



AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

Relazione Annuale 2006

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

INDICE

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | ASPETTI ORGANIZZATIVI | 4 |
| 1.1 | Notizie di carattere generale | 4 |
| 1.2 | Consistenza dell'organico in relazione alla dotazione organica approvata | 5 |
| 1.2.1 | <i>Costo della struttura organizzativa</i> | 8 |
| 1.3 | Misure adottate in materia di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future | 9 |
| 1.4 | Strumenti informatici disponibili e analisi di costi e benefici dell'automazione | 9 |
| 1.4.1 | <i>Sistema informativo aziendale</i> | 9 |
| 1.4.2 | <i>Parco informatico e rete locale</i> | 11 |
| 1.4.3 | <i>Adeguamento alla normativa sulla Privacy</i> | 12 |
| 2. | ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO | 13 |
| 2.1 | Notizie di carattere generale | 13 |
| 2.2 | Informazioni sul Piano Regolatore Portuale vigente..... | 13 |
| 2.3 | Valutazioni sull'attualità del P.R.P. ed eventuali esigenze di aggiornamento | 13 |
| 2.4 | Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione | 15 |
| 2.5 | Ampliamento della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Napoli al porto di Castellammare di Stabia. | 19 |
| 2.6 | Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri e previsioni di sviluppo per il futuro | 23 |
| 3. | ATTIVITA' PROMOZIONALE..... | 26 |
| 3.1 | Notizie di carattere generale | 26 |
| 3.2 | Partecipazioni a eventi espositivi e promozionali..... | 27 |
| 3.3 | Pubblicazioni e inserzioni su organi di stampa..... | 33 |
| 3.4 | Uso delle moderne tecnologie con particolare riferimento alla ampiezza e tempi di aggiornamento dei siti Internet..... | 34 |
| 4. | SERVIZI DI INTERESSE GENERALE | 34 |
| 4.1 | Notizie di carattere generale | 34 |
| 4.2 | Elenco dei servizi affidati; soggetti affidatari; decorrenza e termine dell'affidamento | 34 |
| 4.3 | Eventuali problematiche insorte in fase di gara per l'affidamento dei servizi..... | 38 |
| 4.4 | Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza | 39 |
| 4.5 | Valutazioni sulla qualità ed efficienza dei servizi | 42 |
| 5. | MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE | 42 |
| 5.1 | Notizie di carattere generale | 42 |

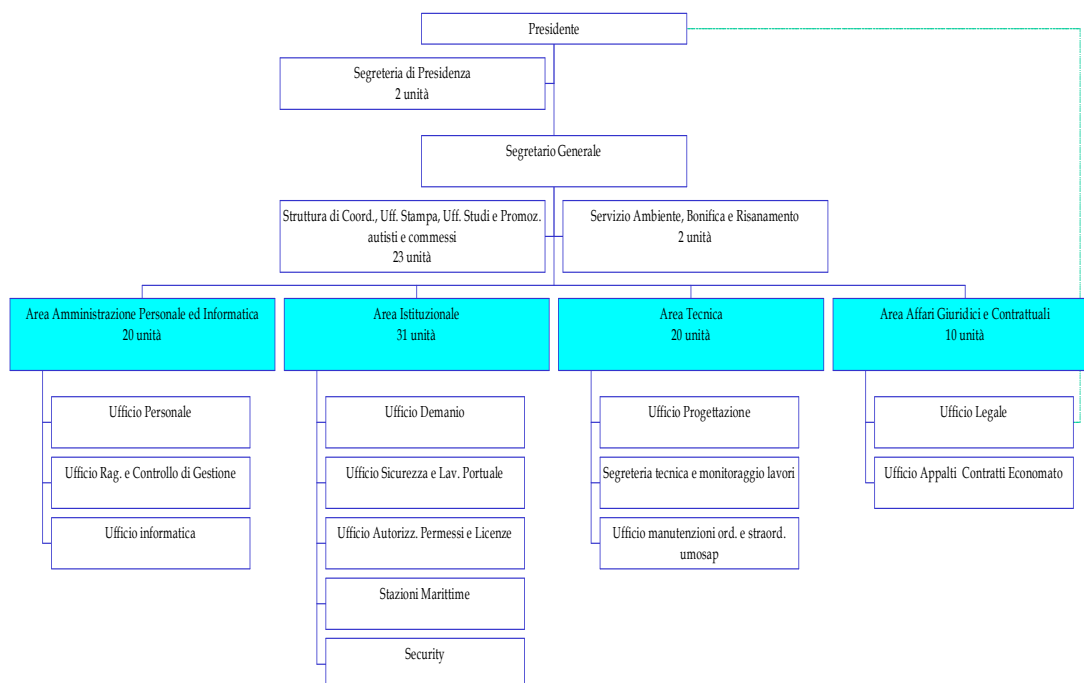
| | | |
|-------|--|----|
| 5.2 | Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate | 42 |
| 5.3 | Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate | 43 |
| 5.4 | Grande infrastrutturazione: finanziamenti disponibili con indicazione della relativa fonte, elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione | 44 |
| 5.4.1 | <i>La problematica dell'escavo dei fondali</i> | 48 |
| 5.5 | Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati ottenuti e prospettive future | 52 |
| 5.6 | Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza, finanziamento disponibili, elenco e stato di avanzamento degli interventi, risultati ottenuti e prospettive future | 53 |
| 5.7 | 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 | 55 |
| 6. | GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO | 56 |
| 6.1 | Notizie di carattere generale | 56 |
| 6.2 | Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione ed eventuali azioni di recupero di morosità | 57 |
| 6.3 | Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari e attività intrapresa per la normalizzazione..... | 58 |
| 6.4 | Prospettive future e previsioni sull'andamento delle entrate per canoni | 59 |
| 6.5 | Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 Legge n. 84/94 distinti per funzioni e categorie..... | 59 |
| 6.6 | Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 cod. nav. distinti per funzioni e categorie | 60 |
| 7. | TASSE PORTUALI | 60 |
| 7.1 | Notizie di carattere generale | 60 |
| 7.2 | Andamento delle entrate per tasse e previsioni per il futuro (alla luce dell'introito al 100% delle stesse dal 1.01.2006)..... | 60 |
| 7.3 | Eventuali anomalie nella riscossione | 61 |
| 8. | OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI – LAVORO PORTUALE TEMPORANEO | 61 |
| 8.1 | Notizie di carattere generale | 61 |
| 8.2 | Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94..... | 62 |

| | | |
|-----|---|----|
| 8.3 | Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94 | 63 |
| 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 | 64 |
| 8.5 | Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 e tipo di attività svolta..... | 65 |
| 9. | Iniziative in materia ambientale..... | 65 |

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale

L'Autorità Portuale, nell'anno 2006, dal punto di vista dell'organizzazione interna ha effettuato una serie di assestamenti sulla forza lavoro determinati dalle sempre crescenti necessità di efficientamento, ammodernamento ed informatizzazione della struttura. La segreteria tecnico operativa, infatti, allo stato attuale è organizzata in quattro aree principali e vari uffici di staff e la distribuzione organica e gerarchica risulta schematicamente la seguente:



Come si potrà osservare, nel corso del 2006 è stato effettuato lo spostamento dell'ufficio informatico dall'area tecnica all'area amministrativo – contabile.

Infatti, coerentemente alle linee di sviluppo strategico aziendale, è stato necessario realizzare un servizio informatico di natura differente rispetto a quello sinora posseduto, basato su e gestito da sistemisti e amministratori di rete. Considerato che il punto focale dell'avvio dei nuovi sistemi informativi aziendali è stato l'ufficio della ragioneria si è ritenuto più efficiente ed efficace far afferire il servizio informatico all'area amministrativa in modo da essere facilmente coordinato e indirizzato rispetto alle implementazioni già in corso in questa area.

E' ragionevole prevedere che l'organizzazione subisca nel breve periodo ulteriori assestamenti in relazione alle linee programmatiche dell'Autorità Portuale tenuto conto dell'acquisizione di nuove competenze territoriali e dell'arricchimento dei compiti istituzionali.

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 riflette le logiche di sviluppo della Segreteria Tecnica Operativa dell'Autorità Portuale di Napoli ed è, quindi, tarato per fare fronte alle seguenti necessità:

- adeguare l'organizzazione ai sempre maggiori compiti operativi;
- creare nuove figure professionali, assicurare un normale turn over e 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.
- ampliare la circoscrizione portuale al porto di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata.

Ne è derivato un organico di 133 unità previste dalla nuova S.T.O.

La consistenza organica della S.T.O. dell'Autorità Portuale di Napoli, all'inizio del 2006, era costituita da 112 unità di cui 12 dirigenti, 27 quadri, 68 impiegati, 4 operai oltre 2 distaccati presso imprese portuali e 1 unità in soprannumero.

Al 31.12.2006 la consistenza organica era così articolata: 12 dirigenti, 25 quadri, 69 impiegati, 2 operai, oltre 2 distaccati presso imprese portuali e 1 unità in soprannumero.

La Pianta Organica prevista dalla STO approvata presenta, quindi, ulteriori spazi vuoti, essendo fissata, come detto, in 133 unità, suddivise in 13 dirigenti, 40 quadri, 76 impiegati (dal 4° al 1° liv.) e 4 operai (dal 4° al 2° liv.).

I fattori che hanno caratterizzato il 2006 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 esuberanti e riqualificazione del personale attraverso domande di dimissioni volontarie, a fronte di prefissato indennizzo incentivante. Pertanto, 3 dipendenti hanno chiuso la propria attività lavorativa nel corso del 2006.

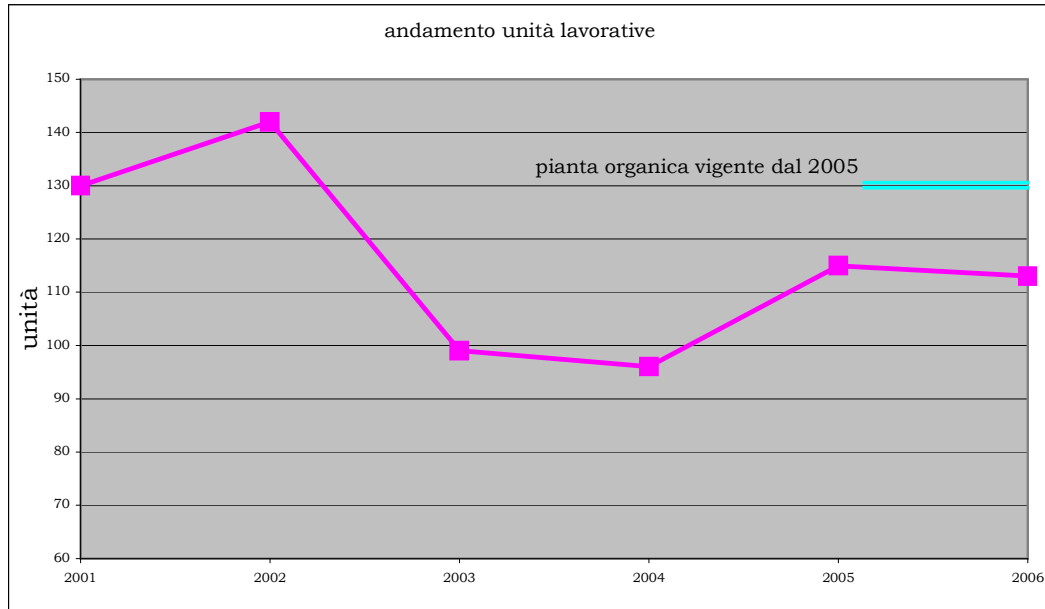
- Una unità ha cessato l'attività per raggiungimento del limite di età ed una ulteriore unità ha cessato il rapporto per dimissioni volontarie.
- Sono state effettuate ulteriori assunzioni per chiamata diretta di 1 primo livello e 1 terzo livello.

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 | % completam. pianta per livello |
|-----------------------------|-------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------|------------------------------|---------------------------------|
| CATEGORIA | al 31/12/05 | dimissioni passaggi di livello | assunzioni passaggi di livello | al 31/12/06 | | |
| DIRIGENTI | 12 | 0 | 0 | 12 | 13 | |
| TOTALE PARZIALE | 12 | 0 | 0 | 12 | 13 | 92,31 |
| QUADRI | | | | | | |
| QUADRI A | 5 | 0 | 0 | 5 | 17 | |
| QUADRI B | 22 | 2 | 0 | 20 | 23 | |
| TOTALE PARZIALE | 27 | 2 | 0 | 25 | 40 | 62,50 |
| IMPIEGATI | | | | | | |
| I LIVELLO | 28 | 1 | 1 | 28 | 35 | |
| II LIVELLO | 9 | 0 | 0 | 9 | 19 | |
| III LIVELLO | 25 | 0 | 1 | 26 | 12 | |
| IV LIVELLO | 6 | 0 | 0 | 6 | 10 | |
| TOTALE PARZIALE | 68 | 1 | 2 | 69 | 76 | 90,79 |
| OPERAI | | | | | | |
| II LIVELLO | 3 | 2 | 0 | 1 | 3 | |
| III LIVELLO | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| TOTALE PARZIALE | 4 | 2 | 0 | 2 | 4 | 50,00 |
| TOTALE | 111 | 5 | 2 | 108 | 133 | 81,20 |
| DISTACCATI | 2 | 0 | 0 | 2 | | |
| ESUBERI | 1 | 0 | 0 | 1 | | |
| TOTALE COMPLESSIVO | 114 | 5 | 2 | 111 | | |

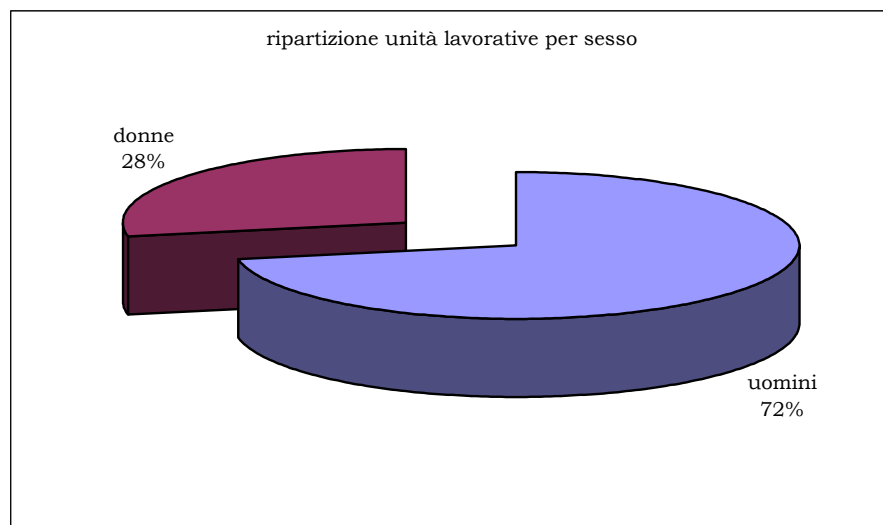
L'andamento storico delle unità lavorative in carico è, dunque, il seguente:

FIG. 1



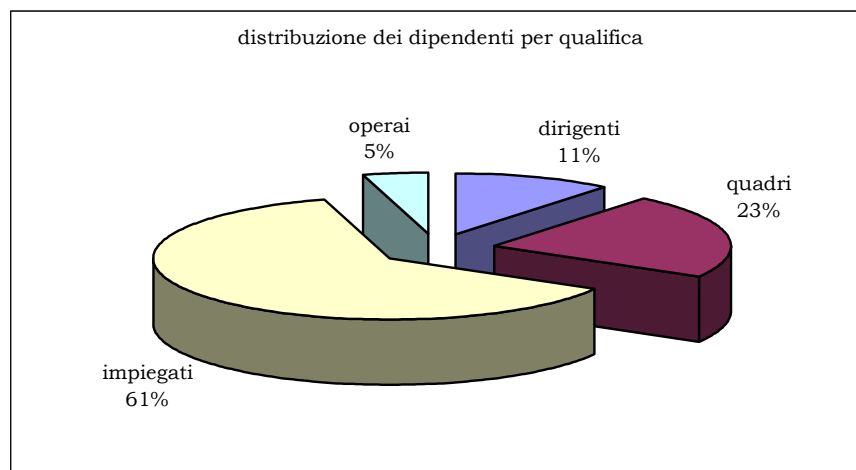
La ripartizione attuale delle unità lavorative per sesso è la seguente:

FIG. 2



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

FIG. 3



Infine la distribuzione dei dipendente per fasce di anzianità di servizio e per sesso è la seguente:

| anzianità di servizio | unità | % | di cui: | |
|-----------------------------|------------|------------|-----------|-----------|
| | | | uomini | donne |
| meno di un anno di servizio | 2 | 2 | 1 | 1 |
| tra 1 anno e 5 anni | 35 | 32 | 19 | 16 |
| tra 5 anno e 30 anni | 24 | 22 | 12 | 12 |
| oltre 30 anni | 50 | 45 | 48 | 2 |
| totale | 111 | 100 | 80 | 31 |

Come si evince dalle rappresentazioni grafiche e schematiche ora proposte, la forza lavoro sta rapidamente progredendo verso una minore anzianità e verso una maggiore presenza di donne.

1.2.1 Costo della struttura organizzativa

- *Costo del personale della sto.*

Il costo del personale della STO nel corso del 2006 con l'aggiunta degli oneri riflessi, al netto del costo dei dipendenti in distacco funzionale, è stato di € 6.093.690,45 con un incremento di circa il 10% rispetto allo scorso anno dovuto, principalmente, alle nuove assunzioni effettuate alla fine del 2005.

- *Contratti di collaborazione coordinata e continuativa.*
L'area tecnica utilizza la collaborazione di una risorsa nel campo della progettazione dell'attività nel porto di Napoli una spesa complessiva di € 8.450,00.
- *Incentivi per dimissioni.*
Ai dipendenti dimissionari è stato erogato il compenso incentivante per complessivi € 107.862,61.
- *Premio di risultato anno 2006.*
E' stato erogato il Premio Incentivo nel mese di Marzo 2007, relativo all'anno 2006, a tutto il personale impiegati, operai e quadri, con un esborso complessivo di € 236.782,44 così come previsto dalla contrattazione integrativa aziendale vigente.
- *Costo del personale in distacco.*
Il costo delle 2 unità in distacco funzionale è stato pari a € 93.355,04 interamente ribaltato alle società utilizzatrici.

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 continuato a perseguire due linee di sviluppo principali:

- Completamento del processo di *turn over* del personale, attraverso l'incentivazione degli esodi l'inserimento di nuove figure professionali acquisite dal mercato del lavoro specialistico;
- Processo di revisione generale 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, favorendo anche la mobilità interna fra uffici, 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 architettonico 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; oltre alla messa a regime dei moduli contabilità, già avvenuta nel 2005, si segnala:

- 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;
- nel corso del 2006 sono state avviate le personalizzazione e l'utilizzo in ambiente di test di:
 1. contabilità per centri di costo;
 2. contabilità per commessa;
 3. gestione integrata cespiti ammortizzabili;
 4. avvio del nuovo sistema di fatturazione integrato con il db delle navi e dei moli;
- da gennaio 2007 è attivo lo smistamento della posta via email (in parallelo al cartaceo): gli utenti dispongono delle copie su file.pdf dei protocolli in entrata che consentono la lavorazione in tempo reale e l'eventuale riutilizzo dei documenti per l'editing con notevole risparmio di tempo;
- da gennaio 2007 è attiva la notifica delle delibere via email (in parallelo al cartaceo).

Nel corso del 2007 sono previsti ulteriori step da avviare:

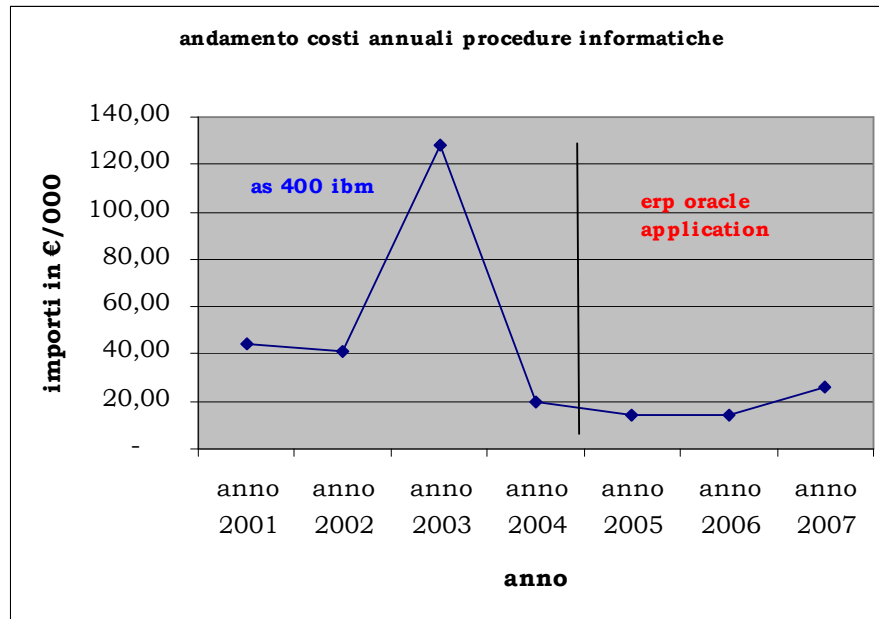
- nuovo modello di acquisizione dei dati per gli approdi al molo Beverello;
- avvio del sistema di protocollazione dei decreti presidenziali;
- implementazione della gestione delle pratiche demaniali;
- disegno delle procedure per la gestione delle statistiche portuali.

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.

Fino a questo momento le spese per l'acquisto delle licenze, di progettazione ed avvio delle nuove procedure consistono in circa 120.000 euro iva inclusa nel corso del 2005, 2006 e primo trimestre 2007.

I costi annuali per la manutenzione del sistema sono invece di circa 26.000 euro iva inclusa a regime. Al proposito si evidenzia l'andamento dei costi annuali di manutenzione e uso del servizio informatico:

FIG. 4



Nel confronto non si tiene conto del fatto che il servizio ced (informatico) prima era gestito da cinque unità mentre oggi si basa su un responsabile di rete e di una ulteriore risorsa condivisa con altri uffici e, ancora, non si tiene conto del costo di ammortamento delle apparecchiature di proprietà.

Rimane, tuttavia, 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

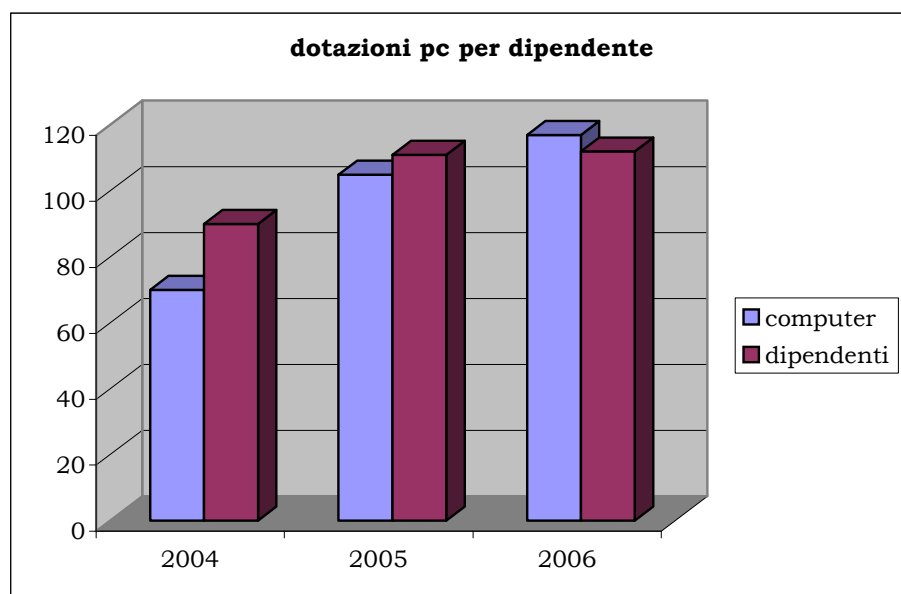
Anche dal punto di vista hardware sono stati compiuti sforzi eccezionali. Infatti, è stato spinto il completamento della rete lan aziendale, perfezionata la sicurezza con antivirus e *firewall* forniti direttamente dal gestore delle linee (abbattendo così i costi per le licenze software e i costi per gli aggiornamenti). Inoltre si è proceduto al parziale rinnovo del parco macchine acquisendo con la formula del noleggio nuovi computer: attualmente si dispone di 42 unità a noleggio su 117 disponibili per una percentuale del 36%. Questa formula consente il rinnovo automatico del parco macchine che garantisce, quindi, la possibilità di avere a disposizione la tecnologia più recente. Inoltre, il software di base e quello operativo è incluso

nel prezzo di noleggio: ciò consente di avere versioni dei pacchetti applicativi sempre aggiornati e omogenei fra loro.

Il risultato di questa politica è un parco macchine dotate di processore non inferiore al pentium IV e con sistema operativo Win Xp tranne pochissime eccezioni del tutto marginali.

Allo stato attuale si è passati da un rapporto computer/addetti del 77% lo scorso anno ad un rapporto computer/addetti del 95% nel 2005 e del 102% nel 2006. Di circa 117 computer in dotazione oltre il 75% ha meno di due anni di vita; il 99% ha accesso alla rete ed è abilitato alla navigazione internet. Infine, il 98% dei dipendenti è dotato di e-mail istituzionale. Esistono anche 10 legal-mail che verranno messe in uso per la spedizione di posta certificata.

FIG. 5



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.

1.4.3 Adeguamento alla normativa sulla Privacy

Strettamente connesso al tema dell'informatica è la sicurezza dei dati interni. Si segnala, al proposito, che l'Autorità Portuale ha completato il processo di adeguamento alla *privacy* pervenendo

anche alla definizione del Documento Programmatico per la Sicurezza.

Lo stesso è già stato revisionato ed aggiornato in vista della scadenza annuale del 31/3/07.

A latere delle procedure di revisione del d.p.s., sono stati tenuti corsi di addestramento e alfabetizzazione alla *privacy* per il personale e sono state fornite circolari operative.

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.

Con delibera n. 33 del 14.12.2006 il Comitato Portuale ha deciso di procrastinare l'aggiornamento del Piano Operativo Triennale all'anno 2007 per tenere in debito conto le variazioni normative introdotte dalla legge finanziaria 2007 e l'estensione della competenza dell'Autorità Portuale di Napoli al porto di Castellammare di Stabia.

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.

Con delibera della Giunta Regionale della Campania n. 1651 del 26.11.2005 è stata costituita, tra la Regione Campania e l'Autorità Portuale di Napoli, la fondazione denominata "**Fondazione Museo dell'Emigrazione**" che realizzerà e gestirà tale museo presso l'edificio dell'Immacolatella Vecchia nel Porto 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.

La collaborazione con Logica si è intensificata sotto diversi aspetti, tra i quali quello legato alla promozione. Infatti, dopo numerosi eventi organizzati insieme nel 2006, si è giunti per il 2007 ad una programmazione di un vero e proprio piano promozionale congiunto, che prevede la condivisione degli spazi di tutti gli eventi promozionali dell'Autorità Portuale di Napoli, per quanto concerne ovviamente il settore commerciale, e di Logica.

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.**, a seguito delle vicende giudiziarie (sentenza TAR Campania n. 610 del 15.12.2005 e sentenza Consiglio di Stato n. 6190 del 17.10.2006, con le quali si metteva in discussione la procedura di valutazione dei progetti che aveva portato alla aggiudicazione del concorso di progettazione al Gruppo Euvè) ha invitato la Commissione Giudicatrice a procedere ad una nuova valutazione dei progetti limitatamente ai disposta della sentenza del Consiglio di Stato con applicazione rigorosa dei criteri individuati nel bando di gara.

La Commissione Giudicatrice, applicando i criteri indicati dal Consiglio di Stato, ha confermato la graduatoria concorsuale che vedeva il raggruppamento Euvè al primo posto ed il Consiglio di Amministrazione di Nausicaa, in via definitiva, ha aggiudicato, pertanto, il concorso di progettazione. Nei primi mesi del 2007 si procederà alla sottoscrizione della convenzione di incarico con il Gruppo Euvè.

E' opportuno ricordare che 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 2006, come si specificherà meglio nel paragrafo relativo alle Stazioni Marittime, allo scopo di rendere effettiva la gestione del terminal crocieristico, si è proceduto alla delocalizzazione presso altri siti nell'ambito del Porto di Napoli di quelle attività site all'interno della Stazione Marittima e non più compatibili con il nuovo assetto del Terminal, ovvero al recupero della disponibilità dei locali siti all'interno dell'edificio a carico di soggetti non autorizzati a permanervi. 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.

Con delibera n.26 del 11/10/06 il Comitato Portuale ha espresso il proprio parere favorevole in merito alla richiesta di concessione trentennale avanzata dalla **Medmar s.p.a.** per il fabbricato ex Cirio, ubicato in località Vigliena, destinato ad ospitare i propri uffici e quelli delle società ad essa collegate, previa esecuzione di consistenti interventi di ristrutturazione e riqualificazione funzionale della struttura, al termine dei quali verranno riconsegnati all'Autorità Portuale una parte del piano terra ed una parte del primo piano da utilizzare per la delocalizzazione ed il trasferimento di altri concessionari portuali.

