

Il Focus del sesto numero è il confronto tra i rappresentanti dei settori turistico, commerciale e del cabotaggio del porto.

In prima pagina l'intervista parallela ai Presidenti dell'Autorità Portuale di Napoli, Francesco Nerli, e di Salerno, Fulvio Bonavitacola.

In seconda pagina il progetto di security in vigore dal 1° luglio.

Conclude la newsletter la relazione annuale del Segretario Generale, Dr. Pietro Capogreco.

Intervista a Francesco Nerli e a Fulvio Bonavitacola

Napoli e Salerno: due porti a confronto

di Emilia Leonetti

Napoli e Salerno: quali sono le differenze e le similitudini tra i due scali, l'uno storico e l'altro relativamente giovane?

Nerli: "Sono entrambi inseriti in un'area che ha grande importanza dal punto di vista portuale e interportuale. Possono rappresentare una sorta di network per tutti coloro che dal Far East al Nord Atlantico intendono transitare nel Mediterraneo. Qui possono trovare un punto di ripartenza per queste rotte e trovano un canale favorevole per l'immissione di merci verso il Nord Europa. Un'altra similitudine: per questi motivi sono tra i porti che hanno il maggior numero di linee internazionali. La differenza sono fisiche, storiche, urbanistiche e culturali. Inoltre, vi è differenza nelle dimensioni. Napoli ha stessa valenza per container di Salerno, ma ha traffici superiori. Napoli supera oggi i 20 milioni di tonnellate di merce movimentata, ha il compito di smistare il traffico per il golfo e le isole con oltre 8 milioni di passeggeri all'anno, ha una cantieristica diffusa che rappresenta un polo di attrazione nel Mediterraneo. Vi sono dunque similitudini di funzioni e di missione, ma anche significative differenze".

Bonavitacola: "Salerno, pur essendo un porto relativamente giovane (le opere di ampliamento sono state realizzate negli anni '60-'70), come Napoli è un porto polifunzionale in cui l'identità tra il porto e la città non è forte. Solo negli ultimi anni, infatti, si è affermata una maggiore integrazione tra la realtà portuale e cittadina. A Salerno, il nuovo rapporto tra lo scalo e la città è collegato all'affermazione di una scelta consolidatasi negli anni '90: Salerno è vista essenzialmente come città turistica e città del mare. Il piano regolatore portuale e il piano regolatore del Comune sono stati oggetto di uno studio contestuale e nei prossimi anni la realizzazione di una banchina croceristica, la nuova stazione marittima e il prolunga-



Francesco Nerli



Fulvio Bonavitacola

mento del lungomare consolideranno l'integrazione tra la città e la struttura portuale".

Venendo al traffico container, nei primi mesi del 2004 i dati indicano un superamento del porto di Salerno rispetto a Napoli. Quali le ragioni?

Nerli: "Il terminal container di Salerno non è più piccolo di quello di Napoli. Detto questo, il problema è che a Napoli vi sono state verifiche doganali che per sei-sette mesi hanno rallentato il flusso di container in importazione soprattutto dal Sud Est Asiatico e quindi c'è stato un calo temporaneo al terminal Conateco. Ma già dalle prossime settimane si prevede che vi sarà un'inversione di tendenza: i traffici stanno tornando e si attesteranno sui livelli precedenti. Non è che Salerno ha tolto traffico a Napoli: questo è andato altrove. Credo anzi che tra i due porti vi sia una grande possibilità di integrazione del mercato. Il problema di competizione territoriale non c'è.

I due porti devono continuare a svilupparsi come stanno facendo, in modo da poter far fronte alla crescita dei traffici, sia per effetto della globalizzazione, sia per effetto dell'allargamento dell'area di libero scambio del 2010.

Il punto è: questo sistema interportuale e trasportistico è in grado di essere una risposta alla crescita dei traffici in termini di quantità e di qualità?".

Bonavitacola: "Sono d'accordo con Nerli. Ho più volte ribadito infatti che non conta il container in più o in meno. La realtà è che oggi Salerno e Napoli sono due scali di punta nel settore contenitori. La logica del sistema quindi deve prevalere, comprendendo che la competizione non è tra i porti campani ma tra il sistema campano e la portualità mediterranea con i porti del Nord Europa. In particolare, a Salerno la crescita nel settore del traffico container è da attribuire alla capacità degli operatori terminalisti di ottimizzare l'uso degli spazi che sono esigui. In questo Salerno ha potuto beneficiare di un retroterra per quanto riguarda l'export dell'apparato produttivo, soprattutto agroalimentare, che è uno dei punti di forza dell'economia salernitana".

