta all'IDRA un'indennità di mora pari al 2% dell'importo dovuto oltre ad una penalità pari allo 0,30% per ogni 15 gg. o frazione di ritardo di pagamento.

4.5 Valutazioni sulla qualità ed efficienza dei servizi

A seguito della definizione della prima fase di attuazione, finalizzata alla riorganizzazione dei servizi in questione, si è potuto constatare l'effettiva produzione di effetti positivi sia sulla qualità che sull'efficienza dei servizi, con apprezzabile miglioramento anche delle capacità strutturali delle società partecipate.

**5. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE
OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE
INFRASTRUTTURAZIONE**

5.1 Notizie di carattere generale

L'art. 6 della legge n° 84/1994 e s.m.i. prevede tra i compiti dell'Autorità portuale quello relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, previa convenzione con il Ministero dei lavori Pubblici.

5.2 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate

Il Ministero dei LL.PP non ha stipulato con l'Autorità Portuale la Convenzione relativa alla manutenzione ordinaria per l'anno 2005. L'attività di manutenzione ordinaria delle parti comuni attiene a: pulizia degli specchi acquei delle aree portuali e degli arenili e delle scogliere, manutenzione degli impianti elettrici di pubblica illuminazione e relative spese di fornitura di energia elettrica, che pertanto sono stati sostenute con fondi propri dell'Autorità Portuale. Le spese sostenute per la manutenzione ordinaria per l'anno 2005 dell'Autorità Portuale di Napoli, ammonta ad € 1.761.750,00 così come risulta dal seguente prospetto:

- Spese Pulizia specchi acquei, bonifica, pulizia e smaltimento rifiuti di scogliere ubicate lungo il litorale ricadente nella circoscrizione dell'A.P. di Napoli - Convenzione S.E.P.N.	€.	791.792,00
- Spese fornitura ENEL	€.	453.958,00
- Servizio di pulizia della Stazione Marittima e della sede dell'Autorità Portuale, nonché esercizio e manutenzione dei servizi igienici della Stazione Marittima	€.	516.000,00
Importo valutato (in euro)		1.761.750,00

5.3 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate

Con nota prot. 4736 del 16.07.2004 si comunicava il nuovo importo del contributo annuale per la manutenzione straordinaria pari ad € 3.646.702,48.

In data 27.10.2004 n. 6274 di rep. è stata stipulata una Convenzione con il Ministero delle II.TT. per il biennio 2004/2006 per un importo di €. 2.565.637,54 per ciascun anno. Con decreto n. 6432/6433 in data 04.02.2005 si disponeva il pagamento dell'importo di € 2.565.637,54.

La stessa convenzione all'art. 4 prevede che una volta verificato l'utilizzo completo delle risorse disponibili a titolo di manutenzione straordinaria, verrà autorizzata la stipula della convenzione integrativa fino alla concorrenza del nuovo contributo annuale pari ad € 3.646.702,48 che, per differenza sarà oggetto di convenzione aggiuntiva.

Tale convenzione aggiuntiva dell'importo di € 1.081.064,94 è stata stipulata in data 20.12.2004 n. 6296 di rep.

In merito si allega la Scheda n. 1 di dettaglio delle spese impegnate per i principali lavori di manutenzione straordinaria nell'anno 2005.

Come si evince in tale scheda l'Autorità Portuale di Napoli ha impegnato per l'anno 2005 la somma di € 4.543.462,38.

5.4 Grande infrastrutturazione: finanziamenti disponibili con indicazione della relativa fonte, elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione

Tra i sette interventi infrastrutturali ammessi al cofinanziamento comunitario sui fondi FESR. (legge 413/98 – DM 27.10.1999) finanziati per € 26.406.958,52, due sono stati cofinanziati

Tali interventi sono quelli relativi al “Consolidamento ed adeguamento del Molo Immacolatella Vecchia” cofinanziati con i fondi ordinari del Ministero II.TT. (D.M. 07.03.2001, protocollo d'intesa stipulato il 20.09.2001 rep. n. 2882) per € 5.602.655,95, ed i lavori di “Recupero e consolidamento del molo S. Vincenzo” cofinanziati con i fondi ordinari del Ministero II.TT. (protocollo d'intesa n. 24 di repertorio del 23.12.2003) per € 7.136.210,28.

L'importo complessivo dei citati finanziamenti comprensivo dei fondi del Ministero II.TT. ammonta ad € 39.145.824,75.

Per dette opere sono state effettuate da questa Autorità Portuale fino al 31 dicembre 2005 le spese riportate nella scheda allegata n. 2.

In merito si evidenzia che sei dei sette lavori sono stati ultimati, e che cumulativamente al 31.12.2005 è stata spesa la somma di € 29.198.383,17, mentre nell'anno 2005 sono stati spesi € 4.007.830,80.

Con Intesa Istituzionale di Programma Stato/Regione Campania del 16.02.2000 sono stati finanziati ed impegnati i lavori riportati nella scheda n. 3 per un importo pari ad euro 14.232.590,76.

L'opera relativa ai lavori di “Ammodernamento ed adeguamento strutturale ed impiantistico del Bacino di Carenaggio n. 3” è cofinanziata con fondi del Ministero dei Lavori Pubblici con D.M. 07/03/2001, protocollo d'intesa n. 2881 del 20.09.2001, approvato con D.M. n. 9548/9889 del 03.12.2001 per un importo di € 9.812.681,08.

Inoltre sono iniziati in data 1.06.2005 i lavori di “Potenziamento e razionalizzazione delle infrastrutture intermodali e terminalistiche dell'area commerciale del Porto di Napoli – appalto concorso per la progettazione esecutiva, costruzione ed installazione di n. 2 gru portainers sul molo Bausan”, con un avanzamento al 31.12.2005 del 20%.