Con delibera n. 39 del 14/12/06 il Comitato Portuale ha espresso il proprio parere favorevole in merito alla richiesta di concessione quindicennale avanzata dalla **Luise Catering s.r.l.** per il capannone ex Wartsila Italia, ubicato in località Porta Massa, da destinare a provveditoria navale, previa esecuzione di interventi di ristrutturazione e riqualificazione funzionale della struttura, con la previsione di riduzione dell'area coperta da concedere per l'eventuale necessità di trasferimento di altro concessionario portuale.

Con delibera n. 40 del 14/12/06 il Comitato Portuale ha espresso il proprio parere favorevole in merito alla richiesta di prolungamento della concessione (da quindici a trenta anni) avanzata dalla **Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.**, limitatamente al capannone "Juta", nell'ambito del quale sono ancora in corso di esecuzione gli interventi per la realizzazione della Stazione Marittima Sussidiaria, autorizzati con provvedimento n. 354 del 4/3/2004, in considerazione dei notevoli investimenti effettuati.

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, si era deliberato l'acquisto, da parte dell'Autorità Portuale, del **bacino galleggiante di carenaggio**

n. 5, di proprietà della Cantieri del Mediterraneo per il successivo affidamento in concessione dello stesso ad un consorzio di riparatori navali del Porto di Napoli, **Consorzio Bacini Napoletani**, individuato con delibera di Comitato Portuale n. 11 del 20/4/06 quale consorzio di riparatori navali e soggetto giuridico al quale assegnare in concessione ed in gestione lo stesso.

Con delibera n. 535 del 22.12.2005, pertanto, era stata autorizzata l'acquisizione delle "Attrezzature per riparazioni navali marittime (bacino galleggiante n. 5)" ed impegnata la spesa della prima tranche dell'importo complessivo di 6.500.000,00 e con successiva delibera n. 125 del 30.03.2006 era stata autorizzata la sottoscrizione del contratto preliminare di compravendita ed impegnata la spesa della seconda tranche pari ad € 6.340.000,00 comprensiva di IVA, con i citati fondi previsti dalla legge n. 388/00 - D.M. 02.05.2001.

Nel corso del 2006 si era provveduto a portare avanti le procedure tecniche e amministrative al fine di pervenire all'acquisizione, programmata per il 20/09/06; ma in data **13.09.2006 è affondato** il "Bacino galleggiante n. 5" e il contratto preliminare si è risolto, per cui, al fine di evitare che il citato incidente ostacolasse il programmato Piano di Riordino della Cantieristica, sono state avviate tutte le procedure per individuare le possibili soluzioni, anche alternative, che possano consentire la piena attuazione dei sopra citati indirizzi programmatici in favore del settore dei riparatori navali del porto di Napoli. In particolare, si è avviata un'indagine di mercato per conoscere le disponibilità ed il costo di un altro bacino galleggiante in luogo di quello inutilizzabile.

Pertanto, con delibera n. 537 del 29.12.2006 si è disposto di mantenere fermo l'impegno dell'importo pari ad € 12.697.909,79 per l'acquisto delle "Attrezzature per le riparazioni navali marittime" per l'attuazione del programmato riordino della cantieristica, e di confermare l'impegno della spesa effettuata pari all'importo di € 142.090,21 per l'acquisto del "Bacino galleggiante n. 5".

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 conclusione di apposita procedura, n. 20 autorizzazioni, per semestre, alle società selezionate e riscossi circa 90.000 € a titolo di canone demaniale per l'utilizzo di un posto di ormeggio per ciascuna società.

Nel corso dei mesi di maggio/luglio 2006, questa A.P., allo scopo di razionalizzare l'utilizzo degli specchi acquei antistanti la Rotonda Nazario Sauro, Largo Sermoneta e via Caracciolo del lungomare di Napoli, ha elaborato uno specifico **Piano di Ormezzi** d'intesa con la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania, la Soprintendenza BAPPSAE, la Soprintendenza per i

Beni Archeologici, la Capitaneria di Porto di Napoli, la Regione Campania, la Provincia ed il Comune di Napoli.

A seguito dell'esito positivo di apposite Conferenze dei Servizi, durante le quali si sono acquisite, tra l'altro, le autorizzazioni paesaggistiche previste dalla normativa vigente e all'esito della procedura ad evidenza pubblica avviata mediante pubblicazione di apposito bando, sono state emesse n. 3 autorizzazioni provvisorie e sperimentali per il posizionamento nelle località sopra indicate di campi-boa per l'ormeggio di circa 300 **unità da diporto** mediante l'utilizzo di gavitelli eco-compatibili a favore del Consorzio Ormeggiatori Storici Lungomare S. Lucia, della Srl Marina di Sant'Antonio e della Società Consortile Operatori Approdi Nautici Lungomare di Napoli.

Per l'anno 2007, si prevede che l'attività di sperimentazione possa terminare con il rilascio dei definitivi titoli concessori previsti dalla normativa vigente.

Nell'anno 2006 si sono portate avanti le operazioni di riqualificazione e potenziamento degli **approdi di Mare Chiaro, Gaiola e Riva Fiorita**: sono in corso i lavori sulla base dei progetti presentati dal Comune di Napoli e sulle relative varianti, con stretta collaborazione con gli Uffici Tecnici del Comune, in particolare per la Gaiola e Riva Fiorita, dove l'affidamento della direzione lavori è in capo a personale A.P.

Con delibera n. 9 del 31/03/06 il Comitato Portuale ha espresso il proprio parere favorevole in merito alla regolarizzazione della concessione **Circolo Canottieri Napoli** relativa al complesso ubicato in località Molosiglio. Al momento l'istruttoria non è ancora conclusa.

Si è proceduto alla consegna al Commissario Straordinario per l'Emergenza Bonifiche delle aree demaniali marittime, ubicate in località **Coroglio/Bagnoli**, da sottoporre ai necessari interventi di bonifica per cui si è reso necessario, nel corso dell'anno 2006, disporre la sospensione delle concessioni quadriennali già rilasciate al **CO.MA.BA** per l'insediamento di attività turistico-balneari nella citata località.

2.5 Ampliamento della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Napoli al porto di Castellammare di Stabia.

Con D.M. del Ministero dei Trasporti datato 18.9.2006 la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Napoli è stata ampliata al porto di Castellammare di Stabia relativamente al tratto che va dal Molo Quartuccio al Molo Borbonico compresi.

Quanto sopra ha comportato il trasferimento delle funzioni di amministrazione del demanio marittimo e delle altre funzioni previste dalla legge n. 84/94 dalla Regione Campania a questa Autorità Portuale.

Sono state, pertanto, avviate le procedure per l'acquisizione delle relative pratiche. Alla data del 31.12.2006 l'Ente Regionale Campano ha provveduto alla materiale consegna di n. 21 pratiche demaniali su un complessivo di circa 50.

Si è proceduto, altresì, ad avviare una serie di attività volte ad integrare ed uniformare il Porto di Castellammare rispetto alle normative del Porto di Napoli:

- Redazione del Port Facility Security Plan del Porto di Castellammare di Stabia sulla base della valutazione di sicurezza (assessment), effettuata antecedentemente alla succitata estensione, dalla Capitaneria di Porto di Castellammare;
- Elaborazione e successiva emanazione dell'ordinanza n. 25/06 – “Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nel porto di Castellammare di Stabia”;
- Elaborazione e successiva emanazione dell'ordinanza n. 26/06 – “Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Castellammare di Stabia, di durata non superiore al quadriennio”;
- Elaborazione e successiva emanazione dell'ordinanza n. 27/06 – “Regolamento concernente la disciplina dei servizi portuali nell'ambito del porto di Castellammare di Stabia – art. 16 legge 84/94 e D.M. del 06.02.2001 n. 132”;
- Elaborazione e successiva emanazione del decreto presidenziale n. 100 del 20.12.2006 , relativo ai diritti di approdo corrisposti da navi e mezzi veloci che approdano alle banchine pubbliche del Porto di Castellammare di Stabia.

Per quanto riguarda le **possibilità di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia**, in chiave previsionale, è possibile indicare le seguenti linee guida, distinguendo i tre settori: settore merci, settore crocieristico/turistico e settore cantieristico:

Settore merci

L'applicazione del regolamento che disciplina l'accesso alle attività di carico, scarico e deposito merci, ha consentito una ripresa delle operazioni portuali e la costituzione di una società, l'impresa Berti, che già agente marittimo nello scalo stabiese, potrà operare direttamente, in virtù di autorizzazione ex art. 16 legge 84/94, sfruttando la propria conoscenza del mercato del traffico di granaglie.

In merito, invece, alla capacità tecnica dello scalo di gestire un nuovo e più intenso arrivo di navi di granaglie, va detto che il porto di

Castellammare ha la disponibilità di banchine operative e pescaggi idonei a navi di medio tonnellaggio (fino a 6.000 tonn./portata), mezzi meccanici, attrezzature da sbarco (già di proprietà della predetta società Berti) ed è prossimo a magazzini e silos di stoccaggio che si trovano nell'immediato retroterra.

L'insieme di questi fattori fa ritenere imminente il ritorno sul porto di Castellammare del traffico di grano e prodotti derivati già dai prossimi mesi, non appena l'istruttoria per l'autorizzazione dell'impresa portuale sarà completata.

Con il ritorno del traffico tradizionale anche l'occupazione dei lavoratori portuali attualmente in mobilità, ne trarrà beneficio. Infatti, l'impresa portuale sopraccitata si è impegnata ad assorbire gli operai di cui necessita fra quei lavoratori attualmente senza occupazione che attendono la ripresa delle attività portuali.

Dopo la ripresa del traffico di granaglie sarà possibile indurre altro traffico nello scalo stabiese (legname) e di conseguenza procedere ad impiego di manodopera di personale scelto fra i lavoratori attualmente in mobilità.

Allo scopo di migliorare le funzionalità pratiche ed eliminare le interferenze fra l'attività commerciale e quelle turistiche/crociéristiche sarà necessario, per il futuro, localizzare le attività commerciali sulla banchina Magazzini Generali. Ciò comporterà ingenti investimenti compresa l'ipotesi di abbattimento dei silos, al fine di guadagnare piazzali operativi necessari alle operazioni stesse.

| | |
|--------------------------------|--|
| Imprese portuali ex art.16 | n.1 |
| Tipologia merce | Grano e prodotti derivati |
| | Imbarco acqua/legname |
| gru sbarco granaglie | n.2 |
| banchina | Marinella |
| Mt. lineari utili di banchina | 150 |
| operai da impiegare | Prelevati da personale attualmente in mobilità |
| Stima merce sbarcata anno 2007 | 50.000 tonn. |

Settore crocieristico/turistico

La collocazione privilegiata rispetto alla penisola Sorrentina ed ai siti archeologici di Pompei lascia ipotizzare per il porto Stabiese la possibilità di uno sviluppo turistico/crociéristico che però necessita di un'ampia e sinergica azione fra tutte le amministrazioni volta a promuovere un'immagine accattivante, sotto il profilo turistico, della città e del suo porto. L'inizio dei lavori di riqualificazione dell'area portuale rappresentano, pertanto, il segnale di un'attività intensa avviata dalla Autorità Portuale e dalle amministrazioni Regionale e

Comunale diretta creare condizioni infrastrutturali ed organizzative per il rilancio dello scalo.

Gli ormeggi da destinare al traffico crocieristico nel porto di Castellammare sono da individuarsi solo nel molo di sottoflutto avente una lunghezza di 240 mt.. e nella rada. La possibilità di un ormeggio al molo di sottoflutto, però, non è di portata immediata in quanto i pescaggi ivi presenti non consentono un sicuro ormeggio a navi da crociera di media grandezza. Inoltre, vanno migliorate le condizioni delle aree appena prossime all'ormeggio e va prevista la possibilità per i passeggeri di potersi spostare in sicurezza e celermente in direzione delle località turistiche di gran richiamo.

Indurre un traffico crocieristico sul porto di Castellammare di Stabia significa quindi ristrutturare la banchina della Marinella ed attrezzare i locali ivi esistenti per l'accoglienza passeggeri. Tali interventi sono successivi ad un intervento di riqualificazione generale del porto già in atto.

L'arrivo del traffico crocieristico e l'ormeggio di navi in porto e in rada consentirà l'impiego di manodopera per la fornitura di servizi a passeggeri/croceristi (servizi di sicurezza/security, parcheggio, movimentazione bagagli, ecc...).

Oltre al traffico crocieristico, il porto stabiese, dopo la riqualificazione, potrà vedere uno sviluppo di traffico traghetti, anche stagionale, data la vicinanza del porto a località turistiche di gran pregio.

| | |
|---|---------------------|
| Banchina | Molo di sottoflutto |
| Mt. lineari utili di banchina | 240 |
| Lunghezza navi ammissibile all'ormeggio | mt. 240 |

Settore cantieristico

Il settore della cantieristica riveste per l'Autorità Portuale di Napoli un comparto fondamentale ai fini dello sviluppo dello scalo Stabiese. Al riguardo l'Autorità Portuale prevede interventi sia di natura organizzativa che di tipo infrastrutturale.

Tali interventi si rendono necessari anche perché l'industria cantieristica rappresenta una componente strategica dell'offerta dei servizi portuali anche in relazione agli ingenti investimenti pubblici e privati impiegati per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei cantieri che consentiranno allo scalo Stabiese di attrarre un maggior numero di commesse rivolte alla costruzione di grandi navi.

Inoltre, l'industria cantieristica resta ancorata, prevalentemente, al comparto delle riparazioni e manutenzioni navali, che rappresentano - così come già avviene nel porto di Napoli - un forte fattore di spinta economica: il porto di Castellammare di Stabia potrebbe, pertanto,

diventare un punto di riferimento per tutto il territorio nazionale ed europeo.

In tale ottica si sta vagliando la possibilità di acquisire all'ambito portuale anche parte delle aree a ponente dell'attuale ambito portuale ed eventualmente ubicare un bacino di carenaggio per navi di grandi dimensioni.

Si evidenzia che, poiché l'ampliamento della circoscrizione territoriale è avvenuto a fine 2006, non è possibile allo stato attuale fornire le due schede relative al Porto di Castellammare di Stabia circa il movimento traffici e il rilascio concessioni anno 2006.

2.6 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 2006 rispetto al 2005 ha fatto segnare un + 19,1 sul traffico totale, attestandosi su 444.982 teu's, rispetto ai 373.706 dell'anno precedente.

Tale significativo aumento di traffico, che rappresenta la migliore performance europea, è dovuto all'arrivo di nuove linee marittime containers che, anche a seguito di numerose missioni all'estero e contatti diretti con i rappresentanti di alcune compagnie di navi container, hanno scelto il porto di Napoli come scalo per le proprie rotte.