Si parlava prima della logica del sistema. In che modo? Quali sono le azioni che le due Autorità Portuali devono compiere per fare sistema?

Nerli: "Fermo restando il rispetto della concorrenza tra gli operatori dei singoli porti, Napoli e Salerno, insieme alla Regione Campania, devono continuare a lavorare per un'integrazione logistica di tutte le opportunità che si possono offrire sia in termini territoriali e sia di nuove iniziative verso il Nord Africa, l'area del Maghreb, il Far East e il Nord Atlantico. Nel senso che le

azioni positive di sviluppo della capacità di attrazione dei porti devono essere sempre più sistemiche. Sarebbe sbagliato se tutti e due volessero raggiungere gli stessi obiettivi. Lo scopo è far crescere l'integrazione logistica che è anche integrazione delle risposte che i vari operatori internazionali chiedono ad un territorio. Non è sufficiente la spinta del mercato. Ora ci vuole una politica e non escludo che noi si possa guardare insieme, come sistema portuale e interportuale campano, a iniziative mirate nei confronti della Libia, del Marocco, della Tunisia. E' un lavoro che si deve sviluppare".

Bonavitacola: "Con il presidente Nerli c'è una totale sintonia di approccio su queste tematiche e insieme abbiamo sollecitato la Regione ad una visione della portualità in ambito regionale. Abbiamo condiviso la scelta di costituire *Logica* di cui fanno parte le nostre Autorità Portuali insieme ad altri soggetti operanti nel settore delle infrastrutture. E' un buon inizio per avere un'articolazione specialistica delle attività portuali che non riguardi solo i due porti sedi di Autorità Portuali, ma che assegni una funzione alla portualità minore, puntando ad una specializzazione dei traffici. Nel settore delle autostrade del mare, per esempio, penso alla necessità di avere tra Napoli e Salerno una concertazione per evitare duplicazioni di linee e per offrire una gamma di alternative la più ampia possibile".

Tornando al ruolo dei due scali, una delle vocazioni è sicuramente l'intermodalità. Cosa si sta facendo per trasformare i due porti in anelli di una moderna catena logistica intermodale?

Nerli: "Noi siamo impegnati, com'è noto, per trasformare la Ferport in impresa ferroviaria e legare questa all'attività degli interporti. E' un obiettivo che consideriamo prioritario nella nostra strategia di sviluppo dello scalo partenopeo e che stiamo con tenacia portando avanti".

Bonavitacola: "Non c'è dubbio che l'intermodalità è la scelta strategica di un sistema moderno delle infrastrutture per rendere competitivo il territorio. Stiamo lavorando per un collegamento della rete ferroviaria con il porto e più in generale con il sistema autostradale. In questo abbiamo seguito l'esempio di Napoli che ha lanciato il concorso internazionale di idee per il waterfront portuale. E' un metodo che anche noi vogliamo seguire".

NERLI: A RISCHIO LE RISORSE PER I PORTI

"Per terminare il programma di infrastrutturazione dei porti italiani – ha affermato il Presidente Nerli – mancano ancora 2 miliardi di euro. Le notizie che leggiamo in questi giorni sulla finanziaria e quelle riguardanti possibili tagli al Sud ci preoccupano per due ragioni: perché potrebbero significare il blocco dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali che da tempo perseguiamo e del completamento del programma di ammodernamento dei porti. Anche perché, nonostante l'allegato alla finanziaria del 2002 prevedesse 80 milioni di euro per i porti, tali fondi non sono stati ancora attribuiti".



Erick Klingenberg e Roberto Bucci

chine, la continua modifica logistica del porto, il riassetto dell'organizzazione del lavoro portuale sono alcuni degli elementi che stanno modificando profondamente la fisionomia e la funzione stessa dello scalo".

Bucci: "Il porto di Napoli con le sue limitazioni storiche non riesce ad adeguarsi velocemente alle esigenze del traffico. Per questo penso che sia essenziale il contatto continuo tra l'Autorità Portuale e gli imprenditori perché di fronte alla mancanza di spazi il miglior risultato lo si può ottenere solo con la collaborazione massima tra i diversi attori. Il porto sta potenziando le sue infrastrutture, può incrementare i propri traffici, il coordinamento quindi è ancor più necessario".