Per le citate opere sono state effettuate da questa Autorità Portuale fino al 31 dicembre 2005 le spese riportate nella citata scheda n. 3, che cumulativamente ammontano ad € 13.034.594,15, mentre nell'anno 2005 sono stati spesi € 7.514.226,71.

Con Legge n. 388/2000 - D.M. 02.05.2001 questa Autorità Portuale è stata autorizzata a stipulare con primario Istituto Bancario mutui, ammortizzabili dallo Stato in quindici annualità. I mutui sono stati stipulati in data 28.11.2002 con il raggruppamento temporaneo che ha come capogruppo la Banca OPI S.p.A. I tre contratti di mutuo hanno reso disponibile un finanziamento dell'importo valutabile complessivamente di €. 83.000.000,00.

Gli interventi infrastrutturali, i servizi di ingegneria e le indagini finanziati con tali fondi compresi negli aggiornamenti degli elenchi annuali 2004 e 2005 e nel programma triennale 2006/2008 approvati rispettivamente con delibere n. 430 del 18.10.2004 , n. 33 del 5.10.2005 e n. 43 del 7.12.2005 poi aggiornata con delibera n. 7 del 31.03.2006, sono i seguenti:

- 1) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti nonché rimozione colmata di Bagnoli - CIRCUITO ACQUA RAFFREDAMENTO CENTRALE E DIAFRAMMA PLASTICO;
- 2) Indagini, servizi di progettazione, consulenza per adeguamento "Nuova darsena" a terminal contenitori;
- 3) Consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane ormeggi 23 e 24;
- 4) Adeguamento e potenziamento opere difesa litorale in località S.Giovanni a Teduccio-Pietrarsa;
- 5) Indagini, rilievi, consulenza per caratterizzazione aree ricadenti nel Porto di Napoli, nella colmata di Bagnoli, siti soggetti a bonifica d'interesse nazionale;
- 6) Accantonamento per progettazione, indagini, ecc. ex art. 18 c.2-bis L. 109/94 e s.m.i.;
- 7) Attrezzature per le riparazioni navali marittime (bacino galleggiante n. 5);
- 8) Demolizione del pennello di levante del molo Vittorio Emanuele.

In merito all'acquisizione del **bacino galleggiante n. 5** prevista nell'ipotesi programmatica di riorganizzazione del settore della cantieristica, a seguito delle perizie estimative sul valore di mercato del bacino e della trattativa intercorsa fra l'Autorità Portuale e la Camed è stato deliberato di procedere alla stipula di un contratto preliminare di compravendita e di avviare la procedura ad evidenza pubblica finalizzata all'affidamento in concessione del bacino stesso.

Sono riportati nella scheda n. 4 i dati relativi all'importo delle opere e delle spese erogate, che cumulativamente al 31.12.2005 ammontano ad € 12.275.389,12, mentre nell'anno 2005 sono stati spesi € 9.609.748,09; il finanziamento accreditato è stato pari ad € 9.561.269,23.

La Legge 166/02 - D.M. 26.06.2004 prevede per questa Autorità Portuale un'assegnazione di € 98.831.625,00, tramite contrazione di mutui bancari.

In data 23.12.2004 è stata aggiudicata per l'assegnazione di due mutui al raggruppamento avente come capogruppo la Banca OPI S.p.A.

E' stato proposta una variazione del programma degli interventi ai sensi dell'art. 7 del citato decreto che è stata approvata con D.M. del 26.10.2005.

Gli interventi previsti nel D.M. 26.06.2004 sono i seguenti:

- 1) Lavori di consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine;
- 2) Consolidamento banchina levante molo V.Emanuele
- 3) Adeguamento strutturale bacino in muratura n. 2 (CAMED)
- 4) Adeguamento per "security" portuale
- 5) Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto)
- 6) Lavori di sistemazione della banchina del Piliero per ormeggi di punta
- 7) Lavori di realizzazione di una colmata alla testata del Molo Carmine nella zona retrostante il Molo Martello per la riorganizzazione dell'area cantieristica.

In merito ai lavori di "Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine" è stato pubblicato il bando di gara sul G.U.R.I. il 16.11.2005.

5.4.1 La problematica dell'escavo dei fondali

La Circostrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Napoli è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa che va dalla località La Pietra di Bagnoli alla località Pietrarsa.

Data l'ampiezza del territorio di competenza, le problematiche ambientali che l'Autorità Portuale di Napoli si trova a dover fronteggiare sono molteplici.

Tali problematiche investono, infatti, sia campi di attività complessi quali la progettazione e la realizzazione di nuove opere, sia la gestione quotidiana delle operazioni portuali che si esplica nella conduzione di quegli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e dei relativi specchi acquei.

Indagini effettuate di recente in alcune aree del bacino portuale hanno evidenziato, infatti, come le profondità dei fondali attualmente rilevabili siano sensibilmente minori rispetto a quelle misurate negli anni scorsi.

L'innalzamento delle quote è determinato, fondamentalmente, all'apporto di materiali solidi provenienti dai collettori di scarico che sfociano all'interno del porto, ed in minima parte anche alla

sedimentazione del materiale in sospensione trasportato dalle correnti litoranee che lambiscono la costa limitrofa.

Il fenomeno dell'interrimento dei fondali del Porto di Napoli risulta molto più evidente, e penalizzante per le possibilità di ormeggio, da quando, per effetto della vigente normativa ambientale in materia, risulta molto più difficoltoso programmare ed attuare delle organiche campagne di escavo dei fondali, nel rispetto delle caratteristiche costruttive delle banchine e dei moli esistenti.

Tale situazione risulta estremamente gravosa in quanto già allo stato attuale l'innalzamento dei fondali in corrispondenza dei bacini di evoluzione, delle banchine e dei moli, provoca ripercussioni negative sulla funzionalità del porto di Napoli, limitando la potenzialità ricettiva delle banchine.