Per l'anno 2007 si prevede un ulteriore incremento di traffico di circa il 20%.

Anche il **tonnellaggio totale di merci** transitate per il porto di Napoli questo anno fa registrare un aumento: nel 2006 infatti sono state movimentate tonn. 22.100.000 rispetto ai 21.009.231 dell'anno precedente, per un aumento del 5,2 %.

Tale aumento è effetto combinato dell'incremento del traffico ro-ro (+ 4%), delle rinfuse solide (+ 1,1%), delle rinfuse liquide (+ 2,7%) ma soprattutto del traffico container (+ 18,3%).

Un incremento del tonnellaggio totale transitato dovrebbe registrarsi anche nel 2007, perché tutte le voci commerciali considerate dovrebbero far registrare incrementi, seppur di dimensioni differenti.

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

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.

Per l'anno 2007 si prevede un rafforzamento del ruolo mondiale del porto di Napoli nel settore container, in quanto alcune compagnie hanno dichiarato che lo scalo partenopeo sarà ancora più centrale

per altre rotte in Mediterraneo occidentale, verso la Grecia e il mar nero, l'Africa settentrionale e l'America settentrionale.

In generale, il flusso prevalente prevede, come gli anni scorsi, 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 campani (pasta e prodotti alimentari per il 65%, nonché 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.

Ancora in aumento il traffico ro-ro, la cui crescita è dovuta essenzialmente al successo delle linee per la Sicilia, continuando il trend di crescita fatto registrare nel 2005.

Il tonnellaggio totale di questo solo traffico nel 2006 ammonta a 8.500.000 tonnellate, e rispetto alle 8.172.429 tonnellate dell'anno precedente fa segnare un incremento del 4 %.

Tale traffico dovrebbe crescere ancora nel 2007, in considerazione del fatto che dalla fine dell'anno 2006 è stata avviata una nuova linea di autostrade del mare solo merci con destinazioni Genova e Termini Imerese. La cadenza di tale rotta è settimanale, ma si prevede che, nell'arco del 2007, diventi bisettimanale e successivamente trisettimanale.

Il traffico non containerizzato ha visto migliorare le proprie performances soprattutto nel settore del traffico di cellulosa, in conseguenza della decisione delle cartiere Burgo di concentrare tutta la logistica dell'import di cellulosa destinato all'Italia nel porto di Napoli.

Questa decisione è stata la conseguenza degli investimenti effettuati dal terminalista in questo settore nonché della nuova concessione rilasciata dall'Autorità Portuale di Napoli nel corso del 2005.

(Per i dati relativi ai traffici vedi allegato)

Traffico Crocieristico

Il 2006 ha rappresentato un anno particolarmente significativo per quanto riguarda i volumi di traffico. I dati registrati in tutti i comparti dell'attività portuale sono stati più che positivi, ma è soprattutto il traffico passeggeri a raggiungere valori sempre più indicativi sul trend di crescita dello scalo partenopeo.

Nell'anno di riferimento, i croceristi sono stati 972.000 con 600 approdi registrando una crescita del 139,4 % rispetto al 2000, dato che dimostra ancora una volta che il Porto di Napoli, a prescindere dal trend di crescita dimostrato dal mercato crocieristico mondiale, è

diventato ormai per i *cruise operators* mondiali un porto di riferimento.

In chiave previsionale, si deve segnalare che anche per il 2007 si prevede un ulteriore incremento: gli approdi già confermati sono, infatti, 680, dato dal quale è possibile ipotizzare che i croceristi previsti saranno non meno di 1.300.000. Il porto di Napoli, pertanto, si candida per, l'anno prossimo, non solo quale principale porto d'Italia ma soprattutto come diretto concorrente, in Europa, del porto di Barcellona.

Non a caso, per rimarcare ancora di più la performance del comparto turistico croceristico, il Porto di Napoli è stato scelto come sede per ospitare il **Seatrade Mediterranean Cruise & Ferry Convention**, la più importante manifestazione fieristica e convegnistica del settore crociere e ferry dopo il Seatrade di Miami.

Traffico del golfo

Oltre all'evidente crescita del traffico relativo al mercato croceristico, anche il traffico dei passeggeri diretti alle isole del golfo ha raggiunto anche quest'anno valori importanti. 7.000.000 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 e Tunisi e, come detto sopra, di recente anche con la Liguria (con Genova) ed ancora con la Sicilia (con Termini Imerese), anche se inizialmente questa nuova linea dovrebbe essere dedicata al solo trasporto merci.

“Autostrade del mare”

Il peso commerciale del settore, come detto sopra, è aumentato di circa il 4%, incremento ridotto rispetto agli anni passati per lo stabilizzarsi delle linee. È ipotizzabile un ulteriore intensificarsi del trasporto dei mezzi pesanti via autostrade del mare proprio in conseguenza dell'istituzione delle nuove linee per la Termini Imerese e Genova e dell'aumento di frequenza d'attracco delle stesse.

Progetti Europei

L'Autorità Portuale di Napoli, nel corso del 2006, 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. Tali progetti, che perseguono una pluralità di obiettivi tesi a far risaltare il ruolo della portualità e delle tematiche ad essa afferenti in ambito nazionale ed internazionali, sono i seguenti:

- 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 di partenariato per la cooperazione integrata tra i porti di Miami e Napoli e le rispettive aree socio-economiche.**
Il progetto è stato promosso dalla Regione Campania nell'ambito del Programma di Partenariato Territoriale con gli Italiani all'Estero, cofinanziato dal Ministero degli Affari Esteri ed in collaborazione con il Centro Internazionale dell'O.I.L. – Agenzie delle Nazioni Unite. Il progetto, che ha preso spunto dall'Accordo di gemellaggio siglato dall'Autorità Portuale di Napoli e Miami il 27 aprile 2004 – ha coinvolto una *rete partenariale regionale* rappresentata dalla Regione Campania e Autorità Portuale di Napoli e una *rete partenariale estera* rappresentata dal Porto di Miami, Contea di Miami, Camera di Commercio italo-americana di Miami e il Consolato italiano a Miami. Il progetto, iniziato nel 2005 e conclusosi nel mese di luglio 2006 ha consentito di rafforzare la collaborazione internazionale tra i Porti di Napoli e Miami in materia di *security* portuale e gestione del traffico crocieristico attraverso stage presso lo scalo statunitense a cui hanno partecipato dipendenti dell'Autorità Portuale ed operatori dello scalo partenopeo. Il trasferimento del *know - how* tra i due scali sui temi della *security* e della gestione del traffico crocieristico, inoltre, è avvenuto attraverso seminari tenutisi presso l'Autorità Portuale di esperti del Porto di Miami che hanno coinvolto gli operatori del Porto di Napoli.

3. ATTIVITA' PROMOZIONALE

3.1 Notizie di carattere generale

L'attività promozionale del settore commerciale dell'Autorità Portuale di Napoli per l'anno 2006 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 2006 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 2006)

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.

Intermodal Sud America (San Paolo del Brasile, 26 – 28 aprile 2006)

L'Autorità Portuale di Napoli è stata presente per la terza 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.

I contatti presi durante la fiera hanno permesso di stilare un piano di gemellaggi che il porto di Napoli effettuerà durante l'anno 2007 con i porti brasiliani di Salvador de Bahia e Santos, nell'ottica dell'allargamento delle alleanze strategiche dello scalo napoletano verso il resto del mondo.

SITL Parigi (Parigi, 07-10 marzo 2006)

L'Autorità Portuale ha partecipato al SITL di Parigi insieme all'Autorità Portuale di Salerno, all'Interporto Sud Europa, all'Interporto Campano e alla società Logica.

L'evento, appuntamento importante per le sinergie europee di settore, ha visto l'Italia, presente in qualità di paese ospite d'onore, rappresentata dal Ministro dei Trasporti. Nell'occasione l'Autorità

Portuale è stata rappresentata dai suoi vertici, il Presidente ed il Segretario Generale, che hanno così potuto intrattenere relazioni con i massimi rappresentanti istituzionali del mondo del trasporto: è stato così confermato l'impegno dell'Autorità Portuale di Napoli ad essere presente ad i più importanti eventi promozionali in collaborazione con gli altri nodi logistici regionali.

SIL (Barcellona, 23 – 26 maggio 2006)

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 e Transitalia.

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.

Siti China (Guangzhou, 28 – 30 giugno 2006)

L'Autorità Portuale di Napoli è stata presente per la prima volta a questa manifestazione, una delle più importanti per il settore logistico nell'Estremo Oriente. La fiera, frequentata soprattutto da operatori orientali, è stata un ottimo veicolo di contatto per diversi spedizionieri cinesi che cercano corrispondenze in Sud Italia, alla luce dell'importanza che ha acquisito il mercato cinese per il porto di Napoli.

Intermodal (Amburgo, 05 – 07 dicembre 2006)

La fiera, la più importante del settore europeo per la logistica e che quest'anno si è tenuta ad Amburgo, 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. Per l'edizione 2006 l'Autorità Portuale di Napoli è stata presente con un proprio rappresentante.

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

BIT (Milano, 18 - 21 febbraio 2006)

Per il quinto anno di seguito, l'Autorità Portuale ha partecipato alla principale fiera turistica internazionale con uno stand di 20 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, 18 - 21 marzo 2006)

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.

BMT (Napoli, 7 - 9 aprile 2006)

Anche la Borsa Mediterranea del turismo, alla sua decima 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, si è cercato non solo di illustrare, attraverso anche il materiale promozionale prodotto, i progetti generali, ma anche di avviare l'attività di sponsorizzazione per gli operatori del settore in vista del prossimo Seatrade Med.

Seatrade (Napoli, 18 - 20 ottobre 2006)

Dopo una lunga e difficile trattativa il Seatrade Med si è trasferito dal capoluogo ligure al Porto di Napoli.

I motivi che hanno portato la società a scegliere Napoli per la sesta edizione del Seatrade sono diversi: numero di croceristi e passeggeri raggiunto negli ultimi anni; varietà di destinazioni turistiche offerte da Napoli e dalla Regione Campania; bellezza dell'area in cui si è svolta la manifestazione; nuovo Centro Congressi all'interno della Stazione Marittima.

Dal 18 al 20 ottobre la Stazione Marittima di Napoli ed il Piazzale antistante, è stato così teatro di uno degli eventi più significativi non solo per il mercato croceristico e turistico mondiale, ma è stata una manifestazione che ha coinvolto l'intera Regione Campania.

- Più di 4750 partecipanti tra delegati e visitatori;
- 50 il numero dei paesi di provenienza dei delegati;
- 200 espositori
- 6.600 mq di area occupata dalla tensostruttura espositiva presso la Stazione Marittima,
- 650 circa le stanze d'albergo occupate;
- 1500 e oltre i biglietti aerei emessi

E per la prima volta, si è tenuta una sessione incentrata su un programma motivazionale per gli agenti di viaggio che ha coinvolto agenti provenienti da 60 paesi del mondo.

Gli eventi cittadini sono stati molteplici ed hanno coinvolto i principali esponenti del mondo politico nazionale e locale, sono stati annunciate commesse importanti per i cantieri e sono stati presenti i principali armatori mondiali. Tutto ciò ha portato all'intera città, in termini economici, un giro di affari quantificabile in circa un milione di euro. Tali risultati permettono la ricandidatura automatica dello scalo partenopeo per ospitare la prossima edizione del Seatrade Med 2008.

Assemblea Generale MedCruise (Gibilterra, 11 e 12 maggio 2006)

Anche quest'anno l'Autorità Portuale di Napoli ha partecipato alle numerose iniziative promosse dall'Associazione Medcruise (Associazione che ha lo scopo di promuovere il turismo croceristico tra i porti del Mediterraneo) di cui è membro dal 1999.

Nel 2006, oltre al consueto meeting di marzo in occasione del Seatrade di Miami, l'assemblea generale si è tenuta a Gibilterra, dove tra le altre cose si è discusso dell'organizzazione del Seatrade Med a Napoli (MedCruise ha da sempre un ruolo di protagonista nell'organizzazione della manifestazione) ed è stato presentato dal Presidente della Costa Crociere GianLuigi Foschi un monitoraggio sul mercato turistico del Mediterraneo commissionato anche dall'*European Cruise Council*.

Durante il Seatrade Med, invece, si è convocata la riunione dei porti membri e sono state approvate le mozioni relative al bilancio e all'ingresso del Porto di Pescara e di Sochi, quest'ultima deputata quale città ospite della prossima assemblea generale prevista per maggio 2007.

Cerimonie di inaugurazione

Sempre nell'ambito delle attività promozionali organizzate nel 2006, il 15 febbraio si è avuta la cerimonia di inaugurazione del bacino di carenaggio n. 3. All'inaugurazione hanno presenziato il Dir. Gen. per la Navig. Marittima del Ministero delle Infrastrutture, il Presidente della Regione Campania, il Presidente della Provincia di Napoli, il Sindaco di Napoli, l'A.D. della Tirrenia, il Vice – Presidente di Confitarma, l'A.D. della Fincantieri ed il Presidente delle Ferrovie dello Stato 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 27 settembre 2006 si è tenuta a Napoli la cerimonia inaugurale per il servizio di autostrade del mare solo merci tra Napoli, Genova e Termini Imerese. Tale servizio, che rappresenta una novità assoluta per il porto di Napoli per quanto riguarda il collegamento con la Liguria, è stato presentato alla presenza del ministro dei Trasporti, del Presidente della Regione Campania, del Sindaco di Napoli, e dei rappresentanti degli operatori coinvolti nel servizio.

Altre iniziative

Nell'ambito delle attività promozionali del porto di Napoli, ed in con certo con altri soggetti istituzionali, l'Autorità Portuale di Napoli ha partecipato a diverse missioni di lavoro:

Cina (16 – 23 febbraio 2006)

L'Autorità Portuale di Napoli, insieme al Presidente della Regione Campania, al Direttore dello Sprint ed a diversi rappresentanti del mondo imprenditoriale regionale ha partecipato ad una missione di lavoro in diverse città della Cina, quali Pechino, Tianjin e Guangzhou.

Durante tale missione, l'Autorità Portuale di Napoli ha incontrato Wei Ja Fu, Presidente del gruppo Cosco, che in quell'occasione ha ribadito l'interesse della compagnia cinese per il porto di Napoli, ed ha annunciato l'intensificarsi delle linee marittime destinate al porto di Napoli, come puntualmente avvenuto poi nel corso del 2006.

Sempre nella stessa missione è stato incontrato lo staff dirigenziale del porto di Guangzhou, scalo del Sud cinese con il quale il porto di Napoli ha dal 2000 un accordo di gemellaggio.