Klingenberg: "La trasformazione avvenuta in questi anni è stata legata alla trasformazione dei traffici. Il problema è che il porto di Napoli, come tutti i

[segue a pagina 4](#)

Idee e proposte degli operatori portuali

Dopo i grandi progressi affrontare i problemi ancora aperti

Tavola rotonda di E. L.

Chiude il primo ciclo di tavole rotonde organizzate dalla testata *Porto di Napoli* il confronto tra alcuni tra i principali rappresentanti dei comparti di traffico in cui è articolato lo scalo. Sono, infatti, intervenuti per il settore turistico, il Presidente dell'Assoagenti Erick Klingenberg, per il settore commerciale, il Presidente del Terminal Flavio Gioia, Roberto Bucci, per il cabotaggio, l'Amministratore Delegato della Tirrenia, Franco Pecorini.

Partiamo da una prima valutazione sui cambiamenti avvenuti in questi anni nel porto. Dal vostro osservatorio quali sono?

Pecorini: "Per molti anni i cambiamenti sono stati lenti e limitati. La gestione del porto era improntata essenzialmente alla cura dell'ordinaria amministrazione senza che vi fossero adeguati piani di sviluppo e innovazione. Negli ultimi tempi, invece, questa realtà sta subendo una profonda e radicale trasformazione. La privatizzazione dei terminal e delle ban-

La sicurezza obiettivo prioritario

Un sistema complesso a difesa del porto

di Ugo Vestri

Dal 1° luglio sono entrate in vigore le nuove regole dell'International Ship and Port Facility Security Code (ISPS code), che impongono alle navi abilitate alla navigazione internazionale ed ai terminal portuali l'osservanza di speciali misure finalizzate ad elevare le misure di tutela da potenziali aggressioni.

Gli impianti portuali hanno, pertanto, adeguato le procedure relative al controllo degli accessi ed alla sorveglianza delle aree del terminal alla nuova normativa anche in forza di un regolamento comunitario emanato il 31 marzo 2004 che di fatto recepisce le norme internazionali dell'ISPS code. Tali misure consistono nel controllo degli accessi alle aree del terminal, nell'individuazione di eventuali zone ad accesso limitato, nella verifica del carico movimentato e delle forniture rese alla nave e nell'implementazione della nuova organizzazione della sicurezza che dovrà essere strut-

turata in modo da poter far fronte a potenziali aggressioni in funzione di tre livelli di rischio.

Le regole dell'ISPS code rinviavano a norme di dettaglio nazionali la concreta definizione delle modalità di applicazione delle nuove regole in materia di security e con esse l'individuazione delle autorità nazionali competenti in materia di approvazione ed elaborazione dei piani di sicurezza.

L'Autorità Portuale ha intrapreso l'elaborazione dei piani di valutazione dei rischi dei singoli impianti presenti in porto sottoponendoli ad approvazione della Capitaneria ed ha incaricato una società di consulenza di progettare un sistema per elevare gli standard di sicurezza del porto.

Lo studio/progetto è ora nella fase conclusiva e dalla sua applicazione deriverà l'acquisizione di telecamere, sistemi di comunicazione, di verifica merci e di controllo passeggeri che produrrà un innalzamento delle condizioni di tutela degli ambiti portuali da aggressioni di tipo criminale e terroristico.



Un momento della tavola rotonda

Idee e proposte degli operatori portuali

Dopo i grandi progressi affrontare i problemi ancora aperti

segue da pagina 3

porti storici, ha poche capacità di espansione. L'errore commesso negli anni passati e relativo al Piano Regolatore è quello di aver limitato l'estensione del porto verso levante. Scelta che lo penalizza nella possibilità di acquisizione di nuovi spazi, di nuovi traffici. Il porto è cambiato perché ha tentato di inseguire i cambiamenti di traffico, di dimensione delle navi...".

Dottor Klingenberg, lei ritiene che sarebbero state opportune scelte diverse per consentire un maggiore sviluppo a levante del porto. In che modo, considerando la pressione esercitata dalla città?



Erick Klingenberg

Klingenberg:

"L'ultimo piano regolatore in via di approvazione stabilisce una sola darsena a levante. Il precedente ne prevedeva, se non sbaglio, tre. Noi abbiamo bisogno di spazi banchina e di cigli di banchina. Dove li prendiamo?