Se poi si considera la tendenza del trasporto marittimo ad utilizzare navi con pescaggi sempre maggiori appare chiaro come si renda urgente, per lo sviluppo ed il rilancio del porto, l'esecuzione dei lavori di dragaggio occorrenti per il ripristino dei fondali all'interno di tutto il bacino portuale di Napoli, nonché dei porticcioli e degli approdi ricadenti nella Circostrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Napoli.

Appare chiaro, quindi, che l'esecuzione dei lavori di dragaggio occorrenti per il ripristino, o anche l'approfondimento, dei fondali all'interno di tutto il bacino portuale di Napoli, sia condizione primaria per lo sviluppo ed il rilancio delle attività portuali.

Com'è noto l'articolo 1, comma 4, della legge 426/98 individuava fra alcune aree industriali e siti ad alto rischio ambientale, sulla base di specifici criteri, una prima lista di Siti di Bonifica di Interesse Nazionale fra cui fu inserito il sito di Napoli Orientale dove erano ubicati i depositi costieri delle maggiori aziende petrolifere operanti sul territorio italiano.

A seguito dell'individuazione dei primi interventi di interesse nazionale il Ministero dell'Ambiente procedette all'individuazione delle perimetrazioni provvisorie dei medesimi siti ricomprendendo all'interno di tali confini anche parte degli specchi acquei eventualmente antistanti alle aree individuate.

Nel caso specifico di Napoli Orientale la perimetrazione del sito include anche la totalità degli specchi acquei ricompresi nell'ambito portuale.

Tale circostanza ha implicato la necessità di procedere alla caratterizzazione ambientale, ai fini di bonifica, di tutte le aree incluse in detto perimetro, propedeuticamente ad ogni altro intervento, compresi anche quelli di escavo che, per loro natura, prevedendo la rimozione di materiali potenzialmente inquinati con metodiche che, per quanto controllate, possono comunque provocare la diffusione di contaminanti nell'ambiente marino, debbono essere soggetti, propedeuticamente alla loro esecuzione, a tutte quelle indagini ed analisi previste dal Piano di Caratterizzazione Ambientale.

La necessità di realizzare un idoneo Piano di Caratterizzazione, ed il conseguente obbligo ad effettuare la bonifica di quelle aree che dovessero risultare affette da fenomeni di inquinamento, propedeuticamente all'esecuzione di qualsiasi altro intervento, ha comportato, di fatto, un forte rallentamento di quelle attività di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture portuali programmate da questa Autorità Portuale.

In particolare ci si riferisce a tutti quegli interventi previsti nei programmi dell'Autorità Portuale e nel nuovo Piano Regolatore Portuale che prevedono sia la realizzazione di nuove infrastrutture a potenziamento delle banchine esistenti sia l'approfondimento dei fondali mediante interventi di escavo la cui progettazione ed esecuzione rappresentano una delle maggiori priorità per la funzionalità del porto.

Il piano di caratterizzazione ambientale ai fini di bonifica del S.I.N. di Napoli Orientale è contenuto nel documento generale "Piano di caratterizzazione ambientale dell'area marino costiera prospiciente il litorale dal fiume Garigliano a S. Agnello" nella parte in cui è descritta l'area denominata Area 5, redatto dall'ICRAM che, nell'ambito del Programma Nazionale di Bonifica e di Ripristino Ambientale (D.M. 18 settembre 2001 n. 468), è stato incaricato della redazione dei piani di caratterizzazione ai fini della bonifica delle aree marino-costiere e salmastre incluse nelle perimetrazioni dei siti di bonifica di interesse nazionale.

Tale piano è stato approvato con prescrizioni dalla Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 14, comma 2, Legge 241/90, per il sito di Napoli Orientale del 15.4.2003.

In ottemperanza delle indicazioni contenute nel citato Piano di Caratterizzazione, aggiornato secondo le prescrizioni dettate dalla Conferenza di Servizi del 15.04.2003, l'Autorità Portuale di Napoli ha avviato le attività di caratterizzazione delle aree a mare comprese nel perimetro del S.I.N. di Napoli Orientale.

Tali attività, condotte mediante il supporto scientifico ed operativo del C.N.R. – I.A.M.C. di Napoli, hanno indagato le caratteristiche chimico-fisiche e microbiologiche dei sedimenti ed hanno consentito la predisposizione di mappe tematiche significative della distribuzione spaziale dei tenori delle sostanze inquinanti, della localizzazione delle principali sorgenti di contaminazione e di realtà particolarmente compromesse.

5.5 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati ottenuti e prospettive future

Affinché il porto di Napoli consolidi la sua funzione di snodo fondamentale del sistema delle autostrade del mare sono state programmate una serie di infrastrutture per il potenziamento delle banchine ed il miglioramento della viabilità interna al porto. In tale

prospettiva dopo l'ultimazione del Consolidamento e l'adeguamento del Molo Immacolatella Vecchia è in corso di progettazione la predisposizione di ormeggi di punta alla Calata del Piliero nonché una nuova viabilità che al di fuori del regime doganale colleghi direttamente la Calata del Piliero al Varco Bausan.

Tali interventi presentano le seguenti caratteristiche:

1. Sistemazione ormeggio alla Calata del Piliero mediante la realizzazione di una serie di misure atte a consentire un maggior numero di ormeggi per i vettori marittimi destinati al traffico cabotiero (ormeggi di punta).

2. Nuova viabilità dalla Calata del Piliero al Varco Bausan ad esclusivo servizio del traffico cabotiero allo scopo di individuare una viabilità alternativa e complementare a quella esistente, possibilmente al di fuori dell'area sottoposta a controlli doganali, che consenta un agevole interconnessione fra i terminal ro-ro e le principali arterie di traffico autostradale, tale da eliminare le interferenze fra il flussi veicolari delle attività cabotiere e delle altre attività portuali.