Cina (12 – 18 settembre 2006)

Durante questa seconda missione in Cina al seguito del Presidente del Consiglio dei Ministri e, in contemporanea, ad una delegazione dell'Assessorato alle attività produttive della regione Campania, svoltasi nelle città di Pechino, Tianjin, Shanghai e Guangzhou, l'Autorità Portuale di Napoli ha avuto l'occasione di incontrare vari emissari delle istituzioni cinesi nonché di rinsaldare i rapporti con i partners già operanti nel porto.

Proprio la capacità di toccare con mano le variazioni della logistica cinese e la capacità di operatività nel settore portuale, con le conseguenti nuove necessità ed opportunità di sviluppo, ha portato a riconsiderare la posizione dell'Italia nello scacchiere logistico mediterraneo e ad incrementare gli investimenti nei porti italiani.

Miami (15 – 19 novembre 2006)

L'Autorità Portuale di Napoli, insieme allo Sprint Campania, Logica, CIRA, Coldiretti ed altre rappresentanze istituzionali, nell'ambito del programma di partenariato con gli italiani all'estero della Regione Campania ha partecipato alla missione conclusiva del programma stesso. La missione ha visto i frutti del lavoro del programma di partenariato rappresentati, per l'Autorità Portuale di Napoli, nella settimana di formazione presso il porto di Miami passata da alcuni dirigenti e funzionari dell'Autorità Portuale di Napoli e, dal punto di vista commerciale, nell'istituzione di una nuova linea marittima che tocca il porto di Fort Lauderdale (appena sopra Miami) per soddisfare l'accresciuta richiesta degli operatori commerciali.

Sempre nell'ambito degli eventi organizzati nel 2006, l'Autorità Portuale, in collaborazione con la Soc. Collezioni Numismatiche, ha organizzato la **mostra “W La Repubblica”**, per commemorare il 60° anniversario della Repubblica Italiana. La mostra, che si è tenuta presso la Stazione Marittima di Napoli dal 25 maggio al 5 giugno, ha consentito la ricostruzione attraverso immagini fotografiche, filmati d'epoca, ecc., della campagna elettorale e del clima sociale dei giorni del referendum monarchia/repubblica, nonché del fenomeno dell'emigrazione che, proprio negli anni 40', vide il porto Napoli quale dolente protagonista.

L'A.P. di Napoli ha, altresì, partecipato alla **10° Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia** (settembre 2006/gennaio2007) con due esposizioni a Venezia ed a Palermo tese ad affrontare la peculiarità delle città di mare/città portuali evidenziandone le più interessanti trasformazioni avvenute o in corso di attuazione. La mostra ha voluto dare un'immagine complessiva delle iniziative di riqualificazione del fronte d'acqua urbano-portuale, già concluse o in progetto, nelle città di mare del sud Italia esponendo punti di partenza, problematiche, obiettivi.

Nel mese di dicembre 2006 l'Autorità Portuale ha pubblicato lo studio intitolato **“Lavoro e imprese nel Porto di Napoli - Monitoraggio delle attività nel periodo 2001 - 2005”**. Il lavoro realizzato dall'A.P. fornisce un quadro descrittivo delle attività marittime e portuali presenti nello scalo partenopeo e ne esamina lo sviluppo che le stesse hanno avuto, negli ultimi cinque anni, sotto il profilo dell'occupazione, del fatturato e degli investimenti. Il monitoraggio, condotto sulle imprese operanti nello scalo partenopeo e rientranti nei tre settori che lo caratterizzano ovvero commerciale, cantieristico e turistico, ha consentito di rilevare una costante crescita del tessuto imprenditoriale. In particolare nel 2001 l'occupazione diretta è passata da 3.678 unità lavorative a 4.765 nel 2005, facendo registrare un incremento del 30%; nel 2005 il fatturato aggregato delle imprese è cresciuto del 60% passando nel 2001 da € 406.241.193 a € 655.290.729 nel 2005, altresì, gli investimenti nel 2005 hanno registrato un incremento di circa il 52%. I risultati hanno evidenziato una positiva crescita dei traffici nonché una realtà produttiva ed una rete di servizi che si adegua rapidamente alle esigenze di funzionalità di un porto moderno ed efficiente.

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. Come per l'anno passato anche per l'anno 2006 il giornale è stato stampato in 2000 copie distribuite in massima parte via posta ad una mailing list ragionata di 1.600 destinatari. Una tiratura straordinaria è stata prevista in occasione del Seatrade Med 2006, tenutosi ad ottobre nel porto di Napoli, con la stampa di 3.000 copie del giornale distribuito in massima parte nel corso dei tre giorni dell'evento.

L'Autorità Portuale ha realizzato nel 2006 una campagna pubblicitaria che ha diffuso l'immagine dell'Ente sulle testate locali, nazionali e internazionali, anche se, a causa dei vincoli imposti dalla legge finanziaria, c'è stato un contenimento delle spese promozionali dell'Ente che ha in parte limitato l'impiego dello strumento della pubblicità stessa.

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 e predisposte apposite schede tecniche di aggiornamento.

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 2006 55mila nuovi visitatori con un incremento del +25% rispetto allo scorso anno.

A due anni, dunque, dalla sua apertura il sito ha funzionato appieno come strumento di comunicazione primario per l'Autorità Portuale. Il sito è visitabile anche nella versione in lingua inglese.

Quest'anno il sito si è arricchito di nuove pagine: oltre alla pagina dei bacini e la pagina degli accosti inaugurate nel 2005 sono state inserite la pagina "Informanapoli" e "Studi", mentre è stato aggiunto *nell'home page* un *link* al portale metropolitano del Comune di Napoli. Il sito, inoltre, è costantemente aggiornato sul piano delle iniziative, delle opere completate, delle news ecc.

Si sottolinea, in particolare, la possibilità di accedere tramite collegamento *al tabellone del Molo Beverello* con gli orari di arrivo e partenza di aliscafi e traghetti, *alla mappa interattiva ed ai links delle 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, inoltre, come si ricorderà, 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 a favore di società partecipate (Servizi Ecologici Portuali Napoli s.r.l., Idra Porto s.r.l. e Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Napoli s.r.l.) della gestione diretta dei servizi di carattere generale.

L'A.P. ha tuttavia conservato, in maniera diversa, quote societarie nelle suddette società affidatarie dei servizi al fine di esercitare il necessario ed opportuno controllo sull'efficienza del servizio stesso.

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

Servizi di interesse generale distinti per soggetti affidatari:

SERVIZIO IDRICO

Mediante l'atto concessivo decennale datato 22.3.2005 (con validità 1.1.2004 – 31.12.2013) l'Autorità Portuale ha affidato alla società IDRA PORTO s.r.l. (in cui partecipa con una quota del 20%) il servizio idrico portuale per la 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 Idra alcuni locali demaniali, ubicati al piano terra ed al primo piano della palazzina sita sul Molo Pisacane – angolo ormeggi n. 25 e 26 del Porto di Napoli – per una superficie complessiva di mq. 256 circa, 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.

SERVIZI ECOLOGICI

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 è stato svolto anche per l'anno 2006 dalla società SEPN (in cui l'Autorità Portuale partecipa con la quota del 25%) in virtù della convenzione, rinnovata con atto Rep.n.4333 in data 3.11.2004, con decorrenza dal 2.1.2005 all'1.1.2008.

Sulla base di tale convenzione 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.

A seguito del parere favorevole espresso dal Comitato Portuale A.P. nella seduta del 14.12.2006 è stata deliberata la definitiva rilocalizzazione dei beni assentiti alla società per l'espletamento del servizio che consistono in locali di mq.588 nell'ambito del manufatto "ex autorimessa CAP" e locali di complessivi mq.182,40 nell'ambito del manufatto "ex officina A.P.", entrambi ubicati al Molo Pisacane.

Inoltre, con delibera presidenziale A.P. n.318 del 4.7.2006 è stato approvato l'atto regolamentare ed i patti integrativi della menzionata convenzione rep.n.4333 del 3.11.2004 in ordine all'affidamento alla S.E.P.N. della gestione e manutenzione dei servizi igienici ubicati rispettivamente al Molo Beverello ed al Molo Sannazaro, nell'ambito del porto di Napoli.

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.

STAZIONI MARITTIME

Lo straordinario sviluppo del settore delle crociere nell'ultimo quinquennio ha determinato l'assoluta necessità di restituire all'industria del mare ed alla città di Napoli una Stazione Marittima moderna e funzionale, in linea con quanto avviene in molte realtà europee.

A tal fine il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Napoli, ha deliberato di concedere alla Soc. Terminal Napoli l'intero edificio della Stazione Marittima, al fine di realizzarvi, previo opportuni lavori di adeguamento funzionale, un moderno e funzionale terminal crocieristico ed un centro congressuale tecnologicamente adeguato.

Detta concessione è stata sancita con il rilascio dell'atto di concessione trentennale n°124/05 datato 10.01.2005 a favore della Soc. Terminal Napoli s.p.a.

Si è proceduto, pertanto, in un'opera di delocalizzazione dei concessionari presenti nella Stazione Marittima, ricercando per gli stessi ubicazioni diverse che consentissero di preservare le attività esistenti in termini di volume di traffico, visibilità, mantenimento della clientela e salvaguardia del personale impiegato.

La risoluzione di questa difficile problematica, urgente ed indispensabile per pianificare tutte le attività relative alla liberazione ed alla messa a disposizione dei locali oggetti della concessione, di evidente necessità per la realizzazione di un'ambiente unico e di grande effetto scenografico, ha richiesto l'impegno di tutti gli operatori presenti nell'area interessata.

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 progetto prevede, altresì, la realizzazione di sale regia dotate di modernissime apparecchiature elettroniche di audio e video.

Le cinque sale congressuali saranno servite da un'ampia galleria laterale ed avranno la capacità di ospitare oltre 1000 congressisti. La Nuova Hall sarà destinata, all'occorrenza, ad area congressuale-expo e potrà ospitare numerose attività commerciali (negozi, punti informazione etc.)

A tutt'oggi, i lavori di adeguamento funzionale del polo congressuale risultano ultimati per quanto attiene tutte le sale a livello 1° piano, mentre per l'adeguamento delle salette al piano superiore si è in

attesa dell'imminente delocalizzazione degli uffici del Ministero della Salute – UVAC-PIF.

L'attività congressuale, ai sensi dell'art. 3 del precitato atto concessivo e per gli effetti di un accordo datato 20.04.2005, viene gestita congiuntamente dall'Autorità Portuale e dalla Terminal Napoli tramite "Il Comitato di Gestione" che ha il compito di dare esecuzione a tutti gli atti connessi alla programmazione, organizzazione e utilizzazione dell'area congressuale.

Con l'ultimazione dei lavori dei saloni congressuali, a maggio 2006 è stato inaugurato il Centro Congressi ed è iniziata la relativa attività: nei giorni 4, 5, e 6 maggio si è tenuto, infatti, il XXIV congresso nazionale A.N.D.O.S, a cui hanno fatto seguito una serie di convegni, seminari, congressi ed eventi. Si evidenzia, in particolare, come detto sopra, il SEATRADE MED 2006 - borsa del mercato delle crociere e del trasporto marittimo – tenutosi dal 17 al 21 ottobre.

Per quanto attiene alla parte commerciale, la Soc. Terminal Napoli, in funzione delle specifiche professionalità, ha affidato le operazioni di sviluppo e gestione della stessa alla Intership, società partecipata al 100% da Interporto Campano s.p.a.

Attualmente sono in corso i lavori di adeguamento di tutti i locali destinati a quest'ultima attività, con previsione di ultimazione entro la fine del 2007.

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

Con provvedimento presidenziale n.763 del 10/6/06 e successivo verbale di consegna datato 31/7/06 la Ferport, società di movimentazione ferroviaria portuale, è stata autorizzata, in regime di anticipata occupazione ex art.38 C.N., a trasferire tutte le propria attività (uffici, officina locomotori e spogliatoi del personale) nell'ambito della nuova palazzina delle manovre ferroviarie realizzata dall'Autorità Portuale nella zona portuale posta in radice del Pontile Vittorio Emanuele del porto di Napoli.

La Ferport ha partecipato ai lavori realizzando i relativi impianti (idrico-sanitario, condizionamento e riscaldamento, elettrico, aria compressa, antincendio ed installazione di un carro ponte) per una spesa complessiva di euro 263.400,00.

Al momento è in corso di esame l'istanza della Ferport, avanzata in data 21/11/05 e documentata in data 26/10/06, con la quale è stato chiesto il rilascio di concessione pluriennale.

La società di movimentazione ferroviaria portuale, la FERPORT, ha visto cambiare la propria compagine societaria con l'ingresso di un terzo socio. Con tale variazione, la nuova divisione in quote è la seguente:

| | |
|-----------------------------|-----|
| Serfer | 51% |
| Autorità Portuale di Napoli | 34% |
| Interporto Campano | 15% |

Durante l'anno 2006 la Ferport ha visto calare i carri movimentati ed i treni composti, soprattutto in conseguenza delle difficoltà di Trenitalia a garantire il regolare svolgimento di treni in arrivo soprattutto da Nola e Foligno.

Per l'anno 2007 si prevede però un incremento di tale traffico, soprattutto grazie alle capacità commerciali del nuovo socio ed all'incremento notevole del traffico container del porto di Napoli.

| 2005 | | 2006 | |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| n° carri | n° treni | n° carri | n° treni |
| 1.193 | 66 | 837 | 50 |
| 1.192 | 65 | 1.093 | 61 |
| 1.282 | 69 | 1.297 | 76 |
| 1.102 | 61 | 974 | 56 |
| 1.210 | 66 | 1.148 | 66 |
| 1.327 | 67 | 800 | 49 |
| 1.186 | 64 | 1.036 | 58 |
| 807 | 43 | 663 | 35 |
| 1.000 | 54 | 1.047 | 57 |
| 993 | 57 | 974 | 51 |
| 1.008 | 57 | 965 | 57 |
| 1.038 | 57 | 681 | 41 |
| 13.338 | 726 | 11.515 | 657 |
| -25,25 | | -13,67 | -9,50 |
| | | 11.515 | 657 |

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

Non sono insorti particolari ostacoli procedurali e/o amministrativi per l'affidamento del servizio idrico portuale alla s.r.l. IDRA PORTO in quanto gli eventuali contenziosi sono stati risolti in sede di redazione del disciplinare, che ha stabilito in maniera precisa ed univoca gli obblighi ed i poteri esercitati per la gestione del servizio medesimo.

Per quanto attiene all'esercizio del servizio di pulizia affidato alla società S.E.P.N., non sono sorte questioni applicative del relativo regolamento di gestione.

4.4 Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza

La **SEPN** ha comunicato per l'anno 2006 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 2006

| CAT. | Tipologia concessione | Euro x mq. | Minimo fisso |
|-------------|------------------------------------|-------------------|---------------------|
| A | Uffici privati | 5,20 | 260,00 |
| A1 | Negozi | 5,20 | 260,00 |
| B | Alloggi | 1,35 | 67,50 |
| C | Uffici pubblici | Vedi tabella 1/C | |
| D | Depositi e provveditorie | 3,02 | 146,75 (tab. 4/D) |
| E | Esercizi pubblici (bar/ristorante) | 10,06 | 503,00 |
| F | Officine Meccaniche Navali | 1,35 | 67,50 |
| G | Biglietterie | 4,70 | 235,00 |
| H | Pontili/aree scoperte/parcheggi | 3,02 | 150,80 (tab. 2/H) |
| I | Aree scoperte (terminal) | 0,31 | Tabella 3/I |
| L | Cantieri navali | 0,22 | |

TABELLA 1/C - UFFICI PUBBLICI

| SCAGLIONI | Euro x mq. |
|------------------------|-------------------|
| Fino a mq. 500 | 0,67 |
| Da mq. 510 a mq. 1000 | 0,56 |
| Da mq. 1001 a mq. 2000 | 0,38 |
| Da mq. 2001 a mq. 3000 | 0,24 |
| Da mq. 3001 a mq. 5000 | 0,17 |
| Oltre mq. 5000 | 0,10 |

TABELLA 2/H Pontili/aree scoperte/parcheggi

| SCAGLIONI | Euro x mq. |
|--------------------------|-------------------|
| Fino a mq. 500 | 3,02 |
| Da mq. 501 a mq. 2000 | 2,93 |
| Da mq. 2001 a mq. 5000 | 2,85 |
| Da mq. 5001 a mq. 10.000 | 2,80 |
| Oltre mq. 10.000 | 2,69 |

TABELLA 4/D Depositi e Provveditorie

| SCAGLIONI | Euro x mq. |
|--------------------------|-------------------|
| Fino a mq. 500 | 3,02 |
| Da mq. 501 a mq. 2000 | 2,93 |
| Da mq. 2001 a mq. 5000 | 2,85 |
| Da mq. 5001 a mq. 10.000 | 2,80 |
| Oltre mq. 10.000 | 2,69 |

TABELLA 3/L Aree scoperte terminal

| SCAGLIONI | Euro x mq. |
|--------------------------|-------------------|
| Fino a mq. 5000 | 0,31 |
| Da mq. 5001 a mq. 10.000 | 0,27 |
| Oltre mq. 10.000 | 0,24 |

La società **FERPORT**, nell'anno 2006, 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** non ha comunicato variazioni rispetto alle tariffe applicate per l'anno 2005 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 2006.

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 € 1.510.100,65 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. | €. | 866.064,00 |
| - Spese fornitura ENEL | €. | 359.167,31 |
| - Servizio di pulizia della Stazione Marittima e della sede dell'Autorità Portuale, nonché esercizio e manutenzione dei servizi igienici della Stazione Marittima | €. | 284.869,34 |
| Importo valutato (in euro) | | 1.510.100,65 |

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 evidenzia che l'importo impegnato per i lavori di manutenzione straordinaria nell'anno 2006, ammonta ad € 6.695.705,00.

Con l'attuazione dell'autonomia finanziaria prevista dal comma 983 dell'art. 1 della legge finanziaria 2007, decade l'assegnazione del contributo statale per la manutenzione per le parti comuni.

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 € 7.230.396,59.

L'importo complessivo dei citati finanziamenti comprensivo dei fondi del Ministero II.TT. ammonta ad € 39.240.011,04.

Per dette opere sono state effettuate da questa Autorità Portuale fino al 31 dicembre 2005 le spese riportate nella scheda allegata n. 1. In merito si evidenzia che sei dei sette lavori sono stati ultimati, e che cumulativamente al 31.12.2006 è stata spesa la somma di € 33.171.217,84, mentre nell'anno 2006 sono stati spesi € 3.972.834,67.

Con Intesa Istituzionale di Programma Stato/Regione Campania del 16.02.2000 sono stati finanziati ed impegnati i lavori riportati nella scheda n. 2 per un importo pari ad euro 14.477.908,70. 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 ed è stata ultimata e collaudata.

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”, iniziati in data 1.06.2005 ed in corso di ultimazione, dell'importo complessivo di € 13.442.057,69 è cofinanziata per la somma di € 2.080.005,00 con fondi propri dell'Autorità Portuale.

Per le citate opere sono state effettuate da questa Autorità Portuale fino al 31 dicembre 2006 le spese riportate nella citata scheda n. 3,

che cumulativamente ammontano ad € 20.905.219,15, mentre nell'anno 2006 sono stati spesi € 7.870.625,00.

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. A seguito di gara detto Istituto Bancario è risultato il Raggruppamento temporaneo costituito dalla Banca OPI S.p.A già Banco di Napoli S.p.A. (Banca Capogruppo), Dexia Crediop S.p.A. e Banca Monte dei Paschi di Siena, con cui sono stati stipulati n. 3 contratti mutuo in data 28.11.2002 (Rep. 66741, 66742 e 66743) dell'importo complessivo valutabile in € 83.000.000,00 suddiviso rispettivamente in € 31.000.000,00, € 38.000.000,00 e € 14.000.000,00;

Considerato che il termine del periodo di utilizzo del finanziamento per i primi due citati contratti di mutuo era il 15 dicembre 2006, con n. 2 atti di messa a disposizione di importo e ricognizione finale di debito del 19.12.2006 rep. n. 68761 (riferito al contratto n. 66741/02) e rep. n. 68760 (riferito al contratto n. 66742/02), è risultato un finanziamento definitivo rispettivamente di € 33.568.134,47 ed € 40.543.940,70;

Pertanto, l'importo complessivo dei tre contratti di mutuo è valutabile in € 88.112.075,17 e ad oggi il finanziamento accreditato è stato pari ad € 74.112.075,17.

Gli interventi infrastrutturali, i servizi di ingegneria e le indagini finanziati con tali fondi compresi negli aggiornamenti degli elenchi annuali 2004, 2005 e 2006 e nel programma triennale 2007/2009, sono i seguenti, i relativi importi sono riportati nella Scheda n. 3 allegata:

- 1) Consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane ormeggi 23 e 24;
- 2) Adeguamento e potenziamento opere difesa litorale in località S.Giovanni a Teduccio-Pietrarsa;
- 3) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti nonché rimozione colmata di Bagnoli - NUOVO CIRCUITO DI PRESA ACQUA DI RAFFREDDAMENTO PER LA CENTRALE DI NAPOLI ORIENTALE E MISURE DI SICUREZZA DI EMERGENZA DELLA FALDA AI FINI DEL D.M. 471/99;
- 4) Indagini, servizi di progettazione, consulenza per adeguamento "Nuova darsena" a terminal contenitori;
- 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 indagini, servizi di progettazione e

consulenza ex art.18 c. 2bis legge 109/94 e s.m.i. ;

7) Attrezzature per le riparazioni navali marittime;

8) Demolizione del pennello di levante del molo Vittorio Emanuele;

9) Realizzazione di un nuovo varco doganale alla calata Pollena;

10)Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti, nonché rimozione colmata di Bagnoli - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA, RIMOZIONE COLMATA BAGNOLI.

Relativamente ai lavori di “Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti, nonché rimozione colmata di Bagnoli - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA, RIMOZIONE COLMATA BAGNOLI”, con delibera n. 226 del 14.06.2005 fu approvato il progetto definitivo complessivo nelle more dell’espletamento delle verifiche e dell’acquisizione dei pareri previsti per legge, redatto dall’A.T.I. TECHNITAL S.p.A., SERVIZI INTEGRATI s.r.l., ACQUATECNO s.r.l., DAM S.p.A. STUDI RICERCHE E PROGETTI.

Su tale progetto ad oggi sono stati acquisiti i seguenti pareri/autorizzazioni:

- parere favorevole con prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici reso nella seduta congiunta della II e III sezione in data 17.11.2005 con voto n. 155/05;

- decreto interministeriale del 21.12.2005, acquisito in data 28.02.2006, con cui è stato approvato il progetto di bonifica delle aree comprese nel Sito di Interesse Nazionale di Napoli Bagnoli-Coroglio e nel Sito di Interesse Nazionale di Napoli Orientale, entrambe interessate dai lavori di trasformazione della darsena di Levante a terminale contenitori utilizzando materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli;

- decreto di autorizzazione provvisoria, a firma del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 10.01.2007, all’avvio dei lavori relativi al progetto Definitivo di Bonifica contenuto nel documento “Interventi per trasformare la Darsena di Levante in terminale contenitori utilizzando i materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli. Progetto di Bonifica – Variante di Progetto”.

È in corso di istruttoria da parte del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la salvaguardia Ambientale - Divisione III, la procedura di esclusione dal V.I.A. per la realizzazione della cassa di colmata costituente l’infrastruttura del terminal contenitori.

Il nuovo sistema di captazione dell’acqua di raffreddamento della centrale Tirreno Power deve essere messo in esercizio prima di

avviare la costruzione della nuova colmata del terminale contenitori in modo da assicurare il funzionamento della centrale senza soluzione di continuità, quindi con delibera n. 571 del 21.12.2004 fu approvato il progetto definitivo nelle more dell'espletamento delle verifiche e dell'acquisizione dei pareri previsti per legge, dell'importo complessivo di € 24.500.000,00;

Successivamente, per alcune prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e del Territorio, relative alla necessità di preventiva bonifica dei suoli, si è ritenuto opportuno appaltare quella parte di opere che avevano acquisito parere favorevole quali l'intervento di m.i.s.e., la vasca pompe ed una parte del palancolato per la posa delle condotte di presa, queste escluse, rinviando al successivo appalto l'escavo dei sedimenti, la bonifica dei suoli ove vengono realizzate le vasche di stoccaggio provvisorio, la costruzione delle stesse e la posa in opera delle condotte di presa.

Pertanto, è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori relativi al "Nuovo circuito di presa acqua di raffreddamento per la centrale di Napoli orientale e misure di sicurezza di emergenza della falda ai fini del D.M. 471/99", per l'importo complessivo di € 13.790.000,00; E' in avanzata fase la redazione il progetto esecutivo, dell'importo complessivo aggiornato di 175.000.000,00 di cui € 141.000.000,00 per lavori ed € 34.000.000,00 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

L'importo del progetto, contenuto nel programma triennale 2007-2009 di questa Autorità portuale, è ad oggi coperto dai seguenti finanziamenti:

| Fonte di Finanziamento | Importo |
|--|-------------------------|
| - Programma triennale 2006-2008 Min. Infrastrutture e Trasporti D.M. n. 3199 del 29.03.2006, protocollo di intesa sottoscritto in data 24.11.2006: | € 12.245.793,40 |
| - Cofinanziamento POR Campania 2000/2006, Decreto Dirigenziale n. 671 del 24.10.2005: | € 10.871.610,00 |
| - Cofinanziamento POR Campania 2000/2006, Decreto Dirigenziale n. 543 del 27.10.2006: | € 5.949.338,78 |
| - Finanziamenti resi disponibili a seguito di contrazione di mutuo ai sensi della legge n. 388/2000 D.M. 02.05.2001. | € 7.030.712,03 |
| - Cofinanziamento PON Trasporti 2000/2006: | € 3.902.545,79 |
| Totale | € 140.000.000,00 |

Pertanto, si necessita di un ulteriore finanziamento di € 35.000.000,00, che permetterà di pubblicare il relativo bando di gara entro il 2007, una volta che siano stati acquisiti i rimanenti pareri fra cui quello più rilevante di esclusione dalla procedura VIA.

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.

A seguito di gara è stato contratto un apposito mutuo con il raggruppamento temporaneo tra istituti di credito costituito tra la Banca OPI S.p.A., capogruppo, DEXIA-CREDIOP S.p.A. e BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA, mandanti. Con il raggruppamento bancario aggiudicatario sono stati stipulati due contratti di mutuo in data 22.04.2005, rispettivamente il primo con n. 67964 di repertorio e n. 14963 di fascicolo ed il secondo con n. 67965 di repertorio e n. 14964 di fascicolo, entrambi registrati all'Agenzia dell'Entrate Ufficio di Napoli 1 in data 28.04.2005, dell'importo complessivo valutabile in € 80.000.000,00 suddiviso rispettivamente in € 24.000.000,00, e € 56.000.000,00.

Le opere infrastrutturali, individuate con DM n. 3538/3539 del 3 giugno 2004, registrato alla Corte dei Conti in data 15.06.2004 reg. 5, fog. 28 successivamente modificato con D.M. n. 7629 del 21.12.2004, D.M. n. 1967 del 18.04.2005, D.M. n. 3581/3590 del 5.07.2005 e D.M. n. 4349/4829/4966/ 5319 del 26.10.2005 – sono di seguito indicate:

- 1) Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine;
- 2) Adeguamento per "security" portuale - Sistema tecnologico di sicurezza Porto di Napoli;
- 3) Consolidamento banchina levante molo V. Emanuele;
- 4) Adeguamento strutturale bacino in muratura n. 2;
- 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.

I relativi importi sono riportati nella Scheda n. 3, in particolare si evidenzia che per i lavori di "Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine", con delibera n. 447 del 30.11.2006 è stata aggiudicata la gara d'appalto all'A.T.I. SLED S.p.A./AIROLA PALI s.r.l., che ha offerto un ribasso del 21,560%.

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 nel normale svolgimento dei suoi compiti istituzionali 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 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 "comma 2" 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.

I risultati delle indagini di caratterizzazione ambientale condotte dall'Autorità Portuale di Napoli sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota n. 53 del 17.01.2006.

Sulla scorta delle risultanze ottenute l'ICRAM, su incarico dello stesso Ministero, ha redatto il Progetto preliminare di bonifica dell'intera area a mare del S.I.N. di Napoli Orientale.

La Conferenza di Servizi decisoria del 28.02.2006, dopo ampia ed approfondita discussione, ha deliberato di approvare detto progetto e di richiedere ad ICRAM di presentare un documento in cui si ipotizzasse una suddivisione in lotti dell'intera area da bonificare.

Di tale documento, trasmesso da ICRAM con nota del 21.03.2006 ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio al Prot. 6317/QdV/DI del 27.03.2006, ha preso atto la Conferenza di Servizi decisoria del 21.11.2006, nel corso della quale si è preso atto anche della proposta dell'Autorità Portuale di Napoli, trasmessa con nota A.P. n. 443 del 04.04.2006, di suddividere in 18 zone funzionali l'intero bacino portuale, allo scopo di ottimizzare le future attività di bonifica ambientale.

La scelta di suddividere l'intero bacino portuale in aree funzionali, coincidenti con le darsene, è scaturito da varie considerazioni ed esigenze operative quali l'esigenza di garantire, il più possibile, l'operatività degli accosti.

Infatti, la suddivisione dell'area di bonifica in lotti d'intervento di dimensioni contenute limiterà la prevedibile interferenza fra i lavori di bonifica e le normali attività portuali.

Inoltre la suddivisione per darsene, grazie alla riduzione dei volumi in gioco, consentirà di limitare al massimo l'impatto ambientale dei lavori di bonifica sulle aree circostanti in quanto risulterà più semplice contenere le dimensioni e gli effetti delle "torbide" che, inevitabilmente, si manifesteranno per effetto delle attività di dragaggio.

In conclusione, è bene rilevare che la legge 27 dicembre 2006, n. 296, *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)*, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 299 del 27 dicembre 2006, Supplemento ordinario n. 244, all'art 1, commi 996 e 997 contiene disposizioni che, almeno potenzialmente, dovrebbero consentire di rendere più spedito l'iter approvativo dei progetti di dragaggio nell'ambito dei bacini portuali.

Tali commi, infatti, prevedono che *nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale il cui perimetro comprende in tutto o in parte la circoscrizione dell'Autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del*

progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare la dispersione del materiale, è presentato dall'Autorità portuale...al Ministero delle infrastrutture, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione...

È, inoltre, previsto che il Presidente dell'Autorità Portuale ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni. Nei casi indifferibili di necessità ed urgenza può adottare provvedimenti di carattere coattivo.

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, finanziamenti disponibili, elenco e stato di avanzamento degli interventi, risultati ottenuti e prospettive future

Dal punto di vista tecnico ed infrastrutturale, 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.

Tale progetto 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.

Considerato che le opere in oggetto possono essere annoverate tra quelle eseguibili con speciali misure di sicurezza e, pertanto, appaltabili previo esperimento di gara informale (procedura negoziata-trattativa privata), così come previsto dall'art.82 del D.P.R. 554/99, per la realizzazione dei lavori si è ritenuto opportuno procedere ai sensi del comma 1 lettera b) dell'art. 19 della legge n. 109/94 e s.m.i. - trattandosi inoltre di lavori la cui componente impiantistica e tecnologica supera il 60% del valore dell'opera – affidando la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori mediante procedura negoziata accelerata, ex artt.78 e 82 del D.P.R. 554/99, con aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, sulla base del progetto definitivo (appalto integrato). In merito si precisa che la gara d'appalto, è stata aggiudicata con delibera n. 60 del 14.02.2007

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'adeguata manutenzione che comporterà dei costi aggiuntivi per l'Autorità Portuale di Napoli.

Negli ultimi mesi dell'anno sono state oggetto di revisione le valutazioni di sicurezza (*facility security assessment*) delle banchine pubbliche del porto di Napoli e del Terminal Magazzini Generali e sono state sottoposte alla approvazione della locale Capitaneria di porto unitamente ai *facility security plan* delle banchine pubbliche del porto di Napoli.

Inoltre, si è proceduto all'elaborazione e successiva emanazione del decreto n.99/06 disciplinante la riscossione dei diritti di security finalizzati a coprire i costi assicurativi che siano conseguenza diretta ed esclusiva degli infortuni verificatisi in occasione di atti di terrorismo e sabotaggio occorsi nell'ambito del Porto di Napoli nonché alla copertura delle spese di realizzazione e manutenzione degli impianti/strutture, necessari al mantenimento delle condizioni di sicurezza del Porto, ed alla gestione del sistema di *Security* portuale.

In stretta relazione a tale decreto sono stati emanati due ulteriori provvedimenti al primo collegati:

- Decreto n. 101/06 relativo ai diritti di approdo corrisposti da navi e mezzi veloci che approdano alle banchine pubbliche del Porto di Napoli;
- Ordinanza n. 24/06 disciplinante la modifica del Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Napoli.

L'Autorità Portuale, attraverso il suo Ufficio operativo/security, nel corso dell'anno 2006, ha posto in essere una serie di attività correlate alla security e alla sicurezza portuale tra le quali si evidenziano le seguenti:

- Controllo dei varchi di accesso, al fine di impedire l'ingresso negli ambiti portuali di veicoli e persone non autorizzati;
- Verifiche ispettive degli apprestamenti di security, imposti dalla normative internazionali e comunitarie (I.S.P.S. code, Regolamento CE 725/04 e Direttiva CE 65/05) al fine di verificare la corrispondenza, alla normativa disciplinante la materia, degli apprestamenti posti in essere da coloro che operano presso le banchine pubbliche del Porto di Napoli banchina;
- Verifica del possesso dei requisiti per operare in ambito portuale da parte degli istituti di vigilanza che effettuano prestazioni in

- materia di security;
- Ispezioni, controlli ed eventuale posizionamento di cartellonistica in aree costiere sottoposte ad interdizione e ricadenti nella circoscrizione demaniale di competenza;
 - Verifiche rivolte all'individuazione di eventuali campi mitili abusivi.
 - Verifiche quotidiane presso i moli dove si effettuano riparazioni libere, ai sensi del D.lgs 272/99.

5.7 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

L'esercizio 2006 è stato caratterizzato da una forte incertezza normativa in tema di bilancio e, quindi, di spesa che ha rallentato i programmi di investimento dell'Autorità Portuale.

Infatti, oltre alla legge 311/2004 (Legge finanziaria 2005 che, all'art. 1 comma 57 ha imposto il tetto di incremento del 2% delle spese rispetto al precedente esercizio) è diventata operativa nel corso del 2006 la legge 80/2006 (entrata in vigore il 12/3/06): quest'ultima, all'articolo 34 septies, ha sancito il principio della non applicabilità del tetto del 2% sulla spesa nelle forme stabilite dalla legge 311/04 nei limiti di 30 milioni di euro e nelle modalità da determinarsi con appositi decreti in corso di redazione.

Tuttavia, i limiti di incremento del 2% sono stati, poi, sostanzialmente ribaditi dalla legge 266/2005 (finanziaria 2006).

Nel frattempo, l'Autorità Portuale di Napoli ha conseguito (insieme a quelle di Salerno e Ravenna) in sede di giurisdizione amministrativa l'affermazione del principio della non applicabilità del tetto del 2% per ciò che riguarda le spese in conto capitale.

È tuttavia da evidenziare che la legge finanziaria per il 2007 ha definitivamente previsto la non applicabilità del citato articolo 1 comma 57 della legge 311/2004 alle autorità portuali eliminando il suddetto vincolo a partire dall'esercizio anno 2007.

Fino ad ottobre 2006, invece, l'attività programmata in termini di investimenti è stata fortemente rallentata come può evincersi dallo schema che segue:

| | opere previste con la prima versione del bilancio | opere previste con il bilancio redatto secondo la finanziaria 05 | decrementi da apportare (interventi non realizzabili) |
|--|--|---|--|
| consolidamento banchina 15 molo immacolatella vecchia | 2.700,00 | | 2.700,00 |
| attrezzature d'ormeggio per cabotaggio | 2.000,00 | | 2.000,00 |
| attrezzature per riparatori navali bacino 5 seconda tranche | 7.052,00 | 6.500,00 | 552,00 |
| demolizione pennello levante molo v. Emanuele | 3.500,00 | 4.200,00 - | 700,00 |
| accantonamento per progettazione, indagini ex art. 18 l.109/94 | 670,00 | 2.826,00 - | 2.156,00 |
| TOTALE INTERVENTI DI CUI ALLA LEGGE 388/00 | 15.922,00 | 13.526,00 | 2.396,00 |
| realizzazione colmata molo carmine 1 lotto | 21.500,00 | | 21.500,00 |
| adeguamento strutturale bacino numero 2 | 14.870,00 | | 14.870,00 |
| adeguamento rete fognaria portuale | 5.530,00 | 5.530,00 | - |
| predisposizione ormeggio di punta per cabotaggio banchina pilie. | 7.000,00 | | 7.000,00 |
| consolidamento banchina levante vittorio emanuele | 12.400,00 | | 12.400,00 |
| TOTALE INTERVENTI DI CUI ALLA LEGGE 166/02 | 61.300,00 | 5.530,00 | 55.770,00 |
| intervento per riqualificazione edifici storico monumentali | 1.000,00 | | 1.000,00 |
| realizzazione edificio su area ex FICA | 1.000,00 | | 1.000,00 |
| capannone ed attrezzature per cantieristica e rip. v. emanuele | 2.500,00 | | 2.500,00 |
| manutenzione straordinaria immobili demaniali | 1.000,00 | | 1.000,00 |
| manutenzione straordinaria rete stradale | 2.000,00 | | 2.000,00 |
| manutenzione straordinaria banchine e attrezzature | 3.303,00 | 1.000,00 | 2.303,00 |
| INTERVENTI CON RISORSE PROPRIE | 10.803,00 | 1.000,00 | 9.803,00 |
| acquisto attrezzature e macchinari | 275,00 | 275,00 | - |
| acquisto macchine e mobili di ufficio | 450,00 | 551,00 - | 101,00 |
| ACQUISTI CON RISORSE PROPRIE | 725,00 | 826,00 - | 101,00 |
| CONTRIBUTO MIT PER MANUTENZIONE STRAORDINARIA | 3.647,00 | 3.647,00 | - |
| TOTALE INVESTIMENTI | 92.397,00 | 24.529,00 | 67.868,00 |

6. GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

6.1 Notizie di carattere generale

Nel corso dell'anno 2006 l'Autorità Portuale ha provveduto a rilasciare n. 265 titoli ex art.36 C.N. e art.18 L.84/94 di cui 130 riferiti ad anni pregressi - e pertanto non più in vigore - e n.135 validi nel periodo di riferimento.

Sono stati, altresì, rilasciati n.4 atti pluriennali.

Prima del materiale rilascio delle suddette licenze, si è proceduto, alla verifica della rispondenza dello stato dei luoghi con quanto riportato in licenza, sulla scorta della perizia giurata prodotta dal concessionario nonché di eventuali sopralluoghi e dell'espletamento di attività istruttorie laddove necessario.

Per quanto attiene al **Sistema Informativo Demanio (S.I.D.A.P.)**, è stato portato a termine l'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.. Allo scopo di rendere operativo il sistema informatico,

l'A.P. di Napoli ha provveduto ad attivare, presso il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale per le infrastrutture per la Navigazione Marittima ed Interna – le procedure finalizzate all'acquisto di sonde software necessarie per l'utilizzo del medesimo. Si prevede che, dopo una fase di prima applicazione e di studio delle procedure, il sistema possa iniziare ad essere operativo anche presso l'A.P. di Napoli nel prossimo biennio.

E' stato ulteriormente implementato l'archivio di tutti gli atti demaniali allo scopo di avere a disposizione una banca dati aggiornata ed ordinata, la quale, precedentemente, era invece distribuita in sottoarchivi a cura degli addetti ai vari settori.

A prosecuzione dell'attività amministrativa posta in essere nel precedente esercizio 2005 si è proceduto con la revisione delle pratiche individuate nel Ruolo dell'Archivio Demanio finalizzata alla verifica di tutte le occupazioni assentite da questa A.P. per l'emissione dei titoli concessori nonché per consentire i derivanti introiti erariali.

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

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 2006, previo aggiornamento mediante indice Istat pari al 2,85 % , ai sensi dell'art.04 della Legge 494/93.

Per quanto attiene il trattamento dei residui attivi, con delibera n.26 del 27.1.2006, è stato approvato il **“Regolamento per l'accertamento e la riscossione delle entrate ordinarie dell'Autorità Portuale di Napoli”** in esecuzione del quale, nel corso dell'anno 2006, sono stati individuati i residui attivi ritenuti non esigibili per una somma complessiva di € 527.436,13.

Dette situazioni debitorie sono state sottoposte alle valutazioni del Comitato Portuale che ne ha disposto la cancellazione dal bilancio.

Per quanto attiene alla gestione dei canoni, si è consolidato l'uso del nuovo Sistema Informatico Oracle, seppur auspicabile di ulteriore ottimizzazione, relativo all'intera procedura che va dalla liquidazione alla riscossione dei medesimi.

Detto sistema ha, tra l'altro, evidenziato un più tempestivo recupero della morosità essendo l'intera situazione contabile 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 in alcuni 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 2006, 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. 42 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, parte 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 2006, 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 in danno relativamente a diverse occupazioni abusive di demanio marittimo sull'arenile di Coroglio (stabilimenti balneari) e di specchi acquei sul litorale cittadino (imbarcazioni e sistema di ormeggi) in esecuzione di provvedimenti ingiuntivi emessi da questa A.P. ex art. 54 Cod. Nav.

Nelle operazioni organizzate nell'anno 2006 sono state impegnate circa 40 unità, dipendenti sia da questa A.P. che dalle altre Forze di Polizia sopra citate, con l'impegno di motovedette ed imbarcazioni per il rimorchio delle unità abusivamente ormeggiate previo affidamento di incarico a specifiche società.

Pertanto, si può tranquillamente affermare che per l'anno 2006 si è registrato 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'implementazione e l'adeguamento del nuovo sistema *Oracle* per la fatturazione dei canoni, come già illustrato al paragrafo 6.2. nelle sue linee generali, ha comportato un miglior andamento della riscossione degli stessi in termini di riduzione dei tempi e di verifica nella regolarità dei pagamenti.

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

Nel corso del 2006 sono state rilasciate due concessioni trentennali alla **Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a.** relative a: 1) terminal per prodotti cereali e/o sfarinati stoccati in sili e capannoni, ubicato alla Calata Villa del Popolo; 2) terminal per prodotti forestali, merci varie in colli o alla rinfusa e contenitori, ubicato al Pontile Vittorio Emanuele/Calata Vittorio Veneto.

Con delibera n.24 del 11.10.2006 il Comitato Portuale ha stabilito di concedere alla **Co.Na.Te.Co. s.p.a.** le aree demaniali marittime afferenti la realizzanda Nuova Darsena di Levante e le retrostanti aree per una superficie complessiva a terra di mq.262.782, per la durata di anni cinquanta decorrenti dalla data di consegna delle aree (consegna che avverrà ad ultimazione delle opere infrastrutturali a carico dell'A.P.) per la realizzazione degli interventi di competenza della **Co.Na.Te.Co. s.p.a.**, previo completamento dell'istruttoria.

Nel corso del 2006 sono stati completati i lavori di costruzione della prima delle due gru portainers da 60 ton al gancio, da posizionarsi in testata del molo Bausan (nell'ambito del terminal **Co.Na.Te.Co. s.p.a.**), consegnata alla società terminalista in data 1/03/07.

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.
Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a.;
Aliscafi Snav s.p.a.

Funzione Commerciale – Categoria Magazzini Portuali

Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.;
Magazzini Tirreni s.r.l.;
Silos Granari della Sicilia s.r.l.;
Magazzini Generali Silos 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 2006 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 a quest'Autorità Portuale dalle società/imprese amatoriali.

Nel corso dell'anno 2006 l'Autorità Portuale ha emanato il decreto n.101 del 20.12.2006 che ha rivisitato i citati diritti rispetto al precedente decreto n. 81/2002. Detto nuovo decreto prevede, a partire dall'anno 2007, maggiori introiti esclusivamente per il carico ed i passeggeri lasciando inalterate le somme dovute connesse alla stazza lorda della nave.

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

A tutto il 31.12.2006 l'andamento degli incassi è il seguente:

| | accertamenti | | | |
|--------------------------|----------------------|---------------------|---------------------|--------------|
| | anno 2006 | anno 2005 | scostamento | in % |
| tasse portuali | 2.710.351,00 | 1.237.818,00 | 1.472.533,00 | 118,96 |
| diritti di approdo | 540.469,00 | 613.828,00 | - 73.359,00 | - 11,95 |
| traffico cabotiero | 378.347,00 | 851.425,00 | - 473.078,00 | - 55,56 |
| soste | 2.981,00 | 7.968,00 | - 4.987,00 | - 62,59 |
| occupazioni temporanee | 69.287,00 | - | 69.287,00 | 100,00 |
| concessioni: | | | | |
| - con contratto | 2.948.734,00 | 3.486.222,00 | | |
| - con licenza | 10.916.875,00 | 4.321.858,00 | | |
| - petroli | 738.635,00 | 715.299,00 | | |
| - autorizzazioni | 45.791,00 | 62.948,00 | | |
| totale | 14.650.035,00 | 8.586.327,00 | 6.063.708,00 | 70,62 |
| esercizio att. d'impresa | 560.535,00 | 1.582.849,00 | - 1.022.314,00 | - 64,59 |
| indennità di mora | 373.988,00 | 191.386,00 | 182.602,00 | 95,41 |

7.3 Eventuali anomalie nella riscossione

Qualora si verificano 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

L'Autorità Portuale di Napoli, con appositi provvedimenti ha disciplinato lo svolgimento dei servizi portuali e delle operazioni portuali nel Porto di Napoli; categorie di attività previste, rispettivamente, dall'art. 16 l. C. 2 cpv. e 1 cpv. legge 84/1994.

I servizi portuali sono stati regolamentati attraverso l'emanazione dell'ordinanza n. 5 del 21 dicembre 2001. Nella predetta ordinanza, sulla scorta delle indicazioni contenute nel Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, n. 132 del 6 febbraio 2001, vengono individuate le attività imprenditoriali consistenti in prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali e per ciascuna di esse viene fissato il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare; di seguito si elencano le

categorie di attività individuate e per ciascuna di esse il numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi:

1. Pesatura a bilico delle merci (limite massimo autorizzazioni n. 2);
2. Conteggio, separazione, marcatura, campionatura, misurazione della merce (limite massimo autorizzazioni n. 3);
3. Movimentazione merci e contenitori con veicoli a spola (limite massimo autorizzazioni n. 3);
4. Riparazione e ricostruzione imballaggi in genere (limite massimo autorizzazioni n. 2);
5. Riempimento e svuotamento contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2);
6. Riparazione, lavaggio, fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2);

Le operazioni portuali sono state disciplinate dal Regolamento per l'espletamento delle operazioni portuali nel Porto di Napoli, approvato con delibera Comitato Portuale A.P. n. 56 del 18.11.2003 e reso esecutivo con ordinanza A.P. n. 2 del 24.01.2004. L'Autorità Portuale di Napoli, con l'emanazione del Regolamento in argomento, ha mirato ad assicurare la compatibilità fra la libera concorrenza tra le imprese nell'ambito dello scalo marittimo napoletano ed il massimo sviluppo possibile dei traffici in relazione alla funzionalità del porto, del traffico, degli spazi e delle capacità del porto stesso.

Nell'ambito di detta regolamentazione, sono state individuate: a) una prima parte che contiene le definizioni riguardanti gli ambiti di applicazione del regolamento, il numero massimo di autorizzazione (fissate a 28), l'esercizio delle operazioni portuali, disposizioni poste a tutela della concorrenza, durata rinnovo e proroga dell'autorizzazione, nonché i requisiti di cui deve essere in possesso il soggetto interessato a svolgere attività d'impresa; b) una seconda parte contenente tutte le disposizioni per formulare l'istanza di primo rilascio e di rinnovo; e) una terza parte contenente gli obblighi derivanti dall'autorizzazione, la definizione dei poteri di vigilanza dell'A.P. nonché i casi per la revoca, la sospensione e la decadenza. Sempre in questa terza parte vi sono riportate tutte le indicazioni concernenti il canone annuale da corrispondere, comprensivo di una quota fissa e di una quota suppletiva legata al volume di traffico.

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

Si elencano, in particolare, i soggetti abilitati, per l'anno 2006, alla esplicazione dei suddetti servizi per i quali sono state rilasciate le rispettive autorizzazioni:

1. Trasporti Marittimi Luise s.a.s.- per il servizio di movimentazione merci con veicoli a spola;

2. Logistica Portuale di Cecere Massimiliano – per il servizio di “riempimento e svuotamento contenitori”.

Infine, si elencano i soggetti, individuati dal Comitato Portuale, per i quali sono in corso le procedure per il rilascio dei rispettivi titoli autorizzativi:

1. Innova s.r.l.- per il servizio di movimentazione merci con veicoli a spola;

2. Fumigat s.r.l – Riparazione, lavaggio, fumigatura e manutenzione straordinaria dei contenitori

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

In merito alle autorizzazioni rese ai sensi dell’art. 16 1 comma 1 c.p.v. della legge 84/94, si elencano di seguito i soggetti autorizzati all’espletamento delle operazioni portuali per l’anno 2006:

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

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 attiene all'attività di fornitura di lavoro temporaneo di cui all'art. 17 della legge 84/94, richiamando quanto già espresso nella precedente relazione annuale relativa all'anno 2005, circa la procedura di individuazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo, con provvedimento A.P. n. 4046 del 4.6.2003, l'impresa "CULP" – Compagnia Unica Lavoratori Portuali a.r.l. – con sede in Napoli alla Calata Marinella del Porto – è risultata essere il soggetto abilitato a fornire, per il periodo di anni sei, a decorrere dal 4.6.2004, lavoro temporaneo nell'ambito del Porto di Napoli, in deroga all'art. 1 della legge 1396/1960, a favore delle Imprese di cui agli artt. 16 e 18 della legge 84/94, autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali. Per assicurare la fornitura di manodopera l'organico della soc. CULP è fissato in 107 unità.

Sulla base del "Regolamento disciplinante la fornitura di lavoro temporaneo nell'ambito del Porto di Napoli", l'Autorità Portuale provvede, in via continuativa, ad eseguire controlli volti a verificare l'ottemperanza da parte della società autorizzata alla fornitura di lavoro portuale degli obblighi in materia professionale dei prestatori di lavoro temporaneo.

In particolare l'Autorità Portuale:

- ha avviato un tavolo di concertazione tra le varie imprese che attingono alle liste della CULP al fine di organizzare, in via preventiva, un ammontare minimo di turni garantiti che ciascuna impresa si obbliga ad assicurare nei limiti della compatibilità con la gestione aziendale;
- assicura tramite proprio personale il rispetto degli orari di lavoro;
- controlla che non vengano effettuati scambi ingiustificati tra lavoratori;
- si occupa della risoluzione di eventuali vertenze sorte, in relazione all'attività da espletare, tra maestranze e maestranze e tra queste ultime ed il datore di lavoro;
- assicura il pieno rispetto delle quantità preventivate per ogni turno e tipo di lavoro (rese);
- segnala eventuali comportamenti ostruzionistici posti in essere dai lavoratori.

Nell'anno 2006 l'organico della CULP è risultato essere di n. 102 unità, di cui n. 71 inquadri con la qualifica di soci e n. 31 inquadri con la qualifica di dipendenti.

Il numero delle giornate lavorate effettuate dalla CULP nel corso dell'anno 2006 è stato di 26.151.

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

L'Autorità Portuale, attraverso l'emanazione dell'ordinanza n. 3 del 26 gennaio 2004 ha regolamentato, in modo organico e complessivo, le attività di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione contemperando le esigenze di snellimento amministrativo, semplificazione, tutela della privacy con la necessità di assicurare che tutte le attività svolte in ambito portuale siano monitorate e controllate allo scopo di realizzare un coordinamento generale inteso a garantire, in via prioritaria, la sicurezza del portuale e dei relativi addetti ai lavori. Nell'anno 2006, con l'approvazione dell'ordinanza n. 24 del 20 dicembre 2006, il provvedimento in parola è stato oggetto di una successiva modifica che ha portato all'integrazione dei canoni per il rilascio dell'autorizzazione con i costi relativi all'implementazione del sistema di security portuale ed all'adozione di una procedura semplificata, rivolta alla categoria degli Autotrasportatori, che ha origine dalla stipula di un protocollo di intesa tra Autorità Portuale, Amministrazione delle Dogane e la Federazione Italiana Autotrasportatori.

Per quanto riguarda l'elenco completo dei soggetti 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, nel settembre 2006 si è individuato, mediante gara ad evidenza pubblica, il nuovo gestore per il triennio 2007/2009.

L'Agenzia EMSA (European Maritime Safety Agency) che aveva avviato nel 2005, l'acquisizione di informazioni circa l'attuazione nei principali porti comunitari della suddetta Direttiva 2000/59/CE, ha pubblicato uno studio basato sull'analisi di dati di 28 porti mediterranei, presentato agli stati membri dell'Unione Europea all'interno di un workshop nel marzo 2006, dal quale è risultato che il porto di Napoli è l'unico porto che, rispettando rigorosamente la Direttiva, è stato citato come *best practice* per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ed in particolare, in merito all'impatto del sistema di tariffazione adottato nonché del criterio innovativo, non disciplinato dalla normativa richiamata, per il conferimento dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni da diporto omologate oltre le 12 unità.

Il piano redatto dall'Autorità Portuale di Napoli, secondo lo studio E.M.S.A., può essere estendibile, con relative misure di adeguamento, ad altre realtà urbane dell'area del mediterraneo.

Si è proseguito nell'opera di promozione ed controllo, sulla base di approfondite analisi relative alla necessità tecnico-operativa, di assicurare alle navi che approdano nel porto di Napoli il più moderno e funzionale servizio di trattamento dei rifiuti liquidi oleosi, che ha consentito di pianificare, a cura e spese di privati, la realizzazione di un nuovo e più moderno impianto portuale di trattamento delle emulsioni oleose.

A luglio 2006 sono terminati i lavori di redazione **dell'Analisi Ambientale iniziale (AAI)** del Porto di Napoli. L'analisi comprende il territorio portuale compreso tra la Darsena Acton e la Darsena di Levante.

Il documento analizza le funzioni istituzionali dell'Autorità Portuale di Napoli ed individua i programmi e gli obiettivi da raggiungere delineando, contestualmente, il percorso da seguire per realizzare ed applicare un *sistema di gestione ambientale* conforme alla norma internazionale UNI EN ISO 14001:2004, quale strumento strategico ed operativo finalizzato al miglioramento delle prestazioni ambientali dell'A.P.N. e delle attività svolte nell'ambito del territorio portuale. Pertanto, è stato raggiunto un primo obiettivo essenziale con la individuazione delle priorità relative alle criticità ambientali dirette ed indirette, effettive o potenziali connesse alle funzioni dell'A.P.N., *quale conditio sine qua non* per l'ottenimento della certificazione nel rispetto delle prescrizioni legislative in materia ambientale collegate alle attività proprie dell'Autorità Portuale di Napoli.

In data 14/12/2006, il Comitato Portuale ha deliberato di dare mandato al Presidente per l'avvio dell'iter procedurale relativo alla seconda fase del percorso finalizzato all'acquisizione della certificazione ambientale **UNI EN ISO 14001**. L'obiettivo da raggiungere è quello di sviluppare un nuovo *sistema di gestione ambientale* (SGA: definizione del campo di applicazione e dello scopo di certificazione; definizione della politica ambientale; definizione delle procedure documentate; valutazione degli impatti ambientali in condizioni normali, anomale e di emergenza; formazione del personale; predisposizione di un manuale di gestione ambientale etc...) e darne pratica attuazione. Si prevede quindi, nel corso dell'anno 2007 di affidare la seconda fase dei lavori.

A parziale attuazione del D.M. 16/05/2001 n° 293 (normativa **Seveso II**) relativa alla definitiva approvazione del **Piano di Emergenza** di Protezione Civile della zona Orientale di Napoli da parte della Prefettura di Napoli. Si è proceduto alla redazione del *Piano Portuale Particolareggiato* che costituisce parte integrante del predetto piano per le attività industriali a rischio di incidente rilevante. Il piano, redatto dall'Autorità Portuale d'intesa con la Capitaneria di Porto di Napoli, è stato confermato ed aggiornato rispetto a quanto previsto dalle *Linee Guida* per la pianificazione dell'emergenza esterna degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, redatte dal Dipartimento di Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri. All'attualità, per la completa

attuazione, nel porto di Napoli, della normativa prevista dal predetto D.M. 293/2001 manca la redazione del rapporto integrativo di sicurezza portuale – R.I.S.P., che presenta non poche complessità in ordine alle competenze dei vari soggetti istituzionali e coinvolge le imprese operanti nei porti petroliferi ed industriali (art. 4, comma 2 lettera a) D.Lgs. n°334/99 cd Severo II), nonché quelle autorizzate ad esercitare l'attività di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di sostanze pericolose (art. 4, comma 2, lettere b) predetta normativa).

In data 26.04.02006 è stato sottoscritto tra l'Autorità Portuale, l'Ufficio Veterinario di Porto, il Comune di Napoli, l'A.S.L. NA1 l'Università Federico Secondo di Napoli e l'Assessorato alla Provincia di Napoli, concernente un progetto pilota finalizzato a contrastare la proliferazione esponenziale delle popolazioni sinantropiche all'interno del porto di Napoli.

Napoli,

IL SEGRETARIO GENERALE
(dott. Pietro CAPOGRECO)

Allegati:

- Scheda n. 1: Lavori Legge 413/98 – D.M. 27/10/99
- Scheda n. 2: Lavori Intesa Programma Stato /Regione Campania 2001
- Scheda n. 3: Ripartizione finanziamenti statali (Lavori Legge 413/98 – Legge 388/2000 – Legge 166/02 – Fondi ordinari del Ministero)
- Elenco concessioni art. 18 Legge 84/94 e art. 36 Cod. Nav.
- Elenco operatori art. 68 Cod. Nav.