A ponente no, perché

è la parte che stiamo aprendo alla città. L'espansione si sarebbe a mio avviso potuta avere sull'area industriale, sull'area di san Giovanni".

L'Autorità Portuale ha un ruolo centrale nello sviluppo del porto. Gli imprenditori portuali, però, sono determinanti per l'incremento dei traffici? In tale senso qual è il vostro contributo?

Klingenberg: "La categoria degli agenti, probabilmente, è quella a cui

va dato il merito del traffico croceristico su Napoli. L'attuale Presidenza, e anche la penultima, hanno iniziato a promuovere lo scalo, ma gli attori principali dell'acquisizione di nuovi traffici sia nel settore croceristico ma anche in quello dei contenitori sono stati e sono gli Agenti Marittimi. Forse solo l'MSC ha fatto a meno del segmento Agenti Marittimi perché si è insediata per ragioni di origini nel porto di Napoli; tutti gli altri Armatori che ora operano nel porto di Napoli lo fanno grazie al nostro lavoro quotidiano e costante".

Pecorini: "La Tirrenia è una presenza storica nel porto di Napoli. E' la più antica compagnia di navigazione che opera in questo scalo. La linea Napoli/Palermo è la più antica, essendo stata istituita durante il regno borbonico. Senza dubbio l'Autorità Portuale, soprattutto negli ultimi anni, sta avendo nei confronti di Tirrenia un atteggiamento di fattiva collaborazione. Per esempio, vorrei evidenziare che Tirrenia ha dato vita, insieme ad un altro operatore portuale, ad una nuova società per la gestione del terminal traghetti, unificando in essa le concessioni delle due aziende. In questa occasione l'Autorità Portuale si sta prodigando in ogni modo per agevolare l'iniziativa imprenditoriale e per facilitare il superamento delle non poche difficoltà che si stanno incontrando. Ha stanziato fondi per l'allungamento della banchina del Carmine e posso dire che ha rappresentato un vero valore aggiunto nei confronti della società".

Bucci: "Per rispondere le porto l'esempio del terminal Flavio Gioia. Com'è noto, l'Autorità Portuale ha finanziato i lavori di prolungamento della banchina ma anche la terminal Flavio Gioia si è assunta una parte delle spese e dimostrando così di voler partecipare ai lavori necessari per il rifacimento della banchina ed il miglioramento dei pescaggi. Ora i lavori sono in fase di ultimazione e noi ci auguriamo di poter non solo mantenere l'attuale traffico ma di riuscire ad acquisire nuove quote. Certo la situazione è estremamente competitiva e noi siamo un piccolo terminal, ma proprio per questo siamo impegnati a migliorare la nostra prestazione sul piano della qualità, per diventare un terminal accettato dall'utenza internazionale".

Veniamo all'Autorità Portuale.

Quale ruolo ha svolto per favorire lo sviluppo e cosa a vostro parere deve fare per incrementarlo ulteriormente?

Pecorini: "L'attuale Direzione del porto è finalizzata molto alla determinazione di occasioni di sviluppo sia del traffico, sia di una serie di attività all'interno dello scalo tra cui la cantieristica e il terziario in generale. L'Autorità Portuale rappresenta oggi, a differenza del passato, un fattore di sviluppo, in quanto deve creare le condizioni per una migliore e rapida crescita di tutti i comparti industriali presenti all'interno del porto e che si alimentano dell'economia del porto. In passato la gestione era considerata una gestione tecnica, finalizzata essenzialmente a costituire un'infrastruttura".

Klingenberg: "Con l'ultima presidenza l'Autorità Portuale ha riassunto in pieno il suo ruolo di vigilanza e di coordinamento delle attività. Le difficoltà non sono dovute all'Autorità Portuale ma al sistema Paese che non consente i tempi rapidi di cui un porto ha bisogno. A mio parere, bisognerebbe spingere sul cambiamento del sistema, fare

pressione politica perché la modifica della legge 84/94 sia incentrata, ad esempio, sull'accelerazione delle procedure, sul valore vincolante per le Amministrazioni delle decisioni prese in Comitato Portuale”.

Bucci: “Quello che dice Klingenberg è giusto. E' difficile cambiare velocemente. Noi imprenditori possiamo cambiare la volontà di collaborare insieme. In questo senso il ruolo dell'Autorità Portuale deve essere non solo quello di rappresentare lo Stato, ma anche quello politico di sintesi delle volontà degli imprenditori, affinché si fornisca all'utenza internazionale un servizio valido”.