Al fine di migliorare la funzionalità operativa dell'area turistico-passeggeri è stata predisposta la progettazione di una nuova viabilità fra il piazzale Angioino ed il piazzale Pisacane, con la previsione dello spostamento degli ormeggi dei traghetti di collegamento alle isole dalla Calata Beverello alla Calata Porta di Massa.

Tale ultimo intervento è stato approvato con delibera n. 495 del 15.12.2005 per l'importo complessivo di € 2.114.692,70.

5.6 Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza, finanziamento disponibili, elenco e stato di avanzamento degli interventi, risultati ottenuti e prospettive future

In seguito all'emissione da parte dell'*International Maritime Organization (IMO)* dell'*International Ship and Port Security Code (ISPS)*, l'Autorità Portuale di Napoli ha realizzato uno studio per la realizzazione di un programma di sicurezza compatibile con le normative del su citato codice.

Tale studio ha permesso di identificare il grado di esposizione al rischio di ciascuno degli elementi (beni, infrastrutture ecc) che costituiscono il porto stesso, definendo la strategia ed il programma di sicurezza.

Pertanto, è stato approvato il progetto definitivo per i lavori relativi al "Sistema tecnologico di sicurezza per il porto di Napoli" per un importo complessivo di € 12.500.000,00, avente come obiettivo il raggiungimento di un livello di sicurezza compatibile con le indicazioni del codice ISPS attraverso lo studio di un sistema

tecnologico (gestibile centralmente mediante una apposita Centrale Operativa) e capace di soddisfare i requisiti individuati da citato studio.

Il progetto dei lavori relativi al “Sistema tecnologico di sicurezza per il porto di Napoli” è stato previsto nell’aggiornamento del Programma triennale dei lavori 2004-2006 per l’anno 2004, ed è finanziato per l’importo di € 7.000.000,00 con fondi previsti dalla legge n. 413/98 – D.M. 25.02.2004 e per l’importo € 5.500.000,00 con fondi previsti dalla Legge n. 166/02 - D.M. 3.06.2004.

Nel corso dell’anno 2005, precisamente prima della data del 1° luglio, scadenza imposta dal Regolamento U.E. n° 725/2004 emanato in data 31 marzo 2004, l’Autorità Portuale di Napoli ha provveduto alla elaborazione di n.3 valutazioni di sicurezza (*port facility security assessment*) di altrettanti impianti portuali destinati ad accogliere navi passeggeri classe “A” che effettuano navigazione nazionale e le ha sottoposte con esito positivo alla approvazione della locale Capitaneria di porto.

Successivamente, sulla base delle indicazioni fornite dall’Autorità Portuale negli *assessments*, i gestori degli impianti portuali hanno elaborato i relativi piani di security (*port facility security plan*) che sono stati approvati dalla Capitaneria e condivisi con tutte le amministrazioni interessate alle problematiche di security.

E’ stato predisposto il bando di gara per acquisire le istanze delle imprese specializzate in tale settore pur essendo prevista un affidamento a trattativa privata fra un numero massimo di n. 15 imprese in dipendenza della necessità di riservatezza dell’intervento. Per la funzionalità del sistema tecnologico bisogna prevedere ed individuare le necessarie attività di controllo e di vigilanza con la possibilità di acquisizione e gestione dei dati da parte delle forze dell’ordine.

Inoltre, bisogna tener conto che il sistema sicuramente necessiterà di un’idonea manutenzione che comporterà dei costi aggiuntivi per l’Autorità Portuale di Napoli.

5.7 Eventuali effetti negativi del limite di spesa disposto dall’art. 1, co.57, della legge Finanziaria 2005 sulla realizzazione e sull’avanzamento delle opere infrastrutturali e benefici prodotti dagli art. 14 e 14 ter del decreto legge n. 115/2005, convertito con legge n. 168/2005

A seguito dell’interpretazione restrittiva del comma 57, art. 1 della finanziaria 2005 sostenuta dal Ministero dell’Economia, la scrivente Autorità Portuale di Napoli non ha potuto realizzare le opere previste nel Programma triennale 2005/2007 approvato con delibera del Comitato Portuale n. 50 del 21.12.2004, per un controvalore complessivo di circa 630 milioni di euro. In particolare delle opere programmate nell’elenco annuale 2005 per un importo di €

123.564.700,00 (ovviamente tutte finanziate) non potevano essere realizzati investimenti per circa 100 milioni di euro. A tale importo vanno aggiunti ulteriori investimenti per attrezzature programmati nel bilancio di previsione 2005 con risorse dell'Autorità Portuale. Di seguito si riportano sinteticamente gli importi delle opere programmate e non realizzabili nel triennio 2005/2007:

	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007
Importo delle opere previste nel programma triennale	123.564.700,00	383.000.000,00	200.000.000,00
Importo degli ulteriori investimenti previsti con risorse dell'Autorità nel bilancio di previsione 2005	10.510.000,00		
Importo delle opere realizzabili con le disponibilità limitate ex L. 311/2004	24.427.524,00	24.089.874,48	24.571.671,97
Importo delle opere non realizzabili	109.647.176,00	358.910.125,52	175.428.328,03

Il primo aggiornamento dell'Elenco Annuale 2005 approvato con delibera n. 150 del 26.04.2005 è stato formulato nel rispetto dei vincoli di investimento imposti dalla finanziaria.

Il secondo aggiornamento dell'Elenco Annuale 2005 ha ripristinato le previsioni di spesa contenute nell'Elenco Annuale 2005 approvato con delibera del C.P. n. 50 del 21/12/2004 relative ai soli interventi finanziati dalle Legge 166/02 D.M. 3/06/04 e Legge 388/00 D.M. 2/06/01 - ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 115/2005 convertito con modificazioni dalla legge 168/2005 - per la correlata variazione del bilancio di previsione 2005.

L'approvazione di tale bilancio pervenuta in data 23.11.2005 non ha permesso, comunque, di avviare le procedure di realizzazione degli interventi a causa del limitato tempo intercorrente con la fine dell'esercizio finanziario.

D'altra parte tale possibilità non è stata reiterata per l'anno 2006, per cui gran parte delle opere programmate non hanno trovato fino ad oggi possibilità di concreta attuazione.

Inoltre, considerato che oltre ai limiti imposti agli investimenti per le disponibilità in conto competenza vi sono anche delle forti limitazioni di cassa (circa 20 milioni di euro annui per i prossimi tre esercizi finanziari), e che l'Autorità Portuale di Napoli ha contratti in essere per circa 100 milioni di euro tra lavori di infrastrutturazione e di manutenzione (di cui restano da pagare circa 50 milioni di euro) la stessa potrà far fronte agli impegni contrattuali già assunti in non

meno di tre anni, con tutti gli oneri per interessi di mora e per le conseguenze derivanti da ritardati pagamenti.

In merito si evidenzia che le opere programmate, di cui risultano già redatti i progetti ed per le quali è in corso la gara d'appalto (per un importo di circa 75 milioni di euro), non potranno essere pagate prima del 2008 e quindi non potranno essere realizzate negli anni previsti.

Fra tali interventi è compreso il "Sistema tecnologico di adeguamento della security portuale", finanziato per € 7.000.000,00 dal D.M. 25.02.2004 - già accreditati - e per la restante parte dalla Legge 166/2002, ma che risulterebbero non liquidabili per i suddetti limiti di cassa, con conseguente inadempimento a norme cogenti di carattere internazionale.

Pertanto, di tutte le opere previste nel Programma triennale 2005/2007 questa Autorità Portuale non potrà realizzarne nessuna, nonostante i finanziamenti già disposti.

In merito a tali finanziamenti si fa presente che con Legge n. 388/2000 - D.M. 02.05.2001 questa Autorità Portuale è stata autorizzata a stipulare con primario Istituto Bancario mutui, ammortizzabili dallo Stato in quindici annualità. I contratti di mutuo sono stati stipulati in data 28.11.2002 ed hanno reso disponibile un finanziamento dell'importo valutabile complessivamente in €. 83.000.000,00. Il periodo di utilizzo previsto in tali contratti scade per due di essi alla fine del 2006 mentre per il terzo alla fine del 2007.

Con Legge 166/02 - D.M. 26.06.2004 questa Autorità Portuale è stata autorizzata a stipulare con primario Istituto Bancario mutui, ammortizzabili dallo Stato in quindici annualità. I contratti di mutuo sono stati stipulati in data 22.04.2004 ed hanno reso disponibile un finanziamento dell'importo valutabile complessivamente in €. 80.000.000,00. Il periodo di utilizzo previsto in tali contratti scade alla fine del 2009.

Ciò comporta che, avvenuto lo sblocco dei fondi, in linea teorica, l'Autorità avrebbe potuto bandire gare per opere infrastrutturali nel corso del residuo scampolo di anno 2005 impegnando le somme previste.

Tuttavia il secondo comma dell'art. 14 in commento determina che le somme in esame non concorrono alla formazione del tetto di spesa ex comma 57 l. 311/04 per il solo anno 2005.

Pertanto, in pendenza dei relativi contratti di mutuo lo Stato sarà obbligato a pagare le relative semestralità senza che questa Autorità Portuale abbia potuto utilizzare detti fondi per le previste e necessarie opere di infrastrutturazione.

A questo punto si è realizzato questo scenario:

⇒ La legge 168 è stata promulgata ad agosto 2005: per poterla applicare è stato necessario predisporre un nuovo bilancio di previsione che ha ripristinato i fondi precedentemente “tagliati” per effetto della legge 311/2004.

⇒ È stato, quindi, materialmente impossibile bandire gare per somme così rilevanti (per l’Autorità Portuale di Napoli, ad esempio, sono interessati lavori per circa di 57 milioni di euro) in soli 5 mesi (da agosto a dicembre);

⇒ Anche se fossero state bandite le gare ed, addirittura, iniziati i lavori difficilmente sarebbero potuti maturare i pagamenti di stadi di avanzamenti lavoro che viceversa si sarebbero proposti nel 2006, nel 2007 e nel 2008;

⇒ Per il 2006, stando all’interpretazione fornita dal Ministero dell’Economia e delle Finanze dell’art. 14 citato e del comma 57 legge 311/04, si ripropone il blocco della spesa fissato nel preventivo 2005 al netto di tutte le variazioni effettuate incrementato del 2%;

⇒ Di conseguenza sarà tecnicamente impossibile, per il 2006, impegnare ulteriori fondi a valere sulla 166/02 (considerato il vincolo del tetto del preventivo non assestato 2005 incrementato del 2%);

In conclusione, come si è avuto modo di analizzare, lo svincolo dei fondi ex Legge 166/02 non solo non ha comportato sostanziali miglioramenti alla condizione penalizzante in cui versano i bilanci delle Autorità Portuali perché, di fatto, non ha consentito nuovi investimenti ma anzi ha paventato il rischio di non poter provvedere ai pagamenti per i lavori effettivamente eseguiti venendo così meno agli obblighi contrattuali assunti per il 2006.

6. GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

6.1 Notizie di carattere generale

In relazione alle concessioni di cui all’art.36 C.N. e art.18 L.84/94, regolate con licenza, con atti formali pluriennali o con atti di sottomissione, si è proceduto alla regolare fatturazione sulla base del ruolo canoni 2005, previo aggiornamento mediante indice Istat pari al 2,80 %, ai sensi dell’art.4 della Legge 494/93.

Nell’ambito dell’attività di revisione dei residui attivi nel corso dell’anno 2005 sono stati individuati i residui attivi che saranno portati alla valutazione del Comitato Portuale per la loro estinzione. Tale procedura presuppone l’emanazione di un apposito **“Regolamento per l’accertamento e la riscossione delle entrate ordinarie dell’Autorità Portuale di Napoli”**, tra l’altro, già

predisposto ed approvato nell'anno in corso, mediante il quale si individueranno le situazioni debitorie che sono state quantificate in complessivi € 350.423,99 per il loro eventuale annullamento.

Nell'anno 2005 sono continuate le procedure per il rilascio dei titoli concessori scaduti e non regolarizzati per la mancanza di elementi istruttori e/o documentali. In tale sede si è proceduto alla registrazione dei titoli concessivi non rilasciati nel corso del tempo da questa Autorità Portuale.

Ulteriormente per il materiale rilascio delle licenze, si è proceduto alla verifica della rispondenza dello stato dei luoghi con quanto riportato in licenza, sulla scorta della perizia giurata richiesta e prodotta dal concessione, nonché eventuale sopralluogo.

E' stata ultimata la creazione di un **archivio unico** di tutti gli atti demaniali allo scopo di avere a disposizione una banca dati aggiornata ed ordinata, la quale, precedentemente, era invece distribuita in tanti archivi personali quanti erano gli addetti al settore.

Per quanto attiene al Sistema Informativo Demanio (S.I.D.A.P.), è attualmente in corso il definitivo completamento dell'immissione dei dati disponibili, finalizzati alla creazione della banca dati informatica e successiva gestione dei beni demaniali marittimi ricadenti nella giurisdizione di competenza di questa A.P.

Inoltre per quanto riguarda la informatizzazione delle procedure amministrative, si rappresenta che è in corso di implementazione la procedura per la gestione delle pratiche demaniali mediante l'utilizzazione del sistema *Oracle Application*, la cui prima verifica sperimentale è stata condotta il giorno 1-12-2005 e si prevede la consegna definitiva del relativo pacchetto informatico entro l'anno 2006.

6.2 Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione ed eventuali azioni di recupero di morosità

Per quanto concerne l'andamento delle entrate relative ai canoni, si è proceduto all'indicizzazione dei canoni mediante applicazione dell'aumento Istat nella misura del 2,80%.

Per quanto attiene all'introito dei canoni, è stata attivata una procedura informatica di gestione dei medesimi su supporto *Oracle*, la quale, tra l'altro, riguarda l'intera procedura che va dalla liquidazione alla riscossione dei medesimi.

In tal modo le eventuali operazioni di recupero per morosità sono tempestive in quanto, con l'ausilio del sistema informatico sopra indicato, la situazione contabile è di immediata verifica e gestibilità tecnico-amministrativa.

6.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari e attività intrapresa per la normalizzazione

Nel confermare le linee di intervento delineate nella relazione presentata lo scorso anno, si ribadisce che l'attività di controllo del demanio marittimo e' stato svolto secondo diverse prospettive: da un lato è stata condotta attraverso l'esame delle singole tipologie concessorie richiedendo ai singoli concessionari perizie giurate circa l'esatta individuazione delle superfici e destinazioni delle concessioni. Tale attività si è resa necessaria in quanto nella maggior parte dei casi non risultavano agli atti depositati stralci planimetrici indicativi delle singole ipotesi concessorie. E' evidente che e' emersa, in relazione al notevole tempo trascorso dal rilascio degli originari titoli concessori, una complessiva trasformazione delle concessioni e/o ampliamento delle stesse.

Tale attività di controllo amministrativo formale e' concomitante a quella già in essere intesa alla definizione del sistema informativo demanio (S.I.D.) di individuazione del confine demaniale e dell'esatta localizzazione e configurazione delle concessioni presenti sul territorio di giurisdizione.

Dall'altro lato, è stata portata avanti una intensa attività di controllo da un punto di vista operativo, condotta attraverso accertamenti anche di carattere preventivo sia da parte di personale di questa Autorità portuale che di concerto con la Capitaneria di Porto di Napoli.

Tanto premesso, anche nell'anno 2005, sono state redatte dalla Capitaneria di Porto numerose notizie di reato per violazioni ai sensi degli artt. 54 e 1161 del Codice della Navigazione, che hanno determinato l'emissione di numerose ingiunzioni di sgombero (*rectius*: n. 76 provvedimenti ingiuntivi di sgombero) da parte dell'Autorità Portuale di Napoli.

Alla effettiva esecuzione dei provvedimenti ingiuntivi si pongono, comunque, vari impedimenti che, di fatto e di diritto, determinano una oggettiva impossibilità alla piena realizzazione dei medesimi.

Difatti, circa il 90% dei provvedimenti ingiuntivi vengono impugnati dinnanzi al TAR competente, il quale, in via di tutela cautelare, concede frequentemente la sospensiva allo scopo di valutare il merito dell'ingiunzione per evitare possibili danni per gli amministrati.

Inoltre, la stessa polizia giudiziaria, all'atto dell'accertamento, provvede al sequestro delle opere abusive e, conseguentemente, delle relative aree demaniali, determinando un impedimento alla rimessa in pristino stato fino all'esito del giudizio dinnanzi al giudice penale.

Spesso all'immediato sgombero delle occupazioni abusive si accompagnano problematiche di ordine pubblico. Proprio sotto tale ultimo aspetto è notorio come anche nel periodo estivo del 2005, questa A.P., d'intesa con le locali Forze dell'Ordine (Guardia di

Finanza, Polizia, Carabinieri e Capitaneria di Porto), ha portato a termine operazioni di rimozione di corpi morti/pontili e quant'altro (es. catenarie sommerse) utilizzati per gli ormeggi abusivi nell'ambito di tutta la giurisdizione di competenza (ovvero, dalla località Pietrarsa - San Giovanni a Teduccio - alla località La Pietra/Coroglio Bagnoli) in esecuzione di provvedimenti ingiuntivi emessi da questa A.P. ex art. 54 Cod. Nav.

Analoga attività di autotutela demaniale viene svolta ogni anno, ed in particolar modo durante la stagione balneare, con la rimozione di abusive occupazione di arenili mediante strutture balneari, quali sedie, ombrelloni e materiale vario.

Nelle operazioni organizzate nell'anno 2005 sono state impegnate circa 40 unità, dipendenti sia da questa A.P. che dalle altre Forze di Polizia sopra citate, con l'impegno di n. 5 motovedette ed un pontone utilizzato in base ad apposita convenzione stipulata da questa A.P. con una società privata.

Pertanto, si può tranquillamente affermare - anche verificando l'aumento di circa il 50% delle ingiunzioni emessa da questa A.P. rispetto all'anno 2004 - che, anche in questo settore, la situazione risulta essere nettamente mutata rispetto al passato con il perseguimento degli obiettivi di efficacia e di attuazione *de facto* delle ingiunzioni di sgombero.

6.4 Prospettive future e previsioni sull'andamento delle entrate per canoni

L'attuale sistema di fatturazione dei canoni è modificato rispetto all'anno 2005 mediante l'attuazione del sistema *Oracle* già illustrato al paragrafo 6.2. nelle sue linee generali.

In particolare nel secondo semestre dell'anno 2005, è andato a regime il nuovo sistema di fatturazione dei canoni con notevole riduzione dei tempi di riscossione degli stessi.

6.5 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 Legge n. 84/94 distinti per funzioni e categorie

Funzione Commerciale – Categoria Terminal Operators

Co.Na. Te.Co. S.p.a;

So. Te.Co. S.r.l.;

Terminal Flavio Gioia S.p.a.;

Terminal Traghetti Napoli s.r.l.;

Funzione Commerciale – Categoria Magazzini Portuali

Depositi Partenopei s.r.l.;

Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.;

Magazzini Tirreni s.r.l.;
Silos Granari della Sicilia s.r.l.;
Magazzini Generali Silos e Frigoriferi s.p.a.;
Cogemar Int'l s.r.l.;

**6.6 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 cod. nav.
distinti per funzioni e categorie**

Vedi elenco allegato

7. TASSE PORTUALI

7.1 Notizie di carattere generale

Anche per l'anno 2005 l'A.P. ha mantenuto l'applicazione dei diritti di approdo per le unità in arrivo e/o partenza dal Porto di Napoli. Tali corrispettivi vengono versati dietro liquidazione di questa A.P. direttamente alle società/imprese amatoriali.

7.2 Andamento delle entrate per tasse e previsioni per il futuro (alla luce dell'introito al 100% delle stesse dal 1.01.2006)

Per quanto attiene all'andamento delle entrate si fa presente che, a tutto il 31-12-2005, sono stati incassati dall'Ufficio Ragioneria € 1.531.098,32.

In particolare, la situazione contabile anno 2005 è quella di seguito indicata:

Diritti di Approdo

Fatturato: € 626.894,61
Previsione: € 407.000,00
Incassato: € 311.519,43

Passeggeri

Fatturato: € 1.138.839,28
Previsione: € 1.044.810,00
Incassato: € 446.123,74.

Totale Fatturato:	€ 1.765.733,89
Totale Previsione:	€ 1.451.810,00
Totale Incassato:	€ 756.643,17
Totale Incassato in conto Residui:	€ 774.455,15

Per l'anno 2006 si prevede un aumento delle entrate per diritti di approdo pari ad almeno il tasso di svalutazione monetaria – Istat.

7.3 Eventuali anomalie nella riscossione

Qualora si verificassero mancati pagamenti, si provvede ad attivare le procedure di riscossione coattiva secondo la normativa attualmente vigente.

8. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI – LAVORO PORTUALE TEMPORANEO

8.1 Notizie di carattere generale

In merito alle autorizzazioni rese ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94, sono state presentate n. 23 richieste di autorizzazione delle quali n. 21 provenienti da Società che già espletano l'attività d'impresa portuale, mentre le restanti sono state avanzate dalla Società TERMINAL TRAGHETTI NAPOLI s.r.l., alla quale è stata rilasciata l'autorizzazione n.75/2005 con validità fino al 31.12.2007. Nel corso del 2005, pertanto, a seguito di verifica della sussistenza dei presupposti, sono state rilasciate n. 9 autorizzazioni, mentre per altre 13 società non è stato possibile procedere al rilascio in quanto non hanno assolto agli incombeni previsti dalla legge.

Nelle autorizzazioni rilasciate da questa A.P. nel mese di luglio/ottobre 2005, si è proceduto ad inserire una apposita clausola con la quale si è imposto l'aggiornamento delle fideiussioni per quelle società che non risultavano ancora in regola.

Sono in corso le verifiche delle eventuali integrazioni fideiussorie che, in ogni caso, si riferiscono a società che non risultano avere pendenze con questa A.P.

Per quanto attiene ai servizi portuali è stata definita l'istruttoria per il rilascio di autorizzazioni per i seguenti servizi :

- a) Pesatura a bilico (limite massimo autorizzazioni n. 2)
- b) Conteggio, separazione, marcatura, campionatura e misurazione della merce (limite massimo autorizzazioni n. 3)
- c) movimentazione merci con veicoli a spola (limite max autorizz. N.3)
- d) Riparazione – ricostruzione imballaggi (limite max autorizz. N.2)
- e) Riempimento e svuotamento contenitori (limite max autorizz. N.2)
- f) Riparazione, lavaggio, fumigatura e manutenzione straordinaria dei contenitori (limite autorizz. n. 5).

8.2 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94

1. Trasporti Marittimi Luise s.a.s.;

2. Innova s.r.l.;
3. Cecere Massimiliano.

8.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94

1. Aliscafi Snav s.p.a.
2. Caremar s.p.a.
3. Tirrenia di Navigazione s.p.a.
4. Linee Lauro s.r.l.
5. Depositi Partenopei s.r.l.
6. S.i.m.m. s.p.a.
7. Magazzini Tirreni s.r.l.
8. Soteco s.r.l.
9. Navigazione Libera del Golfo s.p.a.
10. Merismar s.r.l.
11. CO.NA.TE.CO. s.p.a
12. Navarmar s.r.l.
13. Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.
14. Cogemar Int'l s.r.l.
15. Silos Granari della Sicilia s.p.a.
16. Terminal Flavio Gioia s.p.a.
17. Impresa Marittima Vincenzo Gallozzi s.a.s.
18. Magazzini Generali Silos & Frigoriferi s.p.a
19. Fariello & Luise s.r.l.
20. De Luca & C. s.r.l.
21. Impresa Marittima D'Orazio s.r.l.
22. Terminal Traghetti Napoli s.r.l.

8.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 (commi 2 o 5) e dell'art. 21, comma 1, lett. b) della Legge n. 84/94

Per quanto riguarda l'art.17 legge 84/94, con il provvedimento A.P. n.4046 datato 04.06.2003, il Presidente dell'Autorità Portuale di Napoli ha individuato, dopo espletamento di pubblica procedura, nell'impresa "C.U.L.P. S.r.l.", il soggetto abilitato a fornire per il periodo di anni sei, a decorrere dal 4.06.2003, lavoro temporaneo, nell'ambito del porto di Napoli, in deroga all'art.1 della legge

1369/1960, a favore delle Imprese di cui agli artt.16 e 18 autorizzate, a norma dell'art.16 della legge 84/94, allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali.

L'ammontare del canone previsto nella fase di prima applicazione è stato fissato in euro 300.000,00 annue.

Per assolvere al proprio compito di fornitrice di mano d'opera, l'organico della Società è stato fissato in 111 unità.

Al 31.05.2005 l'organico della Società era formato da n.107 unità, di cui 77 soci e 30 dipendenti.

Va segnalato, inoltre, che il numero delle giornate lavorate dall'Impresa Culp nel corso del 2005 è stato pari a n. 26.339.

8.5 Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 e tipo di attività svolta

Per quanto riguarda l'elenco completo degli operatori autorizzati ed il tipo di attività svolta vedi Allegato.

9. Iniziative in materia ambientale

L'Autorità Portuale, completata nel 2004 la redazione del **Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico**, in applicazione del D.Lgs. n°182/03 – art. 5 comma 1 – di attuazione della Direttiva Europea 2000/59/CE , ha provveduto, attraverso il suo Ufficio Ambiente, Bonifica e Risanamento, ad implementare il procedimento finalizzato all'acquisizione di tutte le autorizzazioni previste e prodromiche alla sua pratica attuazione.

Infatti, il piano in questione, dopo essere stato sottoposto all'esame del Comitato Portuale per una sua presa d'atto nel precedente anno (Delibera n°36 del 27/07/2004) ed approvato dalla Giunta della Regione Campania (Delibera n° 1998 del 05/11/2004) è stato nel corso dell'anno 2005 sottoposto ad un complesso iter procedurale di approfondimento da parte del Consiglio Regione della Campania che ha ritenuto necessario, al completamento dell'iter, un'audizione in merito presso la IV Commissione Consiliare Permanente – Urbanistica, Trasporti, Lavori Pubblici ed Ambiente - prima della definitiva approvazione all'unanimità (Deliberazione Consiglio Regionale del 08/11/2005). Successivamente si è provveduto a redigere il relativo Capitolato Speciale d'Appalto al fine di consentire all'Autorità Portuale l'avvio delle procedure di gara ad evidenza pubblica per l'individuazione del *gestore unico* al quale è demandato l'attività di gestione dei rifiuti in questione.

L'Autorità Portuale ha stimolato e promosso iniziative da parte dei concessionari del Terminal petrolifero del porto di Napoli e delle società che esplicano servizi di bunkeraggio in porto con bettoline, al

fine di valutare l'opportunità di pianificare la realizzazione di un nuovo impianto di trattamento delle acque oleose per assicurare il più moderno e funzionale servizio di trattamento di tale nuova tipologia di rifiuti prevista dalla Direttiva 2000/59/CE e dal D.Leg. n.182/03 di recepimento, con le migliori tecnologie attualmente applicabili.

Nel corso del 2005, inoltre, sono iniziati i lavori per la redazione **dell'Analisi Ambientale Iniziale (AAI)** propedeutica allo sviluppo ed all'applicazione di un Sistema di Gestione Ambientale UNI EN ISO 14001:2004 alle attività istituzionali dell'Autorità Portuale di Napoli. L'analisi comprende il territorio portuale compreso tra la Darsena Acton e la Darsena di Levante.

- A tal uopo, l'Autorità Portuale ha coordinato ed assistito l'attività di consulenza affidata alla società partecipata **Centro Campano Tecnologie ed Ambiente** per una serie di attività iniziate nell'aprile 2005 finalizzate all'acquisizione di un quadro conoscitivo tecnico-legislativo sufficiente per procedere all'acquisizione dei riferimenti oggettivi e delle evidenze documentali per una valutazione della conformità legislativa e del grado attuale di controllo dei processi ambientali interni all'Autorità Portuale.

La redazione completa dell'AAI è prevista entro il primo quadrimestre 2006.

Napoli, 30.04.2006

IL SEGRETARIO GENERALE
(dott. Pietro CAPOGRECO)

Allegati:

- Manutenzione straordinaria anno 2005
- Lavori Legge 413/98 – D.M. 27/10/99
- Lavori Intesa Programma Stato /Regione Campania 2001
- Lavori Legge 388/2000 – D.M. 2/05/2001
- Elenco concessioni art. 18 Legge 84/94 e art. 36 Cod. Nav.
- Elenco operatori art. 68 Cod. Nav.