Il porto di Napoli registra in quasi tutti i suoi comparti incrementi significativi. Sono però i positivi dati di traffico positivi da soli sufficienti per ritenere il nostro scalo in fase di sviluppo o bisogna considerare anche altri fattori?

Klingenberg: “I porti in generale vivono un'era di crescita dovuta a scelte di carattere europeo e nazionale. Il porto di Napoli cresce ma sarà sempre piccolo rispetto alle sue potenzialità. Nel settore delle crociere, per esempio, stiamo valutando la possibilità di lasciare le navi in rada perché, nonostante i piani di sviluppo, le banchine saranno insufficienti”.

La risposta, dottor Klingenberg, potrebbe venire dal sistema. Intendo dal golfo, dai porti di Castellammare, Torre Annunziata.

Klingenberg: “Il sistema nel settore delle crociere già esiste perché Napoli interagisce con Sorrento, Capri e con le località turistiche del Golfo. Nel settore commerciale non credo che vi siano alternative all'allargamento delle competenze del porto di Napoli e dell'Autorità Portuale ai porti minori che potrebbero rilevare dei segmenti di traffico che noi non possiamo gestire”.

Bucci: “A mio parere, per quanto



Franco Pecorini

riguarda il settore contenitori, con le limitazioni di spazi che abbiamo, dobbiamo puntare sulla qualità, sulla massima efficienza organizzativa, sul mantenimento dei livelli occupazionali.

Quando ci sono grandi spazi tutto è più facile, quando

gli spazi sono pochi la qualità diventa un elemento importantissimo”.

Pecorini: “Tornando alla sua precedente domanda, per quanto riguarda il settore di cui da tempo mi occupo, devo dire che l'Autorità Portuale ha svolto e svolge un ruolo di sostegno di grande spessore. Il porto di Napoli oggi è tra i primi in termini di crescita di collegamenti con le isole maggiori svolti da diverse compagnie.

L'Autorità Portuale di Napoli ha posto sullo sviluppo del cabotaggio e delle cosiddette “autostrade del mare” la giusta attenzione, riuscendo in poco tempo a raggiungere risultati di primissimo piano. E' cosa di grande rilievo se si considera che ciò si inserisce nel progetto europeo di sviluppo delle reti trasportistiche europee e nazionali e che ha forti ricadute in termini di riduzione dei consumi energetici, di salvaguardia e protezione dell'ambiente e di riduzione dei sinistri stradali”.

Il punto cruciale su cui spesso si torna è la mancanza di spazi. La realizzazione del Nuovo Terminal di Levante, a vostro parere, risolverà il problema degli spazi che affligge particolarmente il settore del traffico contenitori?

Klingenberg: “Il Nuovo Terminal di Levante ci libererà dall'emergenza. Il porto di Napoli ha potenzialità enormi non solo nel campo del traffico contenitori o passeggeri, ma anche in quello dei traghetti e dello short sea shipping. Il mio interrogativo resta: dove reperire lo spazio?”.

Bucci: “Nel Mediterraneo stanno sorgendo terminal giganti, per cui la

Darsena di Levante con le prospettive di aumento dei traffici non risolverà il problema. Per me per questo è importante affermare il porto di Napoli come scalo di qualità, dotato di servizi di altissimo livello”.

Si sta discutendo di rivedere la legge 84/94, la legge di riforma dei porti. Secondo voi quali sono le modifiche da apportare e perché?

Pecorini: “Considerato che dal 1994 ad oggi il numero delle Autorità Portuali è cresciuto da 18 a 25, si rende necessario un intervento del legislatore per arginare questo fenomeno. Le funzioni riconosciute dalla legge alle Autorità giustificano la loro istituzione solo in presenza di realtà caratterizzate da un notevole flusso di traffico. In caso contrario si finirebbe per gravare in modo insostenibile sugli operatori e sugli utenti del porto. Sono poi favorevole in linea di principio ad una maggiore autonomia finanziaria derivante dalla tassa di ancoraggio e dalla tassa sulle merci imbarcate e sbarcate.

Bucci: “Penso che noi dobbiamo prendere il meglio della legge partendo dal presupposto che il porto deve vivere con la città, per cui alla necessità di ampliamento si può rispondere solo percorrendo la strada del dialogo continuo”.

Klingenberg: “La legge 84/94 è stata una buona legge. Il punto saliente per me è che i porti sedi di Autorità Portuali abbiano maggiore autonomia e indipendenza dai sistemi politici e amministrativi delle realtà locali. Il porto è un'entità che ha bisogno di tempi di reazione rapidi. Per questo bisogna riconoscere maggiore incisività e autonomia ai Comitati Portuali. Prendiamo, ad esempio, i dragaggi. E' un problema da cui non si esce, perché c'è bisogno di troppi pareri.



Roberto Bucci

Ha collaborato Fiorinda Corradino

I risultati positivi di uno scalo in crescita

Il Comitato Portuale ha approvato il bilancio consuntivo 2003 e la relazione del Segretario Generale, Dr. Pietro Capogreco. L'anno 2003 si è chiuso con un avanzo economico di 1.419.349 euro in un bilancio che conferma la validità della politica dell'Autorità Portuale e che premia il grande impegno in corso per ammodernare lo scalo. Il capitolo degli investimenti in opere e attrezzature portuali registra, infatti, finanziamenti per 20.316.667 euro; pertanto il valore degli investimenti in corso ammonta alla chiusura dell'esercizio a 105.402.831 euro

“Il bilancio 2003 – ha detto Francesco Nerli – conferma la gestione attenta e mirata al contenimento delle spese di gestione operata dall'Autorità Portuale. Un bilancio che è al contempo attento allo sviluppo, come dimostrano i 20 milioni di euro destinati alle opere. Un bilancio oltremodo positivo se si considera che siamo ancora in attesa della restituzione da parte del Governo delle tasse portuali”.

La relazione del Segretario Generale ha affrontato innanzi tutto il tema dell'attività di pianificazione e sviluppo.

L'Autorità Portuale ha raggiunto nel 2003 diversi obiettivi in tutti i settori di traffico dello scalo: dal crocieristico, al commerciale, al cabotaggio, alla cantieristica.

La Holding pubblica Nausicaa, 52% Autorità Portuale e 16% rispettivamente Comune, Provincia e Regione, è costituita.

E' stato inaugurato il nuovo terminal della Stazione Marittima che si sviluppa con dodici banchi check-in informatizzati, sala arrivi e partenze, nastri per smistare i bagagli e bus per trasportare i passeggeri, per un investimento di circa 10 milioni di euro.

In totale il traffico passeggeri ha toccato 8.700.000 unità.

Il cabotaggio si conferma settore di punta per il nostro scalo che assorbe il 49% dell'intero traffico italiano realizzando la migliore performance tra tutti i porti italiani. Il settore commerciale ha registrato un aumento, passando da 18.851.575 tonn. del 2002 a 19.634.448 del 2003.

Sul fronte della cantieristica sono state avviate le procedure finalizzate alla delocalizzazione, razionalizzazione e implementazione dei cantieri navali e dei bacini.

La relazione del Dr. Capogreco è proseguita su altri temi: l'attività promozionale, le operazioni e i servizi portuali e i servizi di interesse generale (la costituzione della società Idra Porto per la gestione del servizio idrico e l'andamento positivo di Ferport).

Dopo aver richiamato le iniziative in materia di security, la relazione si conclude con le informazioni sulla gestione del demanio marittimo: sono state regolarizzate 90 licenze di concessione, sono state emanate 19 nuove concessioni e 14 subingressi.

PROMOZIONE COMMERCIALE-TURISTICA

L'Autorità Portuale ha partecipato al Transpotec di Verona, al SIL di Barcellona, all'Intermodal Sud America di San Paolo e al TOC Europe. Ha inoltre siglato il gemellaggio con il porto di Miami.



Porto di Napoli
Periodico d'informazione dell'Autorità Portuale

Direttore editoriale
Francesco Nerli

Direttore responsabile
Emilia Leonetti

Consulente
Paolo Paramucchi

Comitato di Redazione
Pietro Capogreco
Barbara Casolla
Fiorinda Corradino
Luigi Ricciardi

Piazzale Pisacane
80100 Napoli
Tel. 081 2283301
E-mail autoritaportualeinapoli@tin.it

Progetto grafico e impaginazione
Pierrestampa

Registrazione presso il Tribunale di Napoli
il 4.02.2003. Iscrizione della testata 21

Stampa
P.E. Sole
Via Mezzocannone n.91
80134 Napoli

Chiuso in tipografia
il 21 luglio 